



Relatório de Término de Projeto

PCR

Nome do Projeto:

Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo

País: Brasil

Setor: Transportes

Equipe de Projeto Original: Charles Wright (RE1/FI1) - Chefe de Equipe, Ricardo Pinheiro (RE1/FI1), Luis Miglino (RE1/FI1), Alberto Simões (LEG), Paulo Carvalho (COF/CBR), Antônio Holtz (consultor), Antônio Carlos Firmino (consultor) e Carmen Molina (RE1/FI1)

Número de Empréstimo: 1351/OC-BR

Data do CRG: 26 de junho de 2007

Data de Aprovação Final: 26 de julho de 2007

Equipe PCR: Autor Principal: Paulo Carvalho, Especialista Local de Transportes - COF/CBR

1ª Versão: 29.MAR.07 – versão original do especialista

2ª Versão: 29.JUN.07 – versão final após comentários do CRG



Acrônimos e Abreviações

| | |
|---------|---|
| DER/SP | Departamento de Estradas de Rodagem |
| TCRA | Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental |
| SGP | Sistema de Gerência de Pavimentos |
| BID | Banco Interamericano de Desenvolvimento |
| COFIEEX | Comissão de Financiamentos Externos |
| HDM | Highway Design and Maintenance Model |
| PCR | Project Conclusion Report ou Relatório de Término de Projeto |
| CRG | Comitê de Revisão Gerencial |
| SEAIN | Secretaria de Assuntos Internacionais |
| TIR | Taxa Interna de Retorno |
| UCPRR | Unidade de Coordenação do Programa de Recuperação de Rodovias |
| FPP | Final do Programa Proposto |
| ISDP | Informe de Seguimiento de Desempeño de Proyecto |
| PPMR | Project Performance Monitoring Report |
| PAIS | Project Alert Identification System |
| OD | Probabilidade de Atingir os Objetivos de Desenvolvimento |
| PI | Progresso na Implementação do Projeto |
| SU | Probabilidade de Ocorrência das Suposições de Propósito a Fim |



Índice

| | |
|---|-----------|
| I. Informação Básica..... | 4 |
| II. O Projeto | 5 |
| a. Contexto do Projeto | 5 |
| b. Descrição do Projeto | 5 |
| i. Objetivo de Desenvolvimento | 5 |
| ii. Componentes | 5 |
| c. Revisão da Qualidade do Desenho | 6 |
| III. Resultados | 6 |
| a. Efeitos Diretos..... | 6 |
| b. Externalidades..... | 8 |
| c. Produtos | 8 |
| d. Custos do Projeto | 10 |
| IV. Implementação do Projeto | 10 |
| a. Análise de Fatores Críticos..... | 10 |
| b. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora..... | 10 |
| c. Desenvolvimento do Banco..... | 11 |
| V. Sustentabilidade..... | 11 |
| a. Análise de Fatores Críticos..... | 11 |
| b. Riscos Potenciais | 12 |
| c. Capacidade Institucional..... | 12 |
| VI. Monitoramento e Avaliação | 12 |
| a. Informação sobre Resultados..... | 12 |
| b. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post | 13 |
| VII. Lições Aprendidas | 13 |

Anexos

ANEXO 1: Quadro Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento (Planejado e Atual)

ANEXO 2: Ata do Seminário de Encerramento e Marco Lógico

ANEXO 3: Avaliação do Mutuário

ANEXO 4: Quadro de Avanço Físico-Financeiro

ANEXO 5: Relatório Final – Dezembro de 2006

ANEXO 6: Relatório de Execução do Programa – Dezembro de 2006

ANEXO 7: ISDP/PPMR Final do Projeto

ANEXO 8: Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto

ANEXO 9: Ata do CRG realizado em 26 de junho de 2007

I. Informação Básica

DADOS BÁSICOS (MONTANTES EM US\$)

PROJETO: BR-0295
EMPRÉSTIMO: 1351/OC-BR

Mutuário: GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Agência Executora (AE): DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO – DER/SP

Sector: TRANSPORTES

Instrumento de Empréstimo: Programa de Obras Múltiplas

Aprovação da COFIE: 05.mar.98
Missão de Análise do BID: 14 a 18.mai.01
Contrato de Empréstimo: 23.jun.02
Contrato de Garantia: 23.jul.02

Montantes Originais do Programa:

Financiamento do BID: US\$ 120,000,000.00
Aporte Local do Estado: US\$ 120,000,000.00
Valor Total do Programa: US\$ 240,000,000.00

Montantes Finais do Programa:

Financiamento do BID: US\$ 120,000,000.00
Aporte Local do Estado: US\$ 133,464,647.81
Valor Total do Programa: US\$ 253,464,647.81

Investimento Combate a Pobreza (PTI): Não
Equidade Social (SEQ): Não
Classificação Ambiental: A, B ou C: N/A (na época da análise desta operação não havia esta classificação no Banco)

Seminário de Término do Projeto: 20 a 24.mar.06

TÍTULO:

Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo

Data da Aprovação pelo Diretório: 26.set.01
Data da Efetividade do Contrato de Empréstimo: 23.jul.02
Data da Elegibilidade do Primeiro Desembolso: 21.out.02

Meses em Execução:

* Desde a aprovação: 58 meses
* Desde a efetividade do contrato: 48 meses

Períodos de Desembolso:

Data Original de Último Desembolso: 23.jul.06
Data Atual de Último Desembolso: 10.jul.06
Extensão Geral (Meses): N/A
Extensão Especial (Meses): N/A

Montante do Empréstimo:

* Montante Original: US\$ 120,000,000.00
* Montante Atual: US\$ 120,000,000.00
* Par Passu atual: BID 47,3% + APORTE LOCAL 52,7%

Desembolsos:

* Montante atual: US\$ 120,000,000.00 (100,0%)
Custo total do Programa (estimativa original): US\$ 240,000,000.00
Custo total do Programa (montantes finais): US\$ 253,464,647.81

Redirecionamento:

Tem este Projeto redirecionamento?
Fundos recebidos de outro Projeto []
Fundos mandados para outro Projeto []
N/A [X]

| Para/De Número do Projeto | Para Número do Sub empréstimo | Montante |
|------------------------------|-------------------------------------|----------|
| N/A | N/A | N/A |

Em estado de "Alerta"

Está o projeto "em alerta" no PAIS: Não

Caso afirmativo, favor indicar motivos (Classificações OD, PI, e/ou indicadores relevantes de PAIS): N/A
Comentários de relevância da classificação de alerta deste projeto (se aplicável): N/A

Resumo da Classificação do Desempenho

| | | | | |
|----|---|---|--|--|
| OD | <input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP) | <input type="checkbox"/> Provável (P) | <input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP) | <input type="checkbox"/> Improvável (I) |
| PI | <input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS) | <input type="checkbox"/> Satisfatório (S) | <input type="checkbox"/> Insatisfatório (I) | <input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI) |
| SU | <input checked="" type="checkbox"/> Muito Provável (MP) | <input type="checkbox"/> Provável (P) | <input type="checkbox"/> Pouco Provável (PP) | <input type="checkbox"/> Improvável (I) |



II. O Projeto

a. Contexto do Projeto

Os principais motivos que levaram o mutuário a solicitar financiamento junto ao BID foram os seguintes:

- (i) limitação de recursos para investimento em recuperação de rodovias;
- (ii) o estado precário em que se encontravam várias rodovias da malha rodoviária e os terminais rodoviários; e
- (iii) a baixa capacidade institucional do DER/SP.

Do ponto de vista político e social, não cabe destacar qualquer evento que tenha influenciado diretamente na execução do Programa.

No período entre a elaboração do Programa e sua efetiva execução, houve uma valorização do Real, o que acarretou na redução da meta física originalmente prevista que era a recuperação de 1.000 km de rodovias. A meta final foi reduzida para 700 km de rodovias recuperadas.

b. Descrição do Projeto

i. Objetivo de Desenvolvimento

O Fim do Programa era "Contribuir para o desenvolvimento social e econômico do Estado de São Paulo, mediante a melhoria do transportes de cargas e passageiros da Malha Rodoviária Estadual".

Para atingir esse Fim, o Programa teve como Objetivo de Desenvolvimento (Propósito) "Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas pelo Programa".

ii. Componentes

Para melhorar as condições de circulação e a segurança nas rodovias do Programa, foram escolhidos os seguintes componentes:

1. OBRAS CIVIS

- 1.1. Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos;
- 1.2. Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação;

2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

2.1. O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes.

No Fortalecimento Institucional foram desenvolvidos: Sistema de Gerência de Pavimentos, Sistema de Estatística de Tráfego, Sistema de Gestão Ambiental, Apoio ao Setor de Projetos de Engenharia e Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos.



DEV
DEVELOPMENT BANK OF LATIN AMERICA
AND STRATEGIC PLANNING

c. Revisão da Qualidade do Desenho

Não se aplica a este caso. A sistemática de revisão da qualidade do desenho ("Quality-At-Entry") não estava implantada no Banco na ocasião da aprovação desta operação.

III. Resultados

a. Efeitos Diretos

Além de apresentar os indicadores de efeito direto do Projeto é importante comentar que no Informe de Projeto preparado em 2001, a análise econômica incluiu o cálculo da Taxa Interna de Retorno (TIR) que resultou em valores para os 11 trechos da amostra representativa que permitiram considerar que o Programa era rentável. Foram calculadas TIR que variaram de 24,9% a 75,3%.

A reavaliação econômica do Projeto, realizada em julho de 2006, considerando o tráfego atual e os custos realmente incorridos mostra que o Programa continua viável.

A TIR para o Programa como um todo é de 31,3%. Pode-se concluir portanto, que o resultado apresentado consolida a viabilidade técnico-econômica do empreendimento, realçando sua importância para o Estado de São Paulo e para todo o País.

O Estudo de Reavaliação Econômica do Programa está apresentado no Anexo 8 deste relatório.

Após a análise dos dados de custos operacionais determinados para os Efeitos Diretos Obtidos, em comparação com os estimados para os Efeitos Diretos Planejados, observou-se uma redução significativa dos valores unitários dos mesmos. Isso provém de quatro fatores intrinsecamente ligados à metodologia de avaliação destes parâmetros: (i) A amostra Representativa, da qual foram retirados os custos operacionais antes da execução das obras, apresentava segmentos diversos dos efetivamente realizados, com condições de rolamento e composição da frota diferentes das utilizadas para o cálculo dos custos obtidos; (ii) Foi obtida melhor qualidade na superfície de rolamento após a execução das obras do que aquela inicialmente planejada, evidenciada pelos menores valores de Índice de Irregularidade medidos, parâmetro intimamente relacionado aos custos operacionais; (iii) Atualização da versão de software utilizado, HDM 3 para a análise da Amostra Representativa e HDM 4 para a análise dos segmentos executados, representando algumas melhorias internas do modelo, principalmente no que concerne à calibração das equações de desempenho e a análise de capacidade de tráfego; e (iv) Houve um acréscimo na eficiência da frota admitida no estudo, tais como aumento de vida útil e capacidade de carga, bem como redução de valores econômicos de insumos e serviços.

O quadro a seguir apresenta a verificação dos impactos e efeitos diretos do Programa.

Fim:

1. Contribuir para o desenvolvimento social e econômico do Estado de São Paulo mediante a melhoria do transporte de cargas e passageiros da Malha Rodoviária Estadual.

Classificação: MP

Indicadores Chaves de Impactos**Impactos Planejados**

1. Valor positivo da diferença entre as taxas de crescimento do Valor Adicionado Fiscal (VAF) do grupo dos municípios diretamente beneficiados pelo Programa e dos demais municípios do Estado, comparando a situação anterior (2001) e posterior (2006) à implementação do Programa.

Impactos Obtidos

1. Este indicador foi calculado com os dados de 2005, que estavam disponibilizados no momento de confecção deste relatório. Foi obtida uma diferença com valor positivo de 0,84%.

Objetivo de Desenvolvimento (Propósito):

1. Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas pelo Programa.

Classificação: MP

Indicadores Chaves de Efeitos Diretos**Efeitos Diretos Planejados**

A. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à situação sem o Programa, terão diminuído os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, da seguinte forma:

1. Automóvel: de US\$0,219 para US\$0,188;
2. Ônibus: de US\$0,763 para US\$0,685;
3. Caminhão médio: de US\$0,403 para US\$0,322;
4. Caminhão pesado: de US\$0,521 para US\$0,430; e
5. Caminhão semi-reboque: de US\$0,973 para US\$0,830.

B. Ao FPP, terá diminuído em 5% o índice de acidentes nos trechos melhorados pelo Programa. Em 2002 foi observado o índice de vítimas fatais de 0,462/km.10E8 veículos.

C. Ao FPP mais de 75% dos usuários estarão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa.

Efeitos Diretos Obtidos

A. Os resultados obtidos na reavaliação econômica, em 2006, foram:

1. Automóvel: US\$0,065;
2. Ônibus: US\$0,318;
3. Caminhão médio: US\$0,289;
4. Caminhão pesado: US\$0,371; e
5. Caminhão semi-reboque: US\$0,510.

B. O índice de acidentes com vítimas fatais se reduziu em 15%. Na reavaliação foi obtido um índice de 0,392/km.10E8 veículos.

C. A pesquisa efetuada em 2006, após o término das obras dos terminais rodoviários, demonstrou que 90% dos usuários estavam satisfeitos ou muito satisfeitos.

Reformulação.

[X] N/A

PPMR Retrofitting. Indicar se/como/quando o(s) objetivo(s) foram reformulados, e, descrever brevemente suas consequências, incluindo quaisquer mudanças nos indicadores/metadados. Incluir como anexo a documentação aprovada pelo Diretório e/ou Representante, se for o caso.

[X] N/A

Resumo do(s) Objetivo(s) de Desenvolvimento Classificação(OD):

[X] Muito Provável(MP)

[] Provável (P)

[] Pouco Provável (LP)

[] Improvável (I)

Justifique brevemente a classificação de OD com base no grau de cumprimento das metas planejadas e explique as diferenças entre os efeitos diretos planejados e os alcançados, bem como outros fatores relevantes. Incluir referências às evidências que respaldem os referidos resultados.

1. O Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo encontra-se totalmente concluído;
2. As rodovias foram restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos, reduzindo substancialmente os custos econômicos de operação;
3. Também pode ser observada uma redução de 15% no índice de acidentes com vítimas fatais;
4. O DER/SP ficou fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, com novos instrumentos e ferramentas gerenciais.

Estratégia de País: A partir dos resultados acima discutidos, descrever brevemente como o Projeto contribuiu à estratégia de país.

O Programa se enquadra dentro da estratégia acordada entre o Banco e o país, especificamente nos seguintes aspectos: i) modernização do Estado através da modernização administrativa do órgão executor; e ii) melhoria da competitividade e acesso ao mercado através da redução do "Custo Brasil" diminuindo o custo do transporte.

Indiretamente, o Programa contribui em: i) reduzir a pobreza, ao estimular a atividade econômica no interior do estado, facilitando o acesso aos mercados e aos serviços de educação e saúde; e ii) preservar o meio ambiente, ao recuperar áreas degradadas por intervenções anteriores e implantar processos mais eficazes de preservação do meio ambiente nos projetos rodoviários do DER/SP.

b. Externalidades

Externalidades Positivas:

Importante destacar que, durante o período de execução das obras, o Programa proporcionou externalidades positivas relativas às questões econômicas, sociais e ambientais, tais como:

- O Programa contribuiu na geração de empregos, diretos e indiretos, durante a execução das obras rodoviárias; e
- Verificou-se a mitigação dos impactos ambientais com a conseqüente diminuição da degradação no entorno das obras.

Externalidades Negativas:

Não foram observadas externalidades negativas no Programa.

c. Produtos

Os componentes originais da operação foram mantidos durante todo o período de execução do Programa. Entretanto, ocorreram ajustamentos das metas físicas dos produtos para adequar o tamanho do Programa aos recursos disponíveis no financiamento.

No Relatório de Projeto e no Anexo do Contrato de Empréstimo previa-se uma meta de cerca de 1000 km de rodovias estaduais restauradas, bem como a construção de 20 novos terminais rodoviários e a reforma de outros 60 terminais existentes. Entretanto, estas metas foram reduzidas para 703 km de trechos restaurados, construção de 12 novos terminais e reforma de 35 terminais existentes. Estas reduções foram aprovadas pelo Banco em fevereiro de 2005.

No Subprograma de Restauração foram efetivados 20 contratos, com extensão total de 703 km, cujas obras estão totalmente concluídas. A redução da extensão total prevista no Programa, deu-se em função, principalmente, de três fatores: (i) Forte variação cambial ocorrida no período; (ii) Aumento nos insumos de pavimentação; e (iii) Acréscimo nos quantitativos de serviços a serem executados em relação ao estabelecido nos projetos de engenharia.

A influência da variação entre o dólar e o real pode ser entendida quando recordamos que a cotação da moeda americana passou de R\$ 2,3054 (taxa de câmbio por ocasião da Missão de Análise em 14.mai.01) para um pico de R\$ 3,9544 (época da assinatura dos contratos das obras em 22.out.02) e retornou para R\$ 2,1742 (por ocasião do último desembolso em 10.jul.06). Assim, ocorreu uma forte pressão inflacionária durante os anos de 2002, 2003 e 2004 em função da elevação do dólar, enquanto que a capacidade de financiamento do empréstimo decaía em função da desvalorização da moeda americana em 2005 e 2006.

A alta nos preços do petróleo, observada durante o primeiro ano da execução dos contratos, acarretou um incremento substancial nos insumos de pavimentação, item relevante no cálculo de reajustamento contratual, fazendo com que os 20 lotes de obras de reabilitação tivessem um aumento médio de 39,42% em relação aos valores contratados, logo em seu primeiro ano.

A defasagem de tempo entre a elaboração dos projetos de engenharia e a execução efetiva das obras, ocasionou um aumento de cerca de 19,58% dos quantitativos dos serviços a serem executados.

O quadro a seguir apresenta o progresso na implementação dos produtos planejados após a modificação das metas do Programa.

PROGRESSO NA IMPLEMENTACAO (PI)

| Componentes ("Outputs"): | Indicadores Chaves de Produto: | |
|--|---|--|
| <p>Componente 1</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1 Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos;</p> <p>1.2 Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação.</p> <p>Custo total: US\$ 231,495,907.94</p> <p>Contraparte: US\$ 124,944,006.24</p> <p>BID: US\$ 106,551,901.70</p> <p>Desembolso BID: 100%</p> <p>Classificação: MS</p> | <p>Produtos Planejados</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1 Ao FPP estarão restaurados e abertos ao trânsito cerca de 703 km de rodovias estaduais;</p> <p>1.1.2 Ao FPP estarão recuperados ou regenerados pelo menos 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa;</p> <p>1.1.3 Ao FPP deverão estar plantadas, com êxito, pelo menos 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's – Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental;</p> <p>1.2.1 Ao FPP estarão construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais; e</p> <p>1.2.2 Ao FPP estarão reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais.</p> | <p>Produtos Obtidos</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1 Restaurados e abertos ao trânsito 703 km de rodovias estaduais;</p> <p>1.1.2 Recuperados ou regenerados 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa;</p> <p>1.1.3 Plantadas, com êxito, 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's;</p> <p>1.2.1 Construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais; e</p> <p>1.2.2 Reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais.</p> |
| <p>Explique brevemente diferenças entre os produtos planejados e os atuais (se aplicável).</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> N/A</p> | | |
| <p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente consequências dessas mudanças.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> N/A</p> | | |
| <p>Componente 2</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes.</p> <p>Custo Total: US\$ 8,927,212.50</p> <p>Contraparte: US\$ 1,911,212.50</p> <p>BID: US\$ 7,016,000.00</p> <p>Desembolso BID: 100%</p> <p>Classificação: MS</p> | <p>Produtos Planejados</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1.1 Ao FPP estará implantado e operando o SGP – Sistema de Gerência de Pavimentos;</p> <p>2.1.2 Ao FPP terão sido realizadas as contagens de veículos e estará implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego;</p> <p>2.1.3 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP;</p> <p>2.1.4 Ao FPP o DER/SP disporá de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia;</p> <p>2.1.5 Ao FPP será implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP.</p> | <p>Produtos Obtidos</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1.1 Implantado e operando o SGP;</p> <p>2.1.2 Realizadas as contagens de veículos e implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego;</p> <p>2.1.3 Implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP;</p> <p>2.1.4 O DER/SP já dispõe de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia;</p> <p>2.1.5 Implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP.</p> |
| <p>Explique brevemente diferenças entre produtos planejados e atuais (se aplicável).</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> N/A</p> | | |
| <p>Reestruturação. Indicar se este Componente foi reestruturado, data da aprovação (Gerente). Descrever brevemente as consequências dessas mudanças:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> N/A</p> | | |
| <p>Resumo do Progresso de Implementação – Classificação:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS) <input type="checkbox"/> Satisfatório (S) <input type="checkbox"/> Insatisfatório (I) <input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI)</p> | | |

A qualificação Muito Satisfatória se justifica porque foram plenamente atingidos o Fim do Programa e seu Objetivo de Desenvolvimento (Propósito). Estão totalmente executados os produtos do Projeto, na quantidade e qualidade esperada, bem como com custos adequados.

d. Custos do Projeto

| Custo Total Projeto - Planejado (US\$ 1000) | | Custo Total do Projeto - Atual (US\$ 1000) | | % Diferença |
|--|---------|---|---------|-------------|
| 1. Engenharia e Administração..... | 10.950 | 1. Engenharia e Administração..... | 11.141 | + 1,7 |
| 2. Obras Cíveis e Supervisão de Obras.... | 219.710 | 2. Obras Cíveis e Supervisão de Obras.... | 231.496 | + 5,4 |
| 3. Fortalecimento Institucional..... | 5.570 | 3. Fortalecimento Institucional..... | 8.927 | + 60,3 |
| 4. Custos Concorrentes..... | 2.570 | 4. Custos Concorrentes..... | 1.821 | - 29,1 |
| 5. Inspeção e Supervisão..... | 1.200 | 5. Inspeção e Supervisão..... | 80 | - 93,3 |
| Total do Programa..... | 240.000 | Total do Programa..... | 253.465 | + 5,6 |

O Anexo 1 deste relatório apresenta os quadros de investimento por categoria de inversão, tanto na situação original – conforme contrato de empréstimo vigente em 23.jul.02, como também na situação final do Programa – conforme custos contabilizados pelo DER/SP até o final de 2006.

O Anexo 4 deste relatório apresenta o quadro de avanço físico-financeiro, por componente de investimento e rodovia, onde estão detalhados todos os custos do Programa.

IV. Implementação do Projeto

a. Análise de Fatores Críticos

1. Negativos:

1.1. A variação da taxa do dólar, para menos, em relação àquela proposta inicialmente, resultando na diminuição da extensão dos trechos rodoviários a serem recuperados que eram, em princípio, 1000 km e foram reduzidos para 703 km.

1.2. A necessidade de aprimorar os projetos executivos gerou elevação dos custos iniciais previstos, com a necessidade de serviços adicionais que geraram aditivos de preços.

1.3. Aumento do custo dos insumos das obras, principalmente dos materiais asfálticos.

2. Positivos:

2.1. A transparência nos processos licitatórios, culminando na redução em 13% dos custos iniciais de contratação das obras.

2.2. Total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executor, permitindo a agilização dos processos com ganho de qualidade.

2.3. Bom relacionamento entre o executor e o BID.

2.4. Modelo de gerenciamento adotado, com a implantação de uma UCP (Unidade de Coordenação do Programa de Recuperação de Rodovias), coordenada por um membro do próprio órgão executor e com o apoio de empresa de consultoria de gerenciamento.

b. Desenvolvimento do Mutuário/Agência Executora

Desempenho do Mutuário/Agência Executora

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

A adoção da UCPRR, assessorada por empresa de consultoria especializada em gerenciamento de programas com financiamento externo, trouxe frutos para o DER/SP, além dos esperados para o próprio Programa. Sem dúvida, a experiência adquirida pelo pessoal do DER/SP, que teve atividades dentro ou relacionadas com a UCPRR, será mantida e incorporada em suas atividades futuras.

c. Desenvolvimento do Banco

| Desempenho do Banco | | | |
|---|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Muito Satisfatório (MS) | <input type="checkbox"/> Satisfatório (S) | <input type="checkbox"/> Insatisfatório (I) | <input type="checkbox"/> Muito Insatisfatório (MI) |

Relativamente à gestão do Projeto, o aspecto que mais contribuiu para o seu sucesso foi o intercâmbio fluido de informações entre o DER/SP e a Representação do Banco no Brasil, que permitiu agilizar as gestões e trâmites administrativos e técnicos no menor tempo possível.

V. Sustentabilidade

a. Análise de Fatores Críticos

Um dos importantes parâmetros é a taxa interna de retorno econômico (TIR) que foi calculada em 31,3% para o Programa como um todo e não há indicação de que essa situação poderá mudar para pior no futuro. O Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto está apresentado no Anexo 8 deste relatório.

O Marco Lógico do Projeto está apresentado no Anexo 2 deste relatório, juntamente com a ajuda memória do Seminário de Término do Projeto. O Marco Lógico tem várias suposições que continuam importantes para a sustentabilidade dos resultados e efeitos do Programa.

As suposições de Propósito a Fim são as seguintes:

1. Não ocorrerão mudanças nos níveis de demanda estimados para o transporte rodoviário.
2. A conservação das rodovias estaduais continuará a ser realizada dentro dos padrões e parâmetros definidos pelo DER/SP.
3. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa serão adequadamente conservados pelos municípios.
4. Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos no Programa continuarão atendendo às necessidades do DER/SP.

As suposições de Componentes a Propósito são as seguintes:

1. Não ocorrerão condições macroeconômicas que gerem um aumento excessivo de tráfego que possa influir na vida útil e na capacidade de cada rodovia;
2. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa atenderão a todas as linhas intermunicipais que servem os respectivos municípios.
3. Os novos sistemas gerenciais implantados no Programa continuam sendo adequadamente utilizados pelo DER/SP.

Todas essas suposições são ainda importantes para garantir que o Propósito alcançado pelo Programa seja mantido ao longo do tempo de maneira sustentada. Acredita-se que essas suposições têm alta probabilidade de ocorrerem, pelos seguintes motivos:

1. Historicamente o tráfego nas rodovias do estado tem respeitado uma projeção constante conhecida há décadas e corroborada com os resultados das contagens de tráfego do Sistema de Estatística de Tráfego implantado pelo Programa.
2. O DER/SP dispõe de recursos próprios advindos de ônus de concessões, multas e taxas. Anualmente, reserva parcela significativa destes recursos para ser aplicada na conservação de rodovias.
3. Os convênios firmados entre o DER/SP e Municípios estabelecem a obrigatoriedade da conservação adequada dos terminais rodoviários.

4. Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos no Programa já estão implantados e em operação e são amplamente utilizados pelas diretorias de engenharia, planejamento e operações do DER/SP.

Como conclusão, pode-se afirmar que todas as suposições devem ser mantidas para a sustentabilidade do Projeto ao longo do tempo.

b. Riscos Potenciais

Não foram identificados maiores riscos para a sustentabilidade do Programa. Normalmente, os riscos estariam relacionados à conservação das rodovias e terminais rodoviários ou a alguma ocorrência ambiental.

Os recursos para a conservação das rodovias e demais componentes do Programa são habitualmente repassados pelo estado e o DER/SP possui capacidade técnica e gerencial para efetuar os serviços de conserva.

Não se espera que haja algum problema de ordem ambiental que possa comprometer a sustentabilidade do Programa, uma vez que a mitigação dos impactos diretos e a recuperação dos passivos ambientais foram realizadas durante a execução das obras.

Acordou-se com o DER/SP algumas medidas para garantir a sustentabilidade do Programa que estão arroladas na Ajuda Memória do Seminário de Término do Projeto (itens de 3.1 a 3.3), realizado em março de 2006, apresentada no Anexo 2 deste PCR.

c. Capacidade Institucional

Os componentes de Fortalecimento Institucional implementados pelo Programa capacitaram o órgão executor para garantir a sustentabilidade dos resultados do mesmo.

Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos pelo Programa estão atendendo às necessidades do DER/SP e este por sua vez identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

Portanto não restam dúvidas de que o projeto contribuiu efetivamente para o fortalecimento da capacidade das instituições envolvidas.

Por essas razões, combinando todos os fatores anteriores, não se observam situações que permitam prever dificuldades de curto prazo que afetem os objetivos do Programa, o que permite qualificar de "Muito Provável" a sua sustentabilidade.

Classificação de Sustentabilidade (SU) :

☒ Muito Provável (MP)

☐ Provável (P)

☐ Pouco Provável (PP)

☐ Improvável (I)

VI. Monitoramento e Avaliação

a. Informação sobre Resultados

Os resultados do Programa foram acompanhados pelo sistema de informações implantado na UCPRR, que gerava relatórios mensais com os avanços físico e financeiro de cada um dos componentes.

Foi feita uma reavaliação econômica (Anexo 8), resultando na taxa interna de retorno de 31,3%, o que demonstra a viabilidade do Programa.

A experiência do Executor e também do Banco na formulação do dimensionamento do Programa ajudou a escolher os indicadores para medir seu desempenho, tanto no ponto de vista dos componentes como no dos objetivos de desenvolvimento. Isso, aliado ao fato de que foi possível acessar informações confiáveis para estabelecer a linha de base, que é o ponto de partida para medir esse desempenho, foi muito importante para que se possa agora discutir os produtos e efeitos diretos do Programa.

Os indicadores de desempenho dos componentes foram facilmente medidos pela existência de um acompanhamento formal e sistemático da evolução dos contratos com os executores das obras e demais componentes.

Pode-se afirmar, portanto, que o Programa foi dimensionado adequadamente, com uma razoável definição dos componentes que deveriam ser obtidos e com a escolha de indicadores (produtos e efeitos diretos) com sua linha de base bem definida, o que teve uma influência muito positiva na medição de seu desempenho.

b. Monitoramento Futuro e Avaliação Ex-Post

O DER/SP dispõe de sistemas de informações para o monitoramento futuro dos efeitos diretos, tais como: Sistema de Gerência de Pavimentos e Sistema de Estatísticas de Tráfego.

Em atendimento aos ditames da Cláusula 4.08 do contrato de empréstimo, o Mutuário mantém disponíveis para que o Banco, se assim o desejar, possa efetuar uma avaliação sócio-econômica do Programa, registros dos dados contidos nos sistemas de gerência de pavimentos e estatísticas de tráfego, com contagem classificada de veículos e avaliação do número, natureza e gravidade dos acidentes e condições ambientais das obras executadas no Programa.

Conforme acordado durante Seminário de Término de Projeto (ver Anexo 2), cabe ao Banco realizar a avaliação "ex-post" com base na mesma metodologia utilizada na avaliação "ex-ante".

VII. Lições Aprendidas

Na execução do Programa, fatos positivos e negativos serviram a um aprendizado, por parte do Banco, de lições a serem aplicadas em novos projetos. A partir da experiência da Representação do BID nesta operação e tomando em conta as análises elaboradas no PCR e detalhadas nos documentos anexos, foram selecionadas as principais lições aprendidas que podem resultar em medidas a serem adotadas durante o dimensionamento e/ou a implementação de novas operações para melhorar a exeqüibilidade e a sustentabilidade de futuros projetos:

Lição nº 1: O Banco deveria continuar a replicar este tipo de programa rodoviário em outros estados brasileiros.

Motivo: Este é um programa rodoviário de obras múltiplas, semelhantes a outras experiências do BID no Brasil. Portanto, os subprogramas de obras e os componentes de fortalecimento institucional podem e são facilmente replicados em qualquer lugar, com o mesmo sucesso obtido no Estado de São Paulo. Além disso, o próprio DER/SP tramitou e aprovou junto ao BID em 10.mai.06 uma nova solicitação de financiamento da segunda etapa deste Programa (BR-L1033 – 1735/OC-BR), para a recuperação de mais 150 km de trechos rodoviários, cujas obras foram iniciadas em março de 2006.

Lição nº 2: O Banco deveria sempre incentivar a participação do Especialista da Representação em todas as etapas da montagem do Programa.



Motivo: O acompanhamento e participação ativa do Especialista da Representação durante toda a montagem deste Programa permitiu o assessoramento contínuo aos demais membros da Equipe de Projeto do Banco e ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa.

Lição nº 3: Para projetos de infra-estrutura é importante manter o esquema da existência de unidades de coordenação apoiadas em empresas consultoras especializadas em gerenciamento de projetos financiados por organismos internacionais.

Motivo: A estrutura montada neste Programa, uma Unidade de Coordenação assessorada por uma firma de consultoria especializada em gerenciamento de programas BID, tem sido utilizada com sucesso nas diversas operações financiadas pelo Banco no setor de transportes no Brasil. No caso do estado de São Paulo, desde 2005 o DER/SP já vem adotando o modelo gerencial preconizado pelo Programa para outros projetos similares executados com recursos próprios do Estado. Recomendamos manter esta boa tradição, inclusive como condição contratual nas novas operações do Banco.

Lição nº 4: Igualmente importante, é manter nas Representações do Banco especialistas preparados para reagir rapidamente às necessidades e dúvidas do executor.

Motivo: A Representação deve realizar todos os esforços para manter boas relações com o Órgão Executor do Programa. Trabalhando em parceria com o Executor, o Banco poderia adotar as seguintes medidas: (i) flexibilizar o "pari-passu" nos momentos de escassez de recursos da contrapartida; (ii) adotar editais mais transparentes para induzir maior competitividade nas licitações; (iii) sugerir melhorias na sistemática de coleta de informações sobre o avanço na execução dos componentes do Programa; e (iv) Agilizar os entendimentos entre o Executor e o Banco de forma a minimizar os atrasos na execução da operação.

Lição nº 5: Para futuras operações, o Banco deveria sempre incentivar a inclusão de componentes de fortalecimento institucional.

Motivo: Sempre que possível devem ser inseridos no Programa componentes de fortalecimento institucional do órgão executor, de modo a garantir a sustentabilidade, além de permitir, através de sistemas implantados, o monitoramento futuro dos efeitos diretos.



Anexos:

ANEXO 1:

Quadro Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento (Planejado e Atual)

ANEXO 2:

Ata do Seminário de Encerramento e Marco Lógico

ANEXO 3:

Avaliação do Mutuário

ANEXO 4:

Quadro de Andamento Físico-Financeiro

ANEXO 5:

Relatório Final – Dezembro de 2006

ANEXO 6:

Relatório de Execução do Programa – Dezembro de 2006

ANEXO 7:

ISDP/PPMR Final do Projeto

ANEXO 8:

Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto

ANEXO 9:

Ata do CRG realizado em 26 de junho de 2007

Observação:

Este PCR foi preparado pelo Especialista Local de Transportes - Paulo Carvalho, com a colaboração do Consultor do Banco – Marcelo Gomes Ramos, do Coordenador da UCPRR do DER/SP – Mauro Biazotti e dos consultores do DER/SP – Paulo Belisário e Paulo Pereira.

PCARVALHO

27.jul.07

SP1PCRJUN07FINAL-067

ANEXO 1

Quadro de Custo de Projeto por Componente e por Fonte de Financiamento (Planejado e Atual)

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSÃO

(em equivalentes de US\$)

| CONFORME CONTRATO ORIGINAL - VIGENTE EM 23.JUL.02 | | ATUALIZADO EM 04.MAR.05 | | |
|---|-----------------------|-------------------------|-----------|-----------------------|
| CATEGORIA DE INVERSÃO | TOTAL | BID | % | APORTE LOCAL |
| | | | % | |
| 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | 10,950,000.00 | 3,800,000.00 | 35 | 7,150,000.00 |
| 1.1 ESTUDOS E PROJETOS | 6,500,000.00 | 650,000.00 | 10 | 5,850,000.00 |
| 1.2 ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | 4,450,000.00 | 3,150,000.00 | 71 | 1,300,000.00 |
| 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 219,710,000.00 | 110,400,000.00 | 50 | 109,310,000.00 |
| 2.1 OBRAS DE RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS (1.000 KM) | 205,510,000.00 | 100,420,000.00 | 49 | 105,090,000.00 |
| 2.2 OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 3,500,000.00 | 350,000.00 | 10 | 3,150,000.00 |
| 2.3 SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVIÁRIAS | 10,700,000.00 | 9,630,000.00 | 90 | 1,070,000.00 |
| 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | 5,570,000.00 | 4,045,000.00 | 73 | 1,525,000.00 |
| 3.1 SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS | 1,500,000.00 | 1,350,000.00 | 90 | 150,000.00 |
| 3.2 SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO | 1,400,000.00 | 1,260,000.00 | 90 | 140,000.00 |
| 3.3 SETOR DE MEIO AMBIENTE DO DER/SP | 1,920,000.00 | 960,000.00 | 50 | 960,000.00 |
| 3.4 SETOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA | 500,000.00 | 450,000.00 | 90 | 50,000.00 |
| 3.5 TREINAMENTO | 250,000.00 | 25,000.00 | 10 | 225,000.00 |
| 4. CUSTOS CONCORRENTES | 2,570,000.00 | 555,000.00 | 22 | 2,015,000.00 |
| 4.1 DESAPROPRIAÇÕES | 500,000.00 | 0.00 | 0 | 500,000.00 |
| 4.2 COMPENSAÇÃO AMBIENTAL | 1,200,000.00 | 120,000.00 | 10 | 1,080,000.00 |
| 4.3 GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | 870,000.00 | 435,000.00 | 50 | 435,000.00 |
| 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | 1,200,000.00 | 1,200,000.00 | 100 | 0.00 |
| TOTAL DO PROGRAMA | 240,000,000.00 | 120,000,000.00 | 50 | 120,000,000.00 |
| | 100.0 | 50.0 | | 50.0 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSÃO

(em equivalentes de US\$)

| CUSTOS FINAIS DO PROGRAMA | | | ATUALIZADO EM 17.JAN.07 | | |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------|
| CATEGORIA DE INVERSÃO | TOTAL | BID | % | APORTE LOCAL | % |
| 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | 11,140,594.89 | 5,250,000.00 | 47 | 5,890,594.89 | 53 |
| 1.1 ESTUDOS E PROJETOS | 4,485,674.93 | 0.00 | 0 | 4,485,674.93 | 100 |
| 1.2 ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | 6,654,919.96 | 5,250,000.00 | 79 | 1,404,919.96 | 21 |
| 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 231,495,907.94 | 106,551,901.70 | 46 | 124,944,006.24 | 54 |
| 2.1 OBRAS DE RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS (703 KM) | 211,198,504.57 | 93,838,305.08 | 44 | 117,360,199.49 | 56 |
| 2.2 OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 5,089,979.98 | 0.00 | 0 | 5,089,979.98 | 100 |
| 2.3 SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVIÁRIAS | 15,207,423.39 | 12,713,596.62 | 84 | 2,493,826.77 | 16 |
| 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | 8,927,212.50 | 7,016,000.00 | 79 | 1,911,212.50 | 21 |
| 3.1 SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS | 2,342,287.41 | 1,434,000.00 | 61 | 908,287.41 | 39 |
| 3.2 SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO | 1,988,446.01 | 1,700,000.00 | 85 | 288,446.01 | 15 |
| 3.3 SETOR DE MEIO AMBIENTE DO DER/SP | 2,989,623.16 | 2,900,000.00 | 97 | 89,623.16 | 3 |
| 3.4 SETOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA | 1,606,855.92 | 982,000.00 | 61 | 624,855.92 | 39 |
| 3.5 TREINAMENTO | 0.00 | 0.00 | #N/A | 0.00 | #N/A |
| 4. CUSTOS CONCORRENTES | 1,820,932.48 | 1,102,098.30 | 61 | 718,834.18 | 39 |
| 4.1 DESAPROPRIAÇÕES | 0.00 | 0.00 | #N/A | 0.00 | #N/A |
| 4.2 COMPENSAÇÃO AMBIENTAL | 273,895.31 | 0.00 | 0 | 273,895.31 | 100 |
| 4.3 GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | 1,547,037.17 | 1,102,098.30 | 71 | 444,938.87 | 29 |
| 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | 80,000.00 | 80,000.00 | 100 | 0.00 | 0 |
| TOTAL DO PROGRAMA | 253,464,647.81 | 120,000,000.00 | 47 | 133,464,647.81 | 53 |
| | 100.0 | 47.3 | | 52.7 | |

ANEXO 2

Ata do Seminário de Encerramento e Marco Lógico

BRASIL

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR (BR-0295)

Seminário de Término de Projeto

Ajuda Memória

No período compreendido entre os dias 20 e 24 de março de 2006, na Cidade de São Paulo - SP, foi realizado o Seminário de Término de Projeto referente ao Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo (BR-0295).

A Missão do BID estava composta pelo Sr. Paulo Carvalho, especialista local de transportes COF/CBR e Chefe da Missão. Ainda pelo BID, participaram parcialmente o Sr. Mario Durán, engenheiro de transportes COF/CBR e a Sra. Rosana Brandão, especialista em meio ambiente REL/FI1. O Estado de São Paulo foi representado pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER/SP), organismo executor do Programa, com a participação dos Srs. Mario Rodrigues, Superintendente do DER/SP; e Mauro Biazotti, Coordenador da UCPRR. Os trabalhos foram assessorados pelos seguintes profissionais do Consórcio Gerenciador CONCREMAT - LENC - ENGEO: Paulo Belisário, Gerente; Rubens Munhoz, Contador; Cláudio Toriani, Especialista em Licitações; e Paulo Pereira, Engenheiro de Obras.

I. Objetivos do Seminário de Término de Projeto

O Seminário de Término de Projeto constitui uma excelente oportunidade para avaliar de forma realmente participativa o Programa que termina; identificar e tornar públicos os resultados obtidos pelo Programa; identificar as tarefas críticas pendentes para garantir a sustentabilidade daqueles impactos, efeitos, produtos e ações iniciados pelo Programa e que estão gerando os benefícios esperados; e tomar as providências necessárias para registrar e medir os benefícios futuros gerados pelo Programa através de uma avaliação "ex-post".

Os técnicos da Missão do BID e do DER/SP efetuaram uma revisão no Marco Lógico do Programa, confirmando seus objetivos, indicadores de desempenho, meios de verificação e suposições. O Anexo A apresenta a versão do Marco Lógico atualizada, datada de março/2006.

Foi revisada também a amostra representativa de cada subprograma de obras, em função da não execução de algumas obras previstas por ocasião da montagem do Programa. O Anexo B apresenta a relação dos trechos e terminais rodoviários componentes das amostras representativas de cada subprograma de obras.

Na presente ajuda memória se registram as definições acordadas em relação à sustentabilidade do Programa e à avaliação econômica "ex-post". O presente documento será de utilidade tanto ao DER/SP como ao Banco para fazer o acompanhamento das ações a serem tomadas por cada entidade depois da conclusão do financiamento do Programa.

II. Avaliação Participativa do Projeto

A Missão do Banco, os representantes do DER/SP e os profissionais do Consórcio Gerenciador realizaram uma avaliação conjunta do Programa e acordaram as respostas para as seguintes questões:

P 2.1 - Quais foram os resultados do Programa de acordo com os indicadores de desempenho incorporados ao Marco Lógico, a informação de linha de base coletada e o sistema de acompanhamento estabelecido?

R 2.1.1 - Os indicadores para os efeitos diretos relacionados com a diminuição dos custos econômicos de operação de veículos, serão medidos em valores constantes por veículo-km pelo programa HDM, comparando-se as situações *sem* e *com* projeto. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/SP: i) confirmar os trechos da amostra representativa de cada subprograma (Anexo B); ii) definir com o

Consórcio Gerenciador os dados de entrada necessários ao HDM; iii) coletar os dados cadastrais disponíveis nos "as built" dos projetos de engenharia; iv) utilizar as avaliações "ex-ante" para repetir os dados de entrada do HDM para a situação 'sem projeto'; v) obter junto ao Sistema de Estatísticas de Tráfego os dados necessários para atualizar informações referentes aos volumes de tráfego; vi) utilizar o Sistema de Gerência de Pavimentos - SGP para confirmar os dados de entrada do HDM (medidas de deflexões e rugosidade dos pavimentos) para a situação 'com projeto' no ano de abertura de cada trecho; vii) utilizar dados de custos em dólares constantes de junho/2001; viii) replicar os cálculos referentes a junho/2001 que definiram os indicadores de linha de base constantes no Marco Lógico, fazendo os ajustes necessários; ix) calcular os novos indicadores para a situação 'com projeto'; e x) apresentar as justificativas e considerações para as diferenças entre os valores esperados e observados.

R 2.1.2 - Os indicadores para os efeitos diretos relacionados com a diminuição dos índices de acidentes, serão calculados apenas nos trechos da amostra representativa (Anexo B), comparando-se as situações *sem* e *com* projeto. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/SP: i) calcular o VDM de 2002 e 2005, com base nos dados do Sistema de Estatísticas de Tráfego; ii) analisar as estatísticas de acidentes com vítimas fornecidas pela Coordenadoria de Operações do DER/SP; e iii) calcular os novos índices de acidentes para a situação 'com projeto'; e iv) apresentar as justificativas e considerações para as diferenças entre os valores esperados e observados.

R 2.1.3 - Os indicadores para os efeitos diretos relacionados com a melhoria dos terminais rodoviários serão calculados mediante pesquisa de satisfação junto aos usuários dos terminais incluídos na amostra representativa (Anexo B). Para tanto, foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/SP: i) estabelecer a metodologia de pesquisa a ser utilizada; ii) realizar as pesquisas até junho de 2006; e iii) apresentar as justificativas e considerações para as diferenças entre os valores esperados e observados.

P 2.2 - A lógica do projeto teve um claro vínculo entre insumos, atividades, produtos e resultados?

R 2.2 - Sim, o Programa foi bem estruturado e seu planejamento estava baseado em

experiências bem sucedidas em outros estados brasileiros onde anteriormente haviam sido executados programas similares parcialmente financiados pelo BID.

P 2.3 - O projeto foi executado conforme o planejado? Não foi factível? Porque? Se manteve vigente a viabilidade do planejamento original ou ocorreram alterações substantivas? Porque?

R 2.3.1 - Sim, o Programa foi executado conforme seu planejamento original. Entretanto, foi observada dificuldade na execução do Subprograma de Obras em Terminais Rodoviários por envolver pequenas obras de edificações em diversos municípios, fugindo das atividades principais e de rotina do DER/SP.

R 2.3.2 - As mudanças substanciais estão restritas às alterações nas metas físicas dos seguintes subprogramas: i) Obras de Restauração de Rodovias que passou de 1.000 km para 703 km; ii) Obras em Terminais Rodoviários em que as construções passaram de 20 para 12 terminais e as reformas passaram de 60 para 35 terminais.

R 2.3.3 - Apesar do bom gerenciamento do Programa por parte do DER/SP e da qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, as metas físicas foram reduzidas pelos seguintes motivos: i) No caso das obras de restauração dos trechos rodoviários, ocorreram significativos aumentos nos custos das obras que consumiram todos os recursos disponibilizados para este subprograma. Estes aumentos de custos foram motivados pela alta nos insumos dos derivados de petróleo em 2002, que em alguns casos superou 70%, o que resultou num aumento real de cerca de 40% nos custos das obras. Além disso, deficiências nos projetos de engenharia resultaram em aditivos de quantitativos que também contribuíram na diminuição da meta física original; ii) No caso dos terminais rodoviários, o custo estimado originalmente estava baseado em convênios firmados pelo Estado com diversos municípios interessados. Ao desenvolverem os primeiros projetos de engenharia, verificou-se que o custo real das obras só permitiria executar um total de 47 terminais com os recursos previstos neste subprograma.

P 2.4 - Quanto estável e homogênea foi a execução através do tempo e, se for aplicável, o projeto poderia ser replicado em diferentes lugares ou áreas geográficas?

R 2.4 - A execução foi homogênea e a velocidade das principais intervenções esteve vinculada à rapidez dos processos licitatórios e à disponibilidade de recursos locais. O projeto pode ser replicado.

P 2.5 - *Em que medida se pode reproduzir o projeto em outros lugares ou em diferentes circunstâncias? Porque? Que aspectos da execução foram somente específicos ao contexto do projeto? Que aspectos são possíveis de generalizar? Porque?*

R 2.5 - Este é um programa rodoviário de obras múltiplas, semelhante a outras experiências do BID no Brasil. Portanto, os subprogramas de obras podem ser facilmente replicados em qualquer lugar. Os componentes de fortalecimento institucional foram planejados especificamente para o DER/SP, mas seus conceitos também tem sido replicados em outros programas de transportes.

P 2.6 - *Que tipo de intervenções ou serviços outorgados pelo projeto deveriam continuar depois de terminado o financiamento do Banco para este projeto? Porque?*

R 2.6 - O último desembolso do Banco deverá ocorrer no mês de julho de 2006 e as diversas atividades do Programa estarão concluídas em meados do mês de maio. Entretanto algumas cláusulas contratuais continuarão sendo executadas e só deverão estar concluídas em meados de 2007. Foram acordadas as seguintes ações a serem providenciadas pelo DER/SP: i) manter um responsável do DER/SP para coordenar as ações relacionadas com o Programa até o cumprimento final de todas cláusulas contratuais da operação; e ii) manter ativo o contrato de gerenciamento do Programa até dezembro de 2006, para concluir sua contabilidade.

P 2.7 - *O que se aprendeu com a execução deste projeto específico que pudesse servir para projetos similares nesse Organismo Executor particular, setor, país ou em qualquer outra experiência?*

R 2.7 - Conforme já mencionado, este é um programa rodoviário de obras múltiplas, semelhante a outras experiências do BID no Brasil. Portanto, os subprogramas de

obras e os componentes de fortalecimento institucional podem e são facilmente replicados em qualquer lugar. Desde 2005 o DER/SP já vem adotando o modelo gerencial preconizado pelo Programa para outros projetos similares executados com recursos próprios do Estado. Além disso, o DER/SP vem tramitando junto ao BID a solicitação de financiamento da segunda etapa deste Programa, para a recuperação de mais 150 km de trechos rodoviários, cujas obras foram iniciadas em março de 2006.

III. Sustentabilidade do Projeto

Os especialistas do BID e de São Paulo acordaram as ações concretas que o DER/SP e/ou o Banco deverão realizar durante os próximos anos para assegurar a sustentabilidade dos impactos e efeitos diretos do Programa.

A seguir está apresentado o Plano de Sustentabilidade com as suposições de propósito a fim, contidas no Marco Lógico da operação (Anexo A), bem como as respectivas ações para assegurar a ocorrência dessas suposições:

3.1 - *A conservação das rodovia estaduais continuará a ser realizada dentro dos padrões e parâmetros definidos pelo DER/SP.* Para garantir esta suposição o DER/SP deverá tomar as seguintes ações: i) executar contagens de tráfego e cadastro das condições das rodovias; ii) utilizar o SGP para estimar as necessidades de conserva; iii) preparar o plano de conservação; iv) calcular o orçamento anual de conservação e inseri-lo na proposta orçamentária do órgão; v) preparar o Relatório Anual de Conservação e encaminhar ao BID, conforme a Cláusula 4.02(b) do contrato de empréstimo; e vi) executar os serviços de conserva com base nos recursos disponibilizados. Caberá ao BID analisar o Relatório de Conservação e, se ficar comprovado que a conservação efetuada encontra-se em desacordo com as normas técnicas geralmente aceitas, solicitar ao DER/SP as medidas para que as deficiências sejam corrigidas.

3.2 - *Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa serão adequadamente conservados pelos municípios.* Para garantir esta suposição o DER/SP

deverá tomar as seguintes ações: i) executar visitas de inspeção anuais aos terminais rodoviários beneficiados pelo Programa para verificar suas condições de conservação; ii) solicitar aos municípios que tomem as medidas necessárias para que as deficiências sejam corrigidas; iii) preparar o Relatório Anual de Conservação e encaminhar ao BID, conforme a Cláusula 4.02(b) do contrato de empréstimo. Caberá ao BID analisar o Relatório de Conservação e, se ficar comprovado que a conservação dos terminais encontra-se em desacordo com as normas técnicas geralmente aceitas, solicitar ao DER/SP as medidas para que as deficiências sejam corrigidas.

3.3 - Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos pelo Programa continuarão atendendo às necessidades do DER/SP. Neste caso, o DER/SP deverá continuar utilizando os sistemas, identificar possíveis deficiências e novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

IV. Delineamentos para a Avaliação "Ex-Post"

A Missão do BID e os representantes do DER/SP acordaram as seguintes ações necessárias para realizar a avaliação "ex-post":

4.01 - O tipo de avaliação "ex-post" que se realizará: será realizada uma avaliação econômica "ex-post" com base na mesma metodologia utilizada na avaliação "ex-ante".

4.02 - O cronograma de execução: a avaliação econômica "ex-post" será realizada a partir de janeiro de 2008 e deverá estar concluída em julho de 2008.

4.03 - As partes responsáveis de realizar a avaliação "ex-post": a avaliação econômica "ex-post" será realizada pelo Banco com base nas informações a serem disponibilizadas pelo DER/SP nos Relatórios Anuais de Conservação.

4.04 - A estimativa de custos que se requer financiar: acredita-se que serão necessários cerca de US\$ 50 mil (cinquenta mil dólares).

4.05 - A fonte de financiamento: fundos do BID.

4.06 - A metodologia que se utilizará: a mesma metodologia utilizada na avaliação econômica "ex-ante", em que o modelo VOC do programa HDM é utilizado para o cálculo dos custos de operação rodoviários.

4.07 - Os requisitos de informação e as medidas para a adequada coleta de dados: com base nos "as built" dos projetos de engenharia, em informações atualizadas de tráfego e nas pesquisas de campo do Sistema SGP (medidas de deflexões e rugosidade dos pavimentos) serão determinados os dados de entrada do HDM para a situação 'com projeto'.

4.08 - As ações que serão tomadas para assegurar a existência de uma adequada capacidade do DER/SP para realizar a avaliação, quando se requeira: o Contrato de Empréstimo 1351/OC-BR indica em sua Cláusula 4.08 - Compilação de Dados que o Mutuário deverá manter disponíveis para que o Banco, se assim o desejar, possa efetuar uma avaliação sócio-econômica do Programa, registro de dados contidos nos sistemas de gerência de pavimentos e de estatísticas de tráfego, com contagem classificada de veículos e avaliação do número, natureza e gravidade dos acidentes e condições ambientais dos projetos.

V. Conclusões do Seminário de Término de Projeto

Ficou acordado que o DER/SP calculará os indicadores de efeitos diretos do Programa com o apoio técnico da Consórcio CONCREMAT - LENC - ENGEO, responsável pelo apoio ao gerenciamento do Programa. Estas informações serão disponibilizadas ao BID até o dia 27 de agosto de 2006, juntamente com a parte 3 do Relatório de Término do Projeto (PCR), constituída pelo Memorando do Órgão Executor.

São Paulo, 24 de março de 2006

Paulo Carvalho

Especialista Local de Transportes - BID

Laércio Mauro S. Biazotti

Coordenador da UCPRR - DER/SP

ANEXO A

MARCO LÓGICO **Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo** **Empréstimo 1351/OC-BR (BR-0295)** **Março/2006**

| OBJETIVOS | INDICADORES | MEIOS DE VERIFICAÇÃO | SUPOSIÇÕES |
|---|---|--|--|
| FIM Contribuir para o desenvolvimento social e econômico do Estado de São Paulo mediante a melhoria do transporte de cargas e passageiros da Malha Rodoviária Estadual. | IMPACTOS Valor positivo da diferença entre as taxas de crescimento do Valor Adicionado Fiscal (VAF) do grupo dos municípios diretamente beneficiados pelo Programa e dos demais municípios do Estado, comparando a situação anterior (2001) e posterior (2006) à implementação do Programa. | FONTES DE INFORMAÇÃO Dados fornecidos pela Secretaria da Fazenda (SEFAZ). | SUSTENTABILIDADE Será mantida a estabilidade macroeconômica do Estado de São Paulo. |
| PROPÓSITO Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas pelo Programa. | EFEITOS DIRETOS A. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à situação sem o Programa, terão diminuído os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, da seguinte forma: 1. Automóvel: de US\$0,219 para US\$0,188; 2. Ônibus: de US\$0,763 para US\$0,685; 3. Caminhão médio: de US\$0,403 para US\$0,322; 4. Caminhão pesado: de US\$0,521 para US\$0,430; e 5. Caminhão semi-reboque: de US\$0,973 para US\$0,830. B. Ao FPP, terá diminuído em 5% o índice de acidentes nos trechos melhorados pelo Programa. Em 2002 foi observado o índice de vítimas fatais de 0,462/km. 10 ³ veículos. C. Ao FPP mais de 75% dos usuários estarão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa. | FONTES DE INFORMAÇÃO A. Novas rodadas do HDM para cada tipo de veículo para as rodovias do Programa em cada categoria, mantendo-se constantes os preços, mas baseadas no cadastro atual das rodovias. B. Estatísticas de acidentes e volumes e composição de trânsito fornecidos pela Coordenadoria de Operações do DER/SP. C. Pesquisas junto aos usuários dos terminais rodoviários. | PROPÓSITO A FIM Não ocorrerão mudanças nos níveis de demanda estimados para o transporte rodoviário. A conservação das rodovias estaduais continuará a ser realizada dentro dos padrões e parâmetros definidos pelo DER/SP. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa serão adequadamente conservados pelos municípios. Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos no Programa continuarão atendendo às necessidades do DER/SP. |

| COMPONENTES 1. OBRAS CIVIS 1.1 Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos; 1.2 Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação; 2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 2.1 O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes. | PRODUTOS 1. OBRAS CIVIS 1.1.1 Ao FPP estarão restaurados e abertos ao trânsito cerca de 703 km de rodovias estaduais; 1.1.2 Ao FPP estarão recuperados ou regenerados pelo menos 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa; 1.1.3 Ao FPP deverão estar plantadas, com êxito, pelo menos 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's - Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental; 1.2.1 Ao FPP estarão construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais; e 1.2.2 Ao FPP estarão reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais. 2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 2.1.1 Ao FPP estará implantado e operando o SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos; 2.1.2. Ao FPP terão sido realizadas contagens de veículos e estará implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego; 2.1.3 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP; 2.1.4 Ao FPP o DER/SP disporá de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia; 2.1.5 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP. | FONTES DE INFORMAÇÃO 1. OBRAS CIVIS 1.1.1 Termo de recebimento de obras do DER/SP; 1.1.2 Relatório técnico disponibilizado pela UCPRR do DER/SP; 1.1.3 Relatório técnico disponibilizado pela UCPRR do DER/SP; 1.2.1 Termo de recebimento de obras do DER/SP; 1.2.2 Termo de recebimento de obras do DER/SP. 2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 2.1 Termo de recebimento de execução de serviços do DER/SP. | COMPONENTES A PROPÓSITO 1. OBRAS CIVIS 1.1 Não ocorrerão condições macroeconômicas que gerem um aumento excessivo de tráfego que possa influir na vida útil e na capacidade de cada rodovia; 1.2 Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa atenderão a todas as linhas intermunicipais que servem os respectivos municípios. 2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 2.1 Os novos sistemas gerenciais implantados no Programa continuarão sendo adequadamente utilizados pelo DER/SP. |
|--|---|---|---|
|--|---|---|---|

| ATIVIDADES | INSUMOS | FONTES DE INFORMAÇÃO | ATIVIDADES A COMPONENTES |
|---|---|---|---|
| 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO 1.1 Licitação, contratação e execução de estudos e projetos rodoviários; 1.2 Atividades de coordenação e licitação, contratação e execução do gerenciamento de apoio e da auditoria independente do Programa. | 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO 1.1 US\$ 4,486 mil; 1.2 US\$ 6,253 mil. 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS 2.1 US\$ 211,852 mil; 2.2 US\$ 5,207 mil; 2.3 US\$ 15,208 mil. 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 3.1 US\$ 2,354 mil; 3.2 US\$ 2,003 mil; 3.3 US\$ 2,996 mil; 3.4 US\$ 1,642 mil; 3.5 US\$ 0 mil. 4. CUSTOS CONCORRENTES 4.1 US\$ 0 mil; 4.2 US\$ 364 mil; 4.3 US\$ 1,555 mil. 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO US\$ 80 mil. | 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 4. CUSTOS CONCORRENTES Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. | Estarão disponíveis os recursos da contrapartida local no momento oportuno; Não ocorrerão protestos ou mudanças na legislação pertinente que resultem em demoras excessivas nas licitações do Programa; As obras de recuperação de rodovias serão executadas no momento adequado para que não se tornem desatualizados os respectivos projetos de engenharia; Flutuações da taxa de câmbio não comprometerão as metas físicas do Programa; Não ocorrerão mudanças significativas de ordem institucional que venham a prejudicar a implantação e eficácia dos componentes. |
| 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS 2.1 Licitação, contratação e execução de obras de restauração de rodovias; 2.2 Licitação, contratação e execução de obras em terminais rodoviários; 2.3 Licitação, contratação e execução de supervisão ambiental e de obras rodoviárias. | | | |
| 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 3.1 Licitação, contratação e implantação do SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos; 3.2 Licitação, contratação e implantação do Sistema de Estatísticas de Tráfego; 3.3 Licitação, contratação e implantação do Sistema de Gestão Ambiental; 3.4 Licitação, contratação e execução dos serviços de Apoio Técnico à Área de Engenharia do DER/SP; 3.5 Licitação, contratação e execução dos serviços de treinamento do pessoal do DER/SP. | | | |
| 4. CUSTOS CONCORRENTES 4.1 Execução de desapropriações; 4.2 Licitação, contratação e execução dos serviços de Compensação Ambiental; 4.3 Licitação, contratação e implantação do Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos. | | | |
| 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | | | |

ANEXO 3

Avaliação do Mutuário



Banco Interamericano de Desenvolvimento
Relatório de Término de Projeto – PCR 2006
Avaliação do Mutuário

Número do Projeto: **BR 0395**

Agência(s) Executora(s):

Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER/SP

Mutuário:

Governo do Estado de São Paulo

Data de Aprovação do Projeto: **26 Set 2001**

Data de Efetivo contrato: **23 Jul 2002**

Data de Avaliação do Mutuário: **23 Nov 2006**

Data da Reunião de Encerramento: **24 Mar 2006**

Classificação de Desempenho do mutuário no Projeto

Probabilidade de alcance dos Objetivo(s) de Desenvolvimento:

☐ Muito Provável (MP) ☒ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

Implementação do Projeto:

☒ Muito Satisfatório (MS) ☐ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Resultado de Sustentabilidade do Projeto:

☐ Muito Provável (MP) ☒ Provável (P) ☐ Pouco Provável (PP) ☐ Improvável (I)

Comentários:

Quanto ao **alcance dos objetivos de desenvolvimento** já se notam, nas áreas de influência direta e indireta do projeto, indícios de desenvolvimento sócio econômico acima do esperado. O índice de acidentes com vítimas fatais foi reduzido em 15%.

Quanto à **implementação do projeto**, destacaram-se como fatores críticos negativos: (i) a variação da taxa do dólar, para menos, em relação àquela proposta inicialmente, resultando na diminuição da extensão dos trechos rodoviários a serem recuperados que eram, em princípio, 1000 km e foram reduzidos para 703 km; (ii) a pouca qualidade dos projetos executivos gerou elevação dos custos iniciais previstos, com a necessidade de serviços adicionais que geraram aditivos de preços; e (iii) aumento do custo dos insumos das obras, principalmente dos materiais asfálticos. Já como fatores críticos positivos, observou-se o seguinte: (i) a transparência nos processos licitatórios, culminando na redução dos custos iniciais de contratação das obras em 13%; (ii) total envolvimento de todas as áreas e setores do órgão executivo, permitindo a agilização dos processos com ganho de qualidade; (iii) bom relacionamento entre o executor e o BID; e (iv) modelo de Gerenciamento adotado, com a implantação de uma UCP (Unidade de Coordenação do Programa), coordenada por um membro do próprio órgão executor e com o apoio de empresa de consultoria de gerenciamento.

Os componentes de Fortalecimento Institucional implementados pelo Programa capacitaram o órgão executor para garantir o alcance da **sustentabilidade** do projeto. Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos pelo Programa estão atendendo às necessidades do DER/SP e este por sua vez identifica novas demandas, providenciando as eventuais correções e atualizações necessárias.

Desempenho do Mutuário durante a Preparação do Projeto

Classifique seu próprio desempenho durante a Preparação do Projeto:

☐ Muito Satisfatório (MS) ☒ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

Durante a preparação do projeto houve grande interação entre todos os órgãos envolvidos na execução, tais como: Secretaria dos Transportes, Secretaria da Fazenda, Secretaria do Planejamento, DER/SP, etc. Para a montagem de todo o processo foi contratada à época um consórcio de empresas especializadas com notória experiência em gerenciamento e preparação de projetos junto à órgãos financeiros internacionais.

O acompanhamento de toda a montagem deste Programa pelo Especialista da Representação do BID permitiu o assessoramento contínuo ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa.

Desempenho do Mutuário durante a Execução

Classifique seu próprio desempenho durante a Execução do Projeto:

☐ Muito Satisfatório (MS) ☒ Satisfatório (S) ☐ Insatisfatório (I) ☐ Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

O bom gerenciamento do programa por parte do DER/SP, aliado à qualidade da supervisão realizada pela Representação do BID no Brasil, tornou possível a conclusão das metas físicas planejadas.

O prazo de execução foi aquém do planejado, pois não foram observadas grandes dificuldades orçamentárias ou quaisquer outros problemas junto às empreiteiras. Há que se considerar também que todas as revisões dos projetos das obras foram feitas dentro dos prazos normais e também dentro do escopo dos contratos iniciais, procurando sempre adequar o projeto às necessidades reais das obras, mantendo a melhor relação custo/benefício.

Desde 2005 o DER/SP já vem adotando o modelo gerencial preconizado pelo Programa para outros projetos similares executados com recursos próprios do Estado de São Paulo, demonstrando com isso a aplicabilidade e funcionalidade do modelo.

Desempenho do Banco durante a Preparação do Projeto

Desempenho do Banco

Classifique o desempenho do Banco durante a preparação e supervisão do projeto. Considerar fatores tais como: qual o banco que facilitou o desenho do projeto, propuseram soluções técnicas adequadas para os problemas identificados e responderam com o que foi pedido pelo Mutuário (tempo, tipo de seleção de instrumento). Assistência técnica (incluindo treinamento formal e informal) para as Agências Executoras, tempo do Banco para responder às necessidades e flexibilidade de resposta em situações de emergência durante a implementação do projeto:

[X] Muito Satisfatório (MS) [] Satisfatório (S) [] Insatisfatório (I) [] Muito Insatisfatório (MI)

Comentários:

Durante a execução do Projeto o DER/SP não encontrou dificuldade no atendimento às solicitações enviadas ao Banco. Essa interatividade, desenvolvida desde o acompanhamento de toda montagem do programa pelo Especialista da Representação, permitiu o assessoramento contínuo ao Órgão Executor, agilizando o processo.

Ao longo da implementação do projeto todas as adequações de engenharia necessárias foram sempre realizadas com a participação do Banco, o que facilitou a abordagem dos problemas e proposição de soluções de forma ágil.

Embora os procedimentos licitatórios do Banco sejam um tanto rígidos, não houve grandes dificuldades para adaptação do Órgão Executor para a contratação das empreiteiras de obras.

Ressalta-se, ainda, a disponibilidade do BID em flexibilizar o "pari-passu" de forma a permitir a continuidade das obras em momentos de escassez de recursos da contrapartida.

Sugestões Adicionais para Melhorar Desempenho do Banco

Comentários adicionais/ sugestões para melhoria do desempenho do Banco no futuro.

A Representação deve realizar todos os esforços para intensificar as já boas relações com o Órgão Executor do Programa. Trabalhando em parceria com o Executor o Banco poderia adotar as seguintes medidas: (i) adotar editais mais simples e padronizados para induzir maior agilidade nas licitações; e (ii) sugerir melhorias na sistemática de coleta de informações sobre o avanço na execução dos componentes do Programa.

A estrutura montada neste Programa, uma Unidade de Coordenação assessorada por uma firma de consultoria especializada em gerenciamento de programas BID, tem sido utilizada com sucesso nas diversas operações financiadas pelo BID no setor de transportes no Brasil. Sugerimos manter esta boa tradição.

ANEXO 4

Quadro de Andamento Físico-Financeiro

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO

CATEGORIA DE INVERSÃO : 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO

(em equivalentes de milhares de US\$)

| ITEM | COMPONENTE | CONSULTORA | CUSTO ORIGINAL CONTRATO | CUSTO ATUAL | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | 29 MAR.07 | | REGISTRO DO CONTRATO DO DER/SP | PREVISÃO INICIAL | CUSTO ATUAL |
|----------------|---|------------|-------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|-----|--------------------------------|------------------|-------------|
| | | | | | | | FIS | FIN | | | |
| 1.1 | ESTUDOS E PROJETOS | | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | ESTUDOS E PROJETOS JÁ REALIZADOS | | 6.500 | | | | | | | | |
| 1.1.1.1 | APOIO NA PREPARAÇÃO DO PROGRAMA | | 6.000 | | | | | | | | |
| 1.1.1.1.1 | ALTO DA SERRA-CARAGUATATUBA | DR 6 | | 841 | 986 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 986 |
| 1.1.1.1.2 | UBATUBA-CARAGUATATUBA-SÃO SEBASTIÃO | DR 6 | | 151 | 138 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 138 |
| 1.1.1.1.3 | SÃO SEBASTIÃO-BOISSUCANGA-BORACÉIA | DR 6 | | 334 | 347 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 347 |
| 1.1.1.1.4 | BORACÉIA-BERTIÓGA-MONTE CABRÃO | DR 5 | | 262 | 233 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 233 |
| 1.1.1.1.5 | RODOVIA D. PEDRO I-PIRACAJÁ-JOANÓPOLIS | DR 1 | | 247 | 199 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 199 |
| 1.1.1.1.6 | LOUVEIRA-BRAGANÇA PAULISTA | DR 1 | | 194 | 166 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 166 |
| 1.1.1.1.7 | SOCORRO-ITAPIRÁ | DR 1 | | 266 | 260 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 260 |
| 1.1.1.1.8 | BOA ESPERANÇA DO SUL-JAÚ-SÃO MANOEL | DR 13 | | 196 | 169 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 169 |
| 1.1.1.1.9 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ-IBITINGA | DR 3 | | 259 | 246 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 246 |
| 1.1.1.1.10 | SP-255-PRADOÓPOLIS-RIO MOGI GUARÁ | DR 4 | | 363 | 336 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 336 |
| 1.1.1.1.11 | CONTOURNO DE MARILIA-MARILIA-BORÁ-IACRI | DR 8 | | 235 | 218 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 218 |
| 1.1.1.1.12 | MARILIA-ECHAPORÁ-ASSIS+ECHAPORÁ-ASSIS | DR 7 | | 157 | 135 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 135 |
| 1.1.1.1.13 | MARTINÓPOLIS-PRES. PRUDENTE+P.P.T. MOVEPA | DR 12 | | 413 | 382 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 382 |
| 1.1.1.1.14 | ESTUDOS E PROJETOS NOVOS | | | 375 | 316 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 316 |
| 1.1.1.1.15 | PROJETOS DE 11 TERMINAIS RODOVIÁRIOS | | | 230 | 203 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 203 |
| 1.1.2 | PROJETOS DE 35 TERMINAIS RODOVIÁRIOS | | | 47 | 52 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 52 |
| 1.1.2.1 | PROJETOS DE 6 TERMINAIS RODOVIÁRIOS | | | 46 | 51 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 51 |
| 1.1.2.2 | ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | | | 47 | 52 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 0 | 52 |
| 1.2 | COORDENADORIA DO PROGRAMA | | | 680 | 300 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 680 | 300 |
| 1.2.1 | GERENCIADORA DE APOIO AO PROGRAMA | | | 6.845 | 6.301 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-4866 | 5.131 | 6.301 |
| 1.2.2 | AUDITORIA INDEPENDENTE DO PROGRAMA | | | | | | | | | | |
| 1.2.3 | ANO 2002 | | | | | | | | | | |
| 1.2.3.1 | ANO 2003 | | | | | | | | | | |
| 1.2.3.2 | ANO 2004 | | | | | | | | | | |
| 1.2.3.3 | ANO 2005 | | | | | | | | | | |
| SUBTOTAL | | | 12.048 | 11.141 | 11.141 | | 100 | 100 | | 5.811 | 11.141 |
| OUTROS TRECHOS | | | (1.309) | (0) | | | | | | 4.928 | (402) |
| TOTAL VIGENTE | | | 10.739 | 11.141 | 11.141 | | 100 | 100 | | 10.739 | 10.739 |
| TOTAL ORIGINAL | | | 10.950 | 10.950 | | | | | | 10.950 | 10.950 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO

CATEGORIA DE INVERSÃO : 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS

(em equivalentes de milhares de US\$)

| ITEM | COMPONENTE | CONSULTORA | CUSTO ORIGINAL CONTRATO | CUSTO ATUAL | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | 29 MAR.07 | | REGISTRO DO CONTRATO DO DER/SP | PREVISÃO INICIAL | CUSTO ATUAL |
|----------------|------------|------------|-------------------------|-------------|------------|----------|-----------|-----|--------------------------------|------------------|-------------|
| | | | | | | | FIS | FIN | | | |
| SUBTOTAL | | | 120.169 | 231.496 | 231.496 | | 100 | 100 | | 166.562 | 231.496 |
| OUTROS | | | 112.088 | (0) | | | | | | 3.599 | 1 |
| TOTAL VIGENTE | | | 226.625 | 231.496 | 231.496 | | 100 | 100 | | 226.625 | 226.625 |
| TOTAL ORIGINAL | | | 218.710 | 219.710 | | | | | | 219.710 | 219.710 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)
 EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR
 QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
 CATEGORIA DE INVERSÃO : 2.1 OBRAS DE RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS (1.000 KM)
 (em equivalentes de milhares de US\$)

| RODOVIA | TRECHO | EXT. (km) | LOTE DE PROJ. | DR | EMPREITEIRA | CUSTO ORIGINAL CONTRATO | CUSTO ATUAL | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | 29.MAR.07 AVANÇO (%) | | REGISTRO DO CONTRATO | CUSTOKM INICIAL DA AVALIAÇÃO | CUSTOKM ATUAL |
|----------------|-----------------------------------|--------------|------------------|-------|------------------|-------------------------------|----------------|---------------|----------------|-------------------------|-----|-------------------------|------------------------------------|------------------|
| | | | | | | | | | | FIS | FIN | | | |
| SP.099 | ALTO DA SERRA-CARAGUATATUBA | 19.0 | L 17 | DR 6 | DELTA | 2,766 | 5,933 | 5,933 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4952 | 212 | 312 |
| SP.055 | UBATUBA-CARAGUATATUBA | 46.5 | L 15A | DR 6 | OAS | 5,004 | 10,646 | 10,646 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5279 | 204 | 229 |
| SP.055 | CARAGUATATUBA-SÃO SEBASTIÃO | 17.7 | L 15B | DR 6 | DELTA | 3,824 | 8,082 | 8,082 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5280 | 189 | 457 |
| SP.055 | SÃO SEBASTIÃO-BOISSUCANGA | 34.9 | L 16B | DR 6 | QUEIROZ GALVÃO | 5,956 | 13,138 | 13,138 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4954 | 226 | 376 |
| SP.055 | BOISSUCANGA-BORACÉIA | 28.7 | L 16A | DR 6 | OAS | 6,127 | 12,680 | 12,680 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4482 | 281 | 442 |
| SP.055 | BORACÉIA-BERTIOGA | 29.4 | L 12B | DR 5 | ODEBRECHT | 5,537 | 11,748 | 11,748 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4483 | 279 | 400 |
| SP.055 | BERTIOGA-MONTE CABRÃO | 27.2 | L 12A | DR 5 | GALVÃO | 5,828 | 12,038 | 12,038 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4484 | 301 | 443 |
| SP.066 | RODOVIA D. PEDRO I-PIRACAIÁ | 14.0 | L 1 | DR 1 | ESTRUTURAL | 1,352 | 2,777 | 2,777 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4485 | 180 | 198 |
| SP.063 | LOUVEIRA-BRAGANÇA PAULISTA | 54.0 | L 2AB | DR 1 | SOBRENO | 3,059 | 6,400 | 6,400 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4486 | 111 | 119 |
| SP.147 | SOCORRO-ITAPIRA | 39.8 | L 6 | DR 1 | SOBRENO | 2,779 | 5,750 | 5,750 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4487 | 150 | 144 |
| SP.304 | VIA AHANGUERA-PIRACICABA | 38.3 | L 30 | DR 13 | S/A PAULISTA | 8,452 | 17,852 | 17,852 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4954 | 324 | 466 |
| SP.255 | BOA ESPERANÇA DO SUL-JAÚ | 25.0 | L 10A | DR 3 | CONTER | 3,081 | 6,430 | 6,430 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4956 | 265 | 257 |
| SP.255 | JAÚ-SÃO MANUEL | 48.5 | L 10B | DR 3 | CONTER | 4,609 | 9,594 | 9,594 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4957 | 178 | 198 |
| SP.331 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ-IBITINGA | 56.5 | L 11 | DR 4 | BANDERANTES | 2,867 | 6,251 | 6,251 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4488 | 77 | 111 |
| SP.253 | SP.255-PRADO-POLIS-RIO MOGI GUAÇU | 30.2 | L 21 | DR 8 | ANDRADE GUTIERRE | 3,811 | 8,243 | 8,243 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4489 | 177 | 273 |
| SP.294 | MARÍLIA-BORÁ | 45.4 | L 18B | DR 7 | CAMARGO CORREA | 7,429 | 15,485 | 15,485 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4490 | 189 | 341 |
| SP.294 | BORÁ-IACRI | 44.6 | L 18C | DR 7 | EGESA | 9,991 | 17,871 | 17,871 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5291 | 219 | 401 |
| SP.333 | MARÍLIA-ECHAPORÁ | 35.7 | L 19A | DR 7 | FERREIRA GUEDES | 2,670 | 6,008 | 6,008 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4958 | 84 | 168 |
| SP.333 | ECHAPORÁ-ASSIS | 31.3 | L 19B | DR 7 | S/A PAULISTA | 1,593 | 3,532 | 3,532 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4959 | 84 | 113 |
| SP.425 | MARTINÓPOLIS-PRESIDENTE PRUDENTE | 32.4 | L 29 | DR 12 | ENCALSO | 5,810 | 12,883 | 12,883 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-4960 | 170 | 398 |
| SP.270 | PRESIDENTE PRUDENTE-TREVO MOVEPA | 4.1 | L 29 | DR 12 | ENCALSO | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 0 | A-4960 | 137 | 0 |
| SP.099/SP.0 | SINALIZAÇÃO - 3 TRECHOS | L 1 | L 1 | DR 6 | TRIGONAL | 1,327 | 1,821 | 1,821 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5680 | 1,298 | 1,821 |
| SP.055/SP.0 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 2 | L 2 | DR 6 | SINASC | 902 | 1,272 | 1,272 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5681 | 868 | 1,272 |
| SP.055/SP.0 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 3 | L 3 | DR 5 | PLANEX | 570 | 642 | 642 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5682 | 510 | 642 |
| SP.036/SP.0 | SINALIZAÇÃO - 3 TRECHOS | L 4 | L 4 | DR 1 | MENG | 1,787 | 2,532 | 2,532 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5683 | 1,516 | 2,532 |
| SP.304 | SINALIZAÇÃO - 1 TRECHO | L 5 | L 5 | DR 13 | JARDIPLAN | 1,517 | 2,113 | 2,113 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5684 | 1,304 | 2,113 |
| SP.255/SP.2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 6 | L 6 | DR 3 | SINALTA | 2,048 | 3,041 | 3,041 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5685 | 1,773 | 3,041 |
| SP.331/SP.2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 7 | L 7 | DR 48 | SIGNALS | 877 | 1,033 | 1,033 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5686 | 763 | 1,033 |
| SP.294/SP.2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 8 | L 8 | DR 7 | SINALISA | 2,276 | 3,190 | 3,190 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5687 | 1,939 | 3,190 |
| SP.333/SP.3 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 9 | L 9 | DR 7 | PRÓ SINALIZAÇÃO | 1,008 | 1,351 | 1,351 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5688 | 854 | 1,351 |
| SP.425/SP.2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 10 | L 10 | DR 12 | SINALIZADORA | 701 | 863 | 863 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | A-5689 | 648 | 863 |
| SUBTOTAL | | 703.2 | | | | 105,558 | 211,199 | 211,199 | | 100 | 100 | | 192 | 292 |
| OUTROS TRECHOS | | -0.2 | | | | 106,294 | (0) | | | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | 703.0 | | | | 211,852 | 211,199 | 211,199 | | 100 | 100 | | 296 | 296 |
| TOTAL ORIGINAL | | 1000.0 | | | | 205,510 | 205,510 | | | | | | 110 | 110 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRESA 1351/OC-BR

QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO

CATEGORIA DE INVERSÃO : 2.2 OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS

(em equivalentes de milhares de US\$)

| TIPO | MUNICÍPIO | CON. 20 OU REF. 80 | LOTE DE PROJ. | DR | EMPREENHEIRA | CUSTO ORIGINAL CONTRATO | CUSTO ATUAL | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | 29.MAR.07 AVANÇO (%) | | REGISTRO DO CONTRATO | CUSTO INICIAL DO CONVÊNIO | CUSTO ATUAL |
|----------------|---|--------------------------|---------------------|-------|-------------------|-------------------------------|----------------|---------------|----------------|-------------------------|-----|----------------------------|---------------------------------|----------------|
| | | | | | | | | | | FIS | FIN | | | |
| CONST. 01 | ÁGUAS DE SÃO PEDRO | | | DR | EXCLUIDO III | 197 | 0 | 0 | 0 EXCLUIDO III | 100 | 100 | | 106 | 0 |
| CONST. 02 | BADY BASSITT | | | DR | LOGIC | 317 | 436 | 436 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 94 | 436 |
| CONST. 03 | BALBINOS | | | DR | CONSON | 267 | 310 | 310 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 42 | 310 |
| CONST. 04 | BOFETE | | | DR | CRONACON | 362 | 612 | 612 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 65 | 612 |
| CONST. 05 | CAMPINA DO MONTE ALEGRE | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 94 | 0 |
| CONST. 06 | EMILIANÓPOLIS | | | DR | PEMA | 256 | 187 | 187 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 42 | 187 |
| CONST. 07 | GUAPIARA | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 65 | 0 |
| CONST. 08 | MONTE AZUL PAULISTA | | | DR | DP BARROS | 264 | 440 | 440 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 132 | 440 |
| CONST. 09 | NOVO HORIZONTE | | | DR | DP BARROS | 172 | 225 | 225 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 94 | 225 |
| CONST. 10 | SANTA BARBARA D'OESTE | | | DR | EXCLUIDO III | 496 | 0 | 0 | 0 EXCLUIDO III | 100 | 100 | | 243 | 0 |
| CONST. 11 | SANTO ANTONIO DO ARACANGUÁ | | | DR | SIMIONI & VESTI | 99 | 143 | 143 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 42 | 143 |
| CONST. 12 | TUPI PAULISTA (demolição da construção atual por conta da prefeitura) | | | DR 12 | EXCLUIDO III | 0 | 0 | 0 | 0 EXCLUIDO III | 100 | 100 | | 65 | 0 |
| CONST. 13 | UBARANA | | | DR | LOGIC | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 65 | 0 |
| CONST. 14 | UBIRAJARA | | | DR | CONSON | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 65 | 0 |
| CONST. 15 | VARGEM GRANDE DO SUL | | | DR | CRONACON | 243 | 402 | 402 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 87 | 402 |
| CONST. | GUZOLÂNDIA | | | DR | EXCLUIDO III | 0 | 0 | 0 | 0 EXCLUIDO III | 100 | 100 | | 0 | 0 |
| REFOR. 01 | ADAMANTINA | | | DR | SIMIONI & VESTI | 68 | 140 | 140 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 9 | 140 |
| REFOR. 02 | ÁGUAS DE LINDÓIA | | | DR | CRONACON | 97 | 174 | 174 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 10 | 174 |
| REFOR. 03 | ALTAIR | | | DR | ALEXANDRE MANFR | 121 | 168 | 168 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 31 | 168 |
| REFOR. 04 | AMPARO | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 50 | 0 |
| REFOR. 05 | ARAÇATUBA | | | DR | SIMIONI & VESTI | 92 | 177 | 177 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 33 | 177 |
| REFOR. 06 | ARARAS | | | DR | BPS | 41 | 48 | 48 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 31 | 48 |
| REFOR. 07 | BAURUS | | | DR | PROJEÇÃO | 98 | 168 | 168 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 78 | 168 |
| REFOR. 08 | BEBEDOURO | | | DR | SIMIONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 17 | 0 |
| REFOR. 09 | BIRIGUI | | | DR | RESPLAN | 27 | 33 | 33 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 45 | 33 |
| REFOR. 10 | BROTAS | | | DR | MADRI | 51 | 68 | 68 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 41 | 68 |
| REFOR. 11 | CAPÃO BONITO | | | DR | SIMIONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 38 | 0 |
| REFOR. 12 | DRACENA | | | DR | FBS | 35 | 41 | 41 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 28 | 41 |
| REFOR. 13 | ESPÍRITO SANTO DO PINHAL | | | DR | RESPLAN | 29 | 35 | 35 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 14 | 35 |
| REFOR. 14 | GUARANTÁ | | | DR | SIMIONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 17 | 0 |
| REFOR. 15 | GUARARAPES | | | DR | DEMOP | 31 | 64 | 64 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 65 | 64 |
| REFOR. 16 | GUZOLÂNDIA | | | DR | MISORELLI-PALMIEF | 46 | 68 | 68 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 30 | 68 |
| REFOR. 17 | IBITINGA | | | DR | ANDRADE GALVÃO | 269 | 529 | 529 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 44 | 529 |
| REFOR. 18 | JABOTICABAL | | | DR | PROJEÇÃO | 72 | 128 | 128 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 14 | 128 |
| REFOR. 19 | JACUPIRANGA | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 44 | 0 |
| REFOR. 20 | JUQUÍÁ | | | DR | RESPLAN | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 18 | 0 |
| REFOR. 21 | LINDÓIA | | | DR | SIMIONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 3 | 0 |
| REFOR. 22 | LINS | | | DR | SIMIONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 7 | 0 |
| REFOR. 23 | NOVA GUATAPORANGA | | | DR | ESANCO | 28 | 57 | 57 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 23 | 57 |
| REFOR. 24 | NOVA INDEPENDÊNCIA | | | DR | ESANCO | 41 | 63 | 63 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 24 | 63 |
| REFOR. 25 | OURO VERDE | | | DR | SIMIONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 7 | 0 |
| REFOR. 26 | PENÁPOLIS | | | DR | DIGNA | 31 | 53 | 53 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 9 | 53 |
| REFOR. 27 | PIACATU | | | DR | CRONACON | 87 | 146 | 146 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 23 | 146 |
| REFOR. 28 | PILAR DO SUL | | | DR | CONSTENG | 32 | 39 | 39 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 30 | 39 |
| REFOR. 29 | PONGAI | | | DR | ESANCO | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 8 | 0 |
| REFOR. 30 | PRESIDENTE EPITÁCIO | | | DR | INSIGHT | 39 | 70 | 70 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 28 | 70 |
| REFOR. 31 | QUELUZ | | | DR | VANGUARDIA | 44 | 68 | 68 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 46 | 68 |
| REFOR. 32 | RIVERSUL | | | DR | DIGNA | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 13 | 0 |
| REFOR. 33 | SANTÓPOLIS DO AGUAPEÍ | | | DR | ANDRADE GALVÃO | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 103 | 0 |
| REFOR. 34 | SÃO CARLOS | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | OBRA CONCLUÍDA | 100 | 100 | | 21 | 0 |
| REFOR. 35 | SÃO ROQUE | | | DR | EXCLUIDO III | 0 | 0 | 0 | 0 EXCLUIDO III | 100 | 100 | | 0 | 0 |
| REFOR. | SÃO JOSÉ DO RIO PRETO | | | DR | | 0 | 0 | 0 | | | | | 0 | 0 |
| SUBTOTAL | | | | | | 4.052 | 5.090 | 5.090 | | 100 | 100 | | 2.368 | 5.090 |
| OUTROS TRECHOS | | | | | | 1.155 | (0) | | | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | | | | | 5.207 | 5.090 | 5.090 | | 100 | 100 | | 5.207 | 5.207 |
| TOTAL ORIGINAL | | | | | | 3.500 | 3.500 | | | | | | 3.500 | 3.500 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)
 EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO

CATEGORIA DE INVERSÃO : 2.3 SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVIÁRIAS
 (em equivalentes de milhares de US\$)

| ITEM | COMPONENTE | CONSULTORA | CUSTO ORIGINAL CONTRATO | CUSTO ATUAL | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | AVANÇO (%) | 29.MAR.07 | REGISTRO DO CONTRATO | PREVISÃO INICIAL DO DER/SP | CUSTO ATUAL |
|----------------|---|-------------------|-------------------------|-------------|------------|-----------|------------|-----------|----------------------|----------------------------|-------------|
| 2.3.1 | ALTO DA SERRA+UBATUBA+CARAGUATATUBA | ENGEREPT/PLANS | 846 | 1,364 | 1,364 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5082 | 1,049 | 1,364 |
| 2.3.2 | SÃO SEBASTIÃO+BOISSUCANGA | ENGEVIX/DUCTOR | 688 | 1,096 | 1,096 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5083 | 859 | 1,096 |
| 2.3.3 | BORACÉIA+BERTIOGA | MAUBERTEC/APPE | 685 | 1,107 | 1,107 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5084 | 859 | 1,107 |
| 2.3.4 | RODOVIA D. PEDRO H+LOUVEIRA+SOCORRO | SONDOTÉCNICALO | 835 | 1,331 | 1,331 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5085 | 1,009 | 1,331 |
| 2.3.5 | PIRACICABA | TECNOSOLO/COBRV | 567 | 913 | 913 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5086 | 713 | 913 |
| 2.3.6 | BOA ESPERANÇA DO SUL+JAU | ETEL | 678 | 1,100 | 1,100 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5087 | 845 | 1,100 |
| 2.3.7 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ+PRADÓPOLIS | SISCON/CONSLADEI | 602 | 957 | 957 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5088 | 760 | 957 |
| 2.3.8 | MARILIA+BORÁ | MAGNA/GERIBELLO | 673 | 1,095 | 1,095 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5089 | 859 | 1,095 |
| 2.3.9 | MARILIA+ECHAPORÁ | ESTEIO/LBR | 593 | 952 | 952 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5090 | 726 | 952 |
| 2.3.10 | MARTINÓPOLIS+TREVÓ MOVEPA | STEIBECK DE SOUZ | 505 | 816 | 816 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5091 | 638 | 816 |
| 2.3.11 | SUPERVISÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS | GERIBELLO/FIGUEIF | 383 | 598 | 598 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6145 | 517 | 598 |
| 2.3.12 | UBATUBA+CARAGUATATUBA (complemento) | ENGEREPT/PLANS | 869 | 962 | 962 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6146 | 685 | 962 |
| 2.3.13 | SÃO SEBASTIÃO+BOISSUCANGA (complemento) | ENGEVIX/DUCTOR | 457 | 510 | 510 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6147 | 365 | 510 |
| 2.3.14 | RODOVIA D. PEDRO H+LOUVEIRA+SOCORRO (complemento) | SONDOTÉCNICALO | 466 | 515 | 515 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6148 | 367 | 515 |
| 2.3.15 | PIRACICABA (complemento) | TECNOSOLO/COBRV | 350 | 387 | 387 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6149 | 278 | 387 |
| 2.3.16 | BOA ESPERANÇA DO SUL+JAU (complemento) | ETEL | 291 | 330 | 330 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6150 | 236 | 330 |
| 2.3.17 | PRADÓPOLIS (complemento) | SISCON/CONSLADEI | 289 | 317 | 317 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6151 | 228 | 317 |
| 2.3.18 | MARILIA+BORÁ (complemento) | MAGNA/GERIBELLO | 390 | 428 | 428 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6152 | 307 | 428 |
| 2.3.19 | MARILIA (complemento) | ESTEIO/LBR | 392 | 428 | 428 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | | 309 | 428 |
| SUBTOTAL | | | 10,559 | 15,207 | 15,207 | | 100 | 100 | | 11,609 | 15,207 |
| OUTROS TRECHOS | | | 4,649 | (0) | | | | | | 3,599 | 1 |
| TOTAL VIGENTE | | | 15,208 | 15,207 | 15,207 | | 100 | 100 | | 15,208 | 15,208 |
| TOTAL ORIGINAL | | | 10,700 | 10,700 | 10,700 | | | | | 10,700 | 10,700 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO

CATEGORIA DE INVERSÃO : 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL
 (em equivalentes de milhares de US\$)

| ITEM | COMPONENTE | CONSULTORA | CUSTO ORIGINAL CONTRATO | CUSTO ATUAL | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | AVANÇO (%) | 29.MAR.07 | REGISTRO DO CONTRATO | PREVISÃO INICIAL DO DER/SP | CUSTO ATUAL |
|----------------|---|------------------|-------------------------|-------------|------------|--------------------|------------|-----------|----------------------|----------------------------|-------------|
| 3.1 | SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS | ENGER-DYNATEST-I | 1,869 | 2,342 | 2,342 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6122 | 1,278 | 2,342 |
| 3.1.1 | SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE PAVIMENTOS | | | | | | | | | | |
| 3.2 | SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO | VETEC-MAUBERTEC | 646 | 777 | 777 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6124 | 517 | 777 |
| 3.2.1 | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO - LOTE 1 | ENGEVIX | 531 | 607 | 607 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6297 | 403 | 607 |
| 3.2.2 | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO - LOTE 2 | TTC-MDN | 531 | 604 | 604 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6298 | 403 | 604 |
| 3.2.3 | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO - LOTE 3 | | | | | | | | | | |
| 3.3 | SETOR DE MEIO AMBIENTE DO DER/SP | ETEL-PRIME-TREND | 2,377 | 2,990 | 2,990 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-5870 | 2,214 | 2,990 |
| 3.3.1 | APOIO TÉCNICO À ASSESSORIA AMBIENTAL DO DER/SP (ELAI) | | | | | | | | | | |
| 3.4 | SETOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA | VETEC-ENGEVIX-PL | 1,269 | 1,607 | 1,607 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | A-6121 | 943 | 1,607 |
| 3.4.1 | APOIO TÉCNICO À ÁREA DE ENGENHARIA DO DER/SP | | | | | | | | | | |
| 3.5 | TREINAMENTO | A LICITAR | 250 | 0 | 0 | NÃO FOI NECESSÁRIO | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| 3.5.1 | CONTRATO 1 | | | | | | | | | | |
| SUBTOTAL | | | 7,473 | 8,927 | 8,927 | | 100 | 100 | | 5,758 | 8,927 |
| OUTROS TRECHOS | | | 1,522 | (0) | | | | | | 3,237 | 68 |
| TOTAL VIGENTE | | | 8,995 | 8,927 | 8,927 | | 100 | 100 | | 8,995 | 8,995 |
| TOTAL ORIGINAL | | | 5,570 | 5,570 | 5,570 | | | | | 5,570 | 5,570 |

(em equivalentes de milhares de US\$)

| | 100 | 100 | 100 | 100 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|
| SUBTOTAL | 1,821 | 1,821 | 1,821 | 1,821 |
| OUTROS TRENCHES | 285 | (0) | | 98 |
| TOTAL VIGENTE | 1,821 | 1,821 | 1,821 | 1,821 |
| TOTAL ORIGINAL | 2,570 | 2,570 | 2,570 | 2,570 |

em equivalentes de milhares de US\$)

| 5. | INSPETÇÃO E SUPERVISÃO | 1,200 | BID | 80 | CONCLUÍDO | 100 | 100 | 80 |
|----|------------------------|-------|---------|-------|-----------|-----|-----|-------|
| | SUBTOTAL | | 1,200 | 80 | 80 | 100 | 100 | 80 |
| | OUTROS TRENCHES | | 1,200 | 80 | 80 | 100 | 100 | 80 |
| | TOTAL VIGENTE | | (1,120) | 0 | | | | 0 |
| | TOTAL ORIGINAL | | 80 | 80 | 80 | 100 | 100 | 80 |
| | | | 1,200 | 1,200 | | | | 1,200 |

em equivalentes de milhares de US\$)

| | | | | | |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SUBTOTAL | 142,524 | 253,465 | 253,465 | 100 | 100 |
| OUTROS | | | 0 | | |
| TOTAL VIGENTE | 142,524 | 253,465 | 253,465 | 100 | 100 |
| TOTAL ORIGINAL | 240,000 | 240,000 | | 240,000 | 240,000 |
| | | | | 10,993 | (235) |
| | | | | 170,901 | 253,465 |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRESA: LSTVOC-BR
QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
CATEGORIA DE INVERSAO : 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO
(em equivalentes de milhares de US\$)

| ITEM | COMPONENTE | BID | % | APORTE LOCAL | % | TOTAL | CONSULTORIA | CONTRATO | VALOR DO CONTRATO (P) | PRAZO | OBS |
|----------------|---|--------|-------|--------------|-------|--------|----------------|----------|-----------------------|----------------|-----|
| 1.1 | ESTUDIOS E PROJETOS | 6.000 | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | ESTUDIOS E PROJETOS JÁ REALIZADOS | 6.000 | | | | | | | | | |
| 1.1.1.1 | APOIO NA PREPARAÇÃO DO PROGRAMA | | | | | | | | | | |
| 1.1.1.2 | ALTO DA SERRA-CARAGUATUBA | 138 | 0 | 0 | 0 | 138 | APRELENVETEC | 11.185-8 | 1.8022 | 841 12 MESES | |
| 1.1.1.3 | UBATUBA-CARAGUATUBA-SÃO SEBASTIÃO | 347 | 0 | 0 | 0 | 347 | TECHNAG | 11.404-2 | 1.9675 | 151 3 MESES | |
| 1.1.1.4 | SÃO SEBASTIÃO-BOSSACOMA-BORACÉIA | 233 | 0 | 0 | 0 | 233 | TECHNOSLOTORE | 11.417-0 | 1.9495 | 334 5 MESES | |
| 1.1.1.5 | BORACÉIA-ABERTIGAMONTE-CARRO | 198 | 0 | 0 | 0 | 198 | ENGEFOTOCOTROL | 11.420-0 | 1.9495 | 282 5 MESES | |
| 1.1.1.6 | RODOVIA D. PEDRO DE BRASÍLIA-CONOPÓLIS | 384 | 0 | 0 | 0 | 384 | ENGEVIX | 11.416-9 | 1.9495 | 247 4 MESES | |
| 1.1.1.7 | LOUREIRA-SRAGANÇA-PALUÍSTA | 403 | 0 | 0 | 0 | 403 | ENGEVIX | 11.469-8 | 1.9495 | 194 4 MESES | |
| 1.1.1.8 | SOCORRO-ITAPIRA | 543 | 0 | 0 | 0 | 543 | FALCÃO BAUEVCR | 11.415-7 | 1.9495 | 266 4 MESES | |
| 1.1.1.9 | BOA ESPERANÇA DO SUL-JAU-SÃO MANOEL | 403 | 0 | 0 | 0 | 403 | CAUPROEJELPR | 11.415-7 | 1.9495 | 266 4 MESES | |
| 1.1.1.10 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ-IBITINGA | 850 | 0 | 0 | 0 | 850 | PLANSEVWOOPJAE | 11.401-7 | 1.9495 | 196 4 MESES | |
| 1.1.1.11 | SP-265-PRADOPOLOS-MOGI GUAÇU | 305 | 0 | 0 | 0 | 305 | PLANSEVWOOPJAE | 11.401-7 | 1.9495 | 259 4 MESES | |
| 1.1.1.12 | CONTOURNO DE MARILIA-MARILIA-BORÁ-ACRI | 1018 | 0 | 0 | 0 | 1018 | COFAVEL | 11.401-7 | 1.9495 | 259 4 MESES | |
| 1.1.1.13 | MARILIA-CHAPORÁ-ASSIS-CHAPORÁ-ASSIS | 734 | 0 | 0 | 0 | 734 | PLANSEVWOOPJAE | 11.401-7 | 1.9495 | 259 4 MESES | |
| 1.1.1.14 | MARILIA-CHAPORÁ-ASSIS-CHAPORÁ-ASSIS | 734 | 0 | 0 | 0 | 734 | ESTATICA | 11.410-0 | 1.9495 | 259 4 MESES | |
| 1.1.1.15 | MARTINÓPOLIS-PRES PRUDENTE-P.P. T. MOVEPA | 203 | 0 | 0 | 0 | 203 | CAUPROEJELPR | 11.419-4 | 1.9495 | 230 4 MESES | |
| 1.1.2 | ESTUDIOS E PROJETOS NOVOS | 500 | | | | | | | | | |
| 1.1.2.1 | PROJETOS DE 11 TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 52 | 0 | 0 | 0 | 52 | PROJEL | 12.618-4 | 3.1641 | 47 3 MESES | |
| 1.1.2.2 | PROJETOS DE 35 TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 51 | 0 | 0 | 0 | 51 | EGF | 12.619-6 | 3.1715 | 46 3 MESES | |
| 1.1.2.3 | PROJETOS DE 8 TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 52 | 0 | 0 | 0 | 52 | PROJEL | 12.621-4 | 3.1715 | 47 3 MESES | |
| 1.2 | ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | 4.450 | | | | | | | | | |
| 1.2.1 | COORDENADORIA DO PROGRAMA | 660 | 0 | 0 | 0 | 660 | DER | 12.281-6 | 15.798 | 6.645 54 MESES | |
| 1.2.2 | GERENCIADORIA DE APOIO AO PROGRAMA | 3.520 | 0 | 0 | 0 | 3.520 | CONCREMAT-LENC | 12.281-6 | 2.3681 | 8 6 MESES | |
| 1.2.3 | AUDITORIA INDEPENDENTE DO PROGRAMA | 250 | 0 | 0 | 0 | 250 | LOUDON BLOMQUE | 12.573-8 | 3.5915 | 10 6 MESES | |
| 1.2.3.1 | ANO 2002 | | 0 | 0 | 0 | | LOUDON BLOMQUE | 12.573-8 | 3.5915 | 10 6 MESES | |
| 1.2.3.2 | ANO 2003 | | 0 | 0 | 0 | | LOUDON BLOMQUE | 12.573-8 | 3.5915 | 10 6 MESES | |
| 1.2.3.3 | ANOS 2004 e 2005 | | 0 | 0 | 0 | | LOUDON BLOMQUE | 12.573-8 | 3.5915 | 10 6 MESES | |
| SUBTOTAL | | 11.141 | 0 | 0 | 0 | 11.141 | | | | | |
| OUTROS TRECOS | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | 11.141 | 0 | 0 | 0 | 11.141 | | | | | |
| TOTAL ORIGINAL | | 10.950 | 3.900 | 35 | 7.150 | 85 | | | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRESA: LSTVOC-BR
QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
CATEGORIA DE INVERSAO : 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS
(em equivalentes de milhares de US\$)

| ITEM | COMPONENTE | BID | % | APORTE LOCAL | % | TOTAL | CONSULTORIA | CONTRATO | VALOR DO CONTRATO (P) | PRAZO | OBS |
|----------------|------------|---------|---------|--------------|---------|-------|-------------|----------|-----------------------|-------|-----|
| SUBTOTAL | | 231.498 | 106.552 | 46 | 124.944 | 54 | | | | | |
| OUTROS | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | 231.498 | 106.552 | 46 | 124.944 | 54 | | | | | |
| TOTAL ORIGINAL | | 219.710 | 110.400 | 50 | 109.310 | 50 | | | | | |

| EMPRESA CONTRATADA (em milhões de US\$) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|------------|---------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|---------|-----------|------------|---------------------------|---------|--|--|--|--|
| RODOVIA | TRECHO | EXT. (km) | LOTE DE PROJ. | DR | EMPRESA | TOTAL | BID | % LOCAL | % | APORTE LOCAL | % | CUSTO AVALIAÇÃO | CUSTO ORÇAO | EDITAL | EMPRESA | CIDADE | NUMERO | DATA | VALOR DO CONTRATO (R\$ mil) | COTACAO | US\$ mil | SUPERVISOR | PRAZO DE EXECUÇÃO (MÊSES) | | | | | |
| SP-069 | ALTO DA SERRA-CARAGUATATUBA | 18,0 L 17 | DR 6 | DELTA | 5,933 | 3,289 | 55 | 2,844 | 45 | 4,020 | 4,020 | CI-001/02-L1 | DELTA | RIO DE JANEIRO | 12.489-0 | 30 OUT 02 | 10,355 | 30 OUT 02 | 10,355 | 3.7435 | 2.766 | ENGENHEPT | 360 | | | | | |
| SP-065 | UBATUBA-CARAGUATATUBA | 46,5 L 17A | DR 6 | OAS | 10,846 | 4,719 | 55 | 5,887 | 45 | 4,020 | 4,020 | CI-001/02-L2 | OAS | SALVADOR | 12.489-1 | 27 FEV 03 | 13,704 | 27 FEV 03 | 13,704 | 3.5842 | 5.004 | ENGENHEPT | 360 | | | | | |
| SP-065 | CARAGUATATUBA-SÃO SEBASTIÃO | 17,7 L 15B | DR 6 | DELTA | 8,062 | 3,322 | 41 | 4,759 | 59 | 3,337 | 3,337 | CI-001/02-L3 | DELTA | RIO DE JANEIRO | 12.489-2 | 27 FEV 03 | 22,257 | 27 FEV 03 | 22,257 | 3.5842 | 3.824 | ENGENHEPT | 360 | | | | | |
| SP-065 | SÃO SEBASTIÃO-BOISSUCANGA | 34,9 L 16B | DR 6 | QUEIROZ GALVÃO | 13,136 | 5,786 | 44 | 7,352 | 56 | 7,888 | 7,888 | CI-001/02-L4 | QUEIROZ GALVÃO | RIO DE JANEIRO | 12.489-3 | 30 OUT 02 | 22,257 | 30 OUT 02 | 22,257 | 3.7435 | 5.966 | ENGENHEPT | 360 | | | | | |
| SP-055 | BOISSUCANGA-BORRÇA | 28,7 L 18A | DR 6 | OAS | 12,860 | 5,923 | 47 | 6,756 | 53 | 8,074 | 8,074 | CI-001/02-L5 | OAS | SALVADOR | 12.453-9 | 03 OUT 02 | 22,366 | 03 OUT 02 | 22,366 | 3.8544 | 6.127 | ENGENHEPT | 360 | | | | | |
| SP-055 | BORRÇA-BERTOGA | 25,4 L 18B | DR 5 | OCEBRECHT | 11,746 | 6,302 | 54 | 5,446 | 46 | 8,208 | 8,208 | CI-001/02-L6 | OCEBRECHT | RIO DE JANEIRO | 12.453-9 | 07 OUT 02 | 20,462 | 07 OUT 02 | 20,462 | 3.8687 | 5.537 | MAUBERTE | 360 | | | | | |
| SP-055 | BERTOGA-MONTE CABRÃO | 27,2 L 19A | DR 5 | GALVÃO | 12,036 | 6,168 | 54 | 5,542 | 46 | 8,177 | 8,177 | CI-001/02-L7 | GALVÃO | SÃO PAULO | 12.454-0 | 03 OUT 02 | 21,530 | 03 OUT 02 | 21,530 | 3.8944 | 5.828 | MAUBERTE | 360 | | | | | |
| SP-036 | RODOVIA D. PEDRO LIPARICIA | 14,0 L 1 | DR 1 | ESTRUTURAL | 2,777 | 1,274 | 46 | 1,503 | 54 | 2,526 | 2,526 | CI-001/02-L8 | ESTRUTURAL | CAMPINAS | 12.456-4 | 03 OUT 02 | 4,995 | 03 OUT 02 | 4,995 | 3.8944 | 1.352 | SONDOTEC | 270 | | | | | |
| SP-063 | LOUVEIRA-BRAGANÇA PAULISTA | 54,0 L 2AB | DR 1 | SOBRENO | 6,400 | 2,857 | 46 | 3,445 | 52 | 5,978 | 5,978 | CI-001/02-L9 | SOBRENO | RIO DE JANEIRO | 12.456-4 | 04 OUT 02 | 10,191 | 04 OUT 02 | 10,191 | 3.5655 | 3.039 | SONDOTEC | 360 | | | | | |
| SP-147 | SOCORRO-TAPIRA | 39,8 L 8 | DR 1 | SOBRENO | 5,750 | 2,735 | 46 | 3,015 | 54 | 5,985 | 5,985 | CI-001/02-L10 | SOBRENO | RIO DE JANEIRO | 12.456-4 | 04 OUT 02 | 10,186 | 04 OUT 02 | 10,186 | 3.5655 | 2.779 | SONDOTEC | 360 | | | | | |
| SP-304 | BOA ESPERANÇA-DO SALTUJO | 26,8 L 10A | DR 3 | SIA PAULISTA | 17,852 | 8,110 | 45 | 9,471 | 55 | 12,418 | 12,418 | CI-001/02-L11 | SIA PAULISTA | SÃO PAULO | 12.491-5 | 30 OUT 02 | 31,841 | 30 OUT 02 | 31,841 | 3.7435 | 8.432 | TECNOSOL | 360 | | | | | |
| SP-235 | VIA ANHANGUERA-DO SALTUJO | 35,0 L 10A | DR 3 | CONTER | 6,340 | 2,859 | 46 | 3,471 | 54 | 6,520 | 6,520 | CI-001/02-L12 | CONTER | SÃO PAULO | 12.491-5 | 30 OUT 02 | 11,772 | 30 OUT 02 | 11,772 | 3.8203 | 3.081 | ETEL | 300 | | | | | |
| SP-255 | JAU-SÃO MANUEL | 46,5 L 10B | DR 3 | BANDERANTES | 9,594 | 4,085 | 42 | 5,509 | 58 | 8,645 | 8,645 | CI-001/02-L13 | BANDERANTES | SÃO PAULO | 12.491-5 | 29 OUT 02 | 17,699 | 29 OUT 02 | 17,699 | 3.8203 | 4.609 | ETEL | 360 | | | | | |
| SP-331 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ-BITINGA | 56,5 L 11 | DR 4 | ANDRADE GUTIER | 8,251 | 3,937 | 54 | 2,854 | 49 | 4,333 | 4,333 | CI-001/02-L14 | ANDRADE GUTIER | SÃO PAULO | 12.491-5 | 03 OUT 02 | 12,464 | 03 OUT 02 | 12,464 | 3.8944 | 2.867 | SISCONDI | 360 | | | | | |
| SP-253 | SP-255-PRADO-POLIS-RIO MOGI GUAI | 30,2 L 21 | DR 6 | ANDRADE GUTIER | 8,243 | 4,028 | 49 | 4,214 | 51 | 5,353 | 5,353 | CI-001/02-L15 | ANDRADE GUTIER | SÃO PAULO | 12.491-5 | 03 OUT 02 | 12,464 | 03 OUT 02 | 12,464 | 3.8944 | 3.811 | SISCONDI | 360 | | | | | |
| SP-294 | MARILIA-BORRÇA | 46,4 L 18B | DR 7 | CAMARGO CORRÊA | 15,485 | 7,100 | 46 | 8,385 | 54 | 8,966 | 8,966 | CI-001/02-L16 | CAMARGO CORRÊA | SÃO PAULO | 12.491-5 | 14 ABR 03 | 27,447 | 14 ABR 03 | 27,447 | 3.1610 | 5.091 | MAGNAHEF | 360 | | | | | |
| SP-333 | MARILIA-ECAPORÁ | 46,4 L 18C | DR 7 | EGESA | 17,871 | 8,108 | 45 | 9,763 | 54 | 9,767 | 9,767 | CI-001/02-L17 | EGESA | BELO HORIZONTE | 12.463-0 | 30 OUT 02 | 9,865 | 30 OUT 02 | 9,865 | 3.7453 | 2.870 | ESTERCOLER | 330 | | | | | |
| SP-333 | MARILIA-ECAPORÁ | 35,7 L 18B | DR 7 | FERRIERA GUEDES | 6,008 | 2,475 | 41 | 3,333 | 59 | 3,068 | 3,068 | CI-001/02-L18 | FERRIERA GUEDES | SÃO PAULO | 12.467-4 | 30 OUT 02 | 5,865 | 30 OUT 02 | 5,865 | 3.7453 | 6.988 | ESTERCOLER | 360 | | | | | |
| SP-425 | ECAPORÁ-ASSIS | 31,3 L 18B | DR 7 | SIA PAULISTA | 3,532 | 1,060 | 54 | 1,642 | 46 | 2,637 | 2,637 | CI-001/02-L19 | SIA PAULISTA | SÃO PAULO | 12.466-2 | 29 OUT 02 | 26,620 | 29 OUT 02 | 26,620 | 3.8203 | 0 | STEBECK C | 360 | | | | | |
| SP-425 | MANTINHOLO-PRUDENTE-TREVO MOVENTE | 32,4 L 29 | DR 12 | ENCALSO | 6,868 | 53 | 6,016 | 47 | 5,520 | 5,520 | CI-001/02-L20 | ENCALSO | SÃO PAULO | 12.466-2 | 29 OUT 02 | 26,620 | 29 OUT 02 | 26,620 | 3.8203 | 0 | STEBECK C | 360 | | | | | | |
| SP-270 | PRUDENTE-PRUDENTE-TREVO MOVENTE | 4,1 L 29 | DR 12 | ENCALSO | 0 | 0 | 0 | 0 | 40IV0 | 0 | 560 | CI-001/02-L20 | ENCALSO | SÃO PAULO | 12.466-2 | 29 OUT 02 | 26,620 | 29 OUT 02 | 26,620 | 3.8203 | 0 | STEBECK C | 360 | | | | | |
| SP-098SP 0 | SINALIZAÇÃO - 3 TRECHOS | L 1 | DR 6 | TRIGONAL | 1,821 | 188 | 9 | 1,633 | 91 | 1,298 | 1,298 | CI-005/03-L1 | TRIGONAL | RIO DE JANEIRO | 12.934-5 | 23 DEZ 03 | 9,369 | 23 DEZ 03 | 9,369 | 2.9167 | 1.327 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-055SP 0 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 2 | DR 6 | SNASC | 1,272 | 188 | 4 | 1,224 | 96 | 988 | 988 | CI-005/03-L2 | SNASC | PAHOÇA | 12.934-5 | 23 DEZ 03 | 2,632 | 23 DEZ 03 | 2,632 | 2.9167 | 502 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-055SP 0 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 3 | DR 6 | PLANEX | 842 | 203 | 32 | 439 | 88 | 510 | 510 | CI-005/03-L3 | PLANEX | RIO DE JANEIRO | 12.936-7 | 23 DEZ 03 | 1,662 | 23 DEZ 03 | 1,662 | 2.9167 | 570 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-036SP 0 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 4 | DR 1 | MENG | 2,532 | 154 | 6 | 2,377 | 94 | 1,516 | 1,516 | CI-005/03-L4 | MENG | SÃO PAULO | 12.937-9 | 23 DEZ 03 | 5,213 | 23 DEZ 03 | 5,213 | 2.9167 | 1.787 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-304 | SINALIZAÇÃO - 1 TRECHO | L 5 | DR 13 | JARDIPLAN | 2,113 | 188 | 9 | 1,826 | 91 | 1,304 | 1,304 | CI-005/03-L5 | JARDIPLAN | SÃO PAULO | 12.938-0 | 23 DEZ 03 | 4,523 | 23 DEZ 03 | 4,523 | 2.9167 | 1.517 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-255SP 2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 8 | DR 3 | SNALITA | 3,041 | 158 | 5 | 2,883 | 95 | 1,773 | 1,773 | CI-005/03-L6 | SNALITA | SÃO PAULO | 12.938-2 | 23 DEZ 03 | 5,275 | 23 DEZ 03 | 5,275 | 2.9167 | 2.048 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-331SP 2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 7 | DR 4B | SIGNALUS | 1,033 | 229 | 26 | 763 | 74 | 763 | 763 | CI-005/03-L7 | SIGNALUS | PORTO ALEGRE | 12.940-9 | 23 DEZ 03 | 2,558 | 23 DEZ 03 | 2,558 | 2.9167 | 877 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-284SP 2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 8 | DR 7 | SINALUS | 3,190 | 229 | 7 | 2,961 | 93 | 1,939 | 1,939 | CI-005/03-L8 | SINALUS | SÃO PAULO | 12.941-0 | 23 DEZ 03 | 8,637 | 23 DEZ 03 | 8,637 | 2.9167 | 2.276 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-333SP 2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 9 | DR 7 | PRO SINALIZAÇÃO | 1,351 | 253 | 39 | 1,097 | 81 | 854 | 854 | CI-005/03-L9 | PRO SINALIZAÇÃO | SANTANA DO PARN | 12.942-2 | 23 DEZ 03 | 2,839 | 23 DEZ 03 | 2,839 | 2.9167 | 1.008 | 0 | 360 | | | | | |
| SP-425SP 2 | SINALIZAÇÃO - 2 TRECHOS | L 10 | DR 12 | SINALIZADORA | 863 | 322 | 37 | 541 | 53 | 648 | 648 | CI-005/03-L10 | SINALIZADORA | SÃO PAULO | 12.943-4 | 23 DEZ 03 | 2,043 | 23 DEZ 03 | 2,043 | 2.9167 | 701 | 0 | 360 | | | | | |
| SUBTOTAL | | | | | | 211,186 | 53,636 | 44 | 117,360 | 56 | 142,585 | 142,585 | | | | | | | | | | | 360,751 | 106,715 | | | | |
| OUTROS TRECHOS | | | | | | (0) | 0 | (0) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | | | | | 211,186 | 53,636 | 44 | 117,360 | 56 | 142,585 | 142,585 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL ORIGINAL | | | | | | 205,510 | 100,020 | 44 | 117,090 | 51 | 295,510 | 295,510 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| TIPO | MUNICÍPIO | CON. 20 OU REF. 80 | LOTE DE PROJ. | DR | EMPREENHEIRA | TOTAL | BID | % | APORTE LOCAL | % | CUSTO ORIGINAL DO CONVÊNIO | CUSTO ORÇADO DERESP. | EDITAL | EMPREENHEIRA | CIDADE | CONTRATO NÚMERO | DATA | VALOR DO CONVÊNIO (R\$ mil) | COTACAO US\$ mil | DIVISÃO REGIONAL | PRAZO DE EXECUÇÃO | | |
|----------------|---|--------------------------|------------------|----|------------------|-------|-----|----|-----------------|-----|----------------------------------|----------------------------|----------|------------------------|------------------|--------------------|-----------|-----------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|-------------|---------|
| CONST. 01 | ÁGUAS DE SÃO PEDRO | | | DR | EXCLUÍDO III | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 106 | 184 | TP-01804 | CRONACON | SÃO PAULO | 13.305-2 | 13.007.04 | 590 | 2.8366 | 187 | RIO CLARO | 8 MESES | |
| CONST. 02 | BADY BASSITT | | | DR | LOGIC | 436 | 0 | 0 | 436 | 0 | 94 | 178 | TP-02204 | BADY B LOGIC | SÃO PAULO | 13.302-4 | 13.007.04 | 899 | 2.8366 | 317 | SÃO JOSÉ C | 8 MESES | |
| CONST. 03 | BALBUINOS | | | DR | CRONACON | 310 | 0 | 0 | 310 | 0 | 100 | 132 | TP-01604 | BALBUIN CONSON | SÃO PAULO | 13.307-1 | 13.007.04 | 757 | 2.8366 | 267 | BAURU | 8 MESES | |
| CONST. 04 | BOFETE | | | DR | CRONACON | 612 | 0 | 0 | 612 | 0 | 85 | 130 | TP-01404 | BOFETE CRONACON | SÃO PAULO | 13.336-0 | 13.007.04 | 1.028 | 2.8366 | 362 | ITAPETININK | 8 MESES | |
| CONST. 05 | CAMPINA DO MONTE ALEGRE | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 94 | 118 | TP-01404 | BOFETE CRONACON | SÃO PAULO | 13.336-0 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ITAPETININK | 8 MESES | |
| CONST. 06 | EMILIANÓPOLIS | | | DR | PEMA | 187 | 0 | 0 | 187 | 0 | 100 | 137 | TP-01504 | EMILIAN PEMA | SÃO PAULO | 13.410-7 | 06 NOV 04 | 722 | 2.8178 | 256 | PRESIDENT | 6 MESES | |
| CONST. 07 | GUAPARA | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 65 | 107 | TP-01404 | BOFETE CRONACON | SÃO PAULO | 13.396-0 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ITAPETININK | 8 MESES | |
| CONST. 08 | MONTE AZUL PAULISTA | | | DR | DP BARROS | 440 | 0 | 0 | 440 | 0 | 100 | 122 | TP-02804 | DP BARROS | SÃO PAULO | 13.300-0 | 13.007.04 | 748 | 2.8366 | 264 | BARRETOS | 8 MESES | |
| CONST. 09 | NOVO HORIZONTE | | | DR | DP BARROS | 225 | 0 | 0 | 225 | 0 | 100 | 171 | TP-02104 | DP BARROS | SÃO PAULO | 13.301-2 | 13.007.04 | 489 | 2.8366 | 172 | SÃO JOSÉ C | 8 MESES | |
| CONST. 10 | SANTA BARBARA DOESTE | | | DR | EXCLUÍDO III | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 243 | 465 | TP-01704 | CONSILADELAÇOS BARJERI | SÃO PAULO | 13.303-6 | 13.007.04 | 1.406 | 2.8366 | 486 | RIO CLARO | 10 MESES | |
| CONST. 11 | SANTO ANTONIO DO ARACANGUÁ | | | DR | SIMONI & VESTI | 143 | 0 | 0 | 143 | 0 | 100 | 98 | TP-02304 | SMIONI & VESTI | RIBEIRÃO PRETO | 13.303-6 | 13.007.04 | 281 | 2.8366 | 99 | ARACATUBA | 8 MESES | |
| CONST. 12 | TUPI PAULISTA (demolição de construção atual por conta da prefeitura) | | | DR | EXCLUÍDO III | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 65 | 118 | TP-02304 | EMILIAN PEMA | SÃO PAULO | 13.410-7 | 06 NOV 04 | 0 | 2.8178 | 0 | PRESIDENT | 6 MESES | |
| CONST. 13 | UBERABARA | | | DR | LOGIC | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 65 | 131 | TP-02204 | BADY B LOGIC | SÃO PAULO | 13.302-4 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | SÃO JOSÉ C | 8 MESES | |
| CONST. 14 | UBIRAJARA | | | DR | CRONACON | 402 | 0 | 0 | 402 | 0 | 100 | 130 | TP-01604 | BALBUIN CONSON | SÃO PAULO | 13.337-1 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | BAURU | 8 MESES | |
| CONST. 15 | VÁRZEA GRANDE DO SUL | | | DR | EXCLUÍDO III | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 87 | 236 | TP-01404 | CRONACON | SÃO PAULO | 13.351-6 | 13.007.04 | 890 | 2.8366 | 243 | RIO CLARO | 8 MESES | |
| REFOR. 01 | ADAMANTINA | | | DR | SIMONI & VESTI | 140 | 0 | 0 | 140 | 0 | 100 | 9 | TP-03004 | ADAMAY SIMONI & VESTI | RIBEIRÃO PRETO | 13.305-5 | 13.007.04 | 192 | 2.8366 | 68 | PRESIDENT | 4 MESES | |
| REFOR. 02 | ÁGUAS DE LINDOIA | | | DR | CRONACON | 174 | 0 | 0 | 174 | 0 | 100 | 11 | TP-02704 | AGUAS CRONACON | SÃO PAULO | 13.305-1 | 13.007.04 | 274 | 2.8366 | 97 | CAMPINAS | 6 MESES | |
| REFOR. 03 | ALTAR | | | DR | ALEXANDRE MANIFF | 168 | 0 | 0 | 168 | 0 | 100 | 31 | TP-02804 | ALTAR ALEXANDRE MANIFF | CATANDUVA | 13.382-6 | 13.007.04 | 345 | 2.8366 | 121 | BARRETOS | 3 MESES | |
| REFOR. 04 | AMPARO | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 50 | 81 | TP-02704 | AGUAS CRONACON | SÃO PAULO | 13.305-1 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | CAMPINAS | 8 MESES | |
| REFOR. 05 | ARACATUBA | | | DR | SIMON & VESTI | 177 | 0 | 0 | 177 | 0 | 100 | 33 | TP-02904 | AGUAS CRONACON | RIBEIRÃO PRETO | 13.307-3 | 13.007.04 | 261 | 2.8366 | 92 | ARACATUBA | 4 MESES | |
| REFOR. 06 | ARARAS | | | DR | BPS | 48 | 0 | 0 | 48 | 0 | 100 | 37 | TP-02404 | BPS | SÃO PAULO | 13.342-5 | 13.007.04 | 117 | 2.8366 | 41 | RIO CLARO | 3 MESES | |
| REFOR. 07 | BAURU | | | DR | PROJEÇÃO | 168 | 0 | 0 | 168 | 0 | 100 | 63 | TP-02504 | PROJEÇÃO | BARJERI | 13.338-3 | 16 NOV 04 | 273 | 2.7648 | 96 | BAURU | 6 MESES | |
| REFOR. 08 | BEBEDOURO | | | DR | ALEXANDRE MANIFF | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 78 | 82 | TP-02804 | ALTAR ALEXANDRE MANIFF | CATANDUVA | 13.382-6 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | BARRETOS | 3 MESES | |
| REFOR. 09 | BRIGIDA | | | DR | SIMONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 45 | 17 | TP-02904 | ARACATUBA CRONACON | RIBEIRÃO PRETO | 13.307-3 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ARACATUBA | 4 MESES | |
| REFOR. 10 | BROTAS | | | DR | RESPLAN | 33 | 0 | 0 | 33 | 0 | 100 | 27 | TP-02804 | RESPLAN | BOTUCATU | 13.334-8 | 13.007.04 | 78 | 2.8366 | 27 | RIO CLARO | 3 MESES | |
| REFOR. 11 | CAPÃO BONITO | | | DR | MADRI | 88 | 0 | 0 | 88 | 0 | 100 | 45 | TP-03104 | MADRI | TAQUARITINGA | 13.345-0 | 13.007.04 | 143 | 2.8366 | 51 | ITAPETININK | 6 MESES | |
| REFOR. 12 | DRAENA | | | DR | SIMONI & VESTI | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 38 | 50 | TP-03104 | MADRI | TAQUARITINGA | 13.345-0 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | PRESIDENT | 4 MESES | |
| REFOR. 13 | ESPÍRITO SANTO DO PINHAL | | | DR | FBS | 41 | 0 | 0 | 41 | 0 | 100 | 33 | TP-03004 | ADAMAY SIMONI & VESTI | RIBEIRÃO PRETO | 13.305-5 | 13.007.04 | 98 | 2.8366 | 35 | RIO CLARO | 4 MESES | |
| REFOR. 14 | GUARANTÁ | | | DR | RESPLAN | 35 | 0 | 0 | 35 | 0 | 100 | 23 | TP-02704 | GUARÁ RESPLAN | SÃO PAULO | 13.341-3 | 13.007.04 | 81 | 2.8366 | 29 | BAURU | 4 MESES | |
| REFOR. 15 | GUARARAPES | | | DR | SIMONI & VESTI | 41 | 0 | 0 | 41 | 0 | 100 | 14 | TP-02704 | GUARÁ RESPLAN | BOTUCATU | 13.343-7 | 13.007.04 | 81 | 2.8366 | 0 | ARACATUBA | 4 MESES | |
| REFOR. 16 | GUZOLÂNDIA | | | DR | DEMOIP | 64 | 0 | 0 | 64 | 0 | 100 | 25 | TP-02204 | ARACATUBA CRONACON | RIBEIRÃO PRETO | 13.307-3 | 13.007.04 | 89 | 2.8366 | 31 | ARACATUBA | 4 MESES | |
| REFOR. 17 | IBITINGA | | | DR | MISORELLI-PALMEI | 58 | 0 | 0 | 58 | 0 | 100 | 45 | TP-03204 | MISORELLI-PALMEI | SÃO PAULO | 13.346-2 | 13.007.04 | 131 | 2.8366 | 46 | ARACATUBA | 4 MESES | |
| REFOR. 18 | JACOTICABAL | | | DR | ANDRADE GALVÃO | 529 | 0 | 0 | 529 | 0 | 100 | 59 | TP-02404 | JACOTI ANDRADE GALVÃO | SÃO PAULO | 13.304-8 | 13.007.04 | 764 | 2.8366 | 269 | ARACATUBA | 8 MESES | |
| REFOR. 19 | JACUPIRANGA | | | DR | PROJEÇÃO | 128 | 0 | 0 | 128 | 0 | 100 | 17 | TP-03104 | JACUPIR PROJEÇÃO | BARJERI | 13.330-8 | 13.007.04 | 203 | 2.8366 | 72 | CUBATÃO | 5 MESES | |
| REFOR. 20 | JUQUÍÁ | | | DR | PROJEÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 44 | 56 | TP-03104 | JACUPIR PROJEÇÃO | BARJERI | 13.330-8 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | CAMPINAS | 8 MESES | |
| REFOR. 21 | LINDOIA | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 18 | 19 | TP-02704 | AGUAS CRONACON | SÃO PAULO | 13.305-1 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | BAURU | 3 MESES | |
| REFOR. 22 | LINS | | | DR | RESPLAN | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 3 | 4 | TP-02704 | GUARÁ RESPLAN | BOTUCATU | 13.343-7 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | BAURU | 3 MESES | |
| REFOR. 23 | NOVA GUATAPORANGA | | | DR | SIMONI & VESTI | 57 | 0 | 0 | 57 | 0 | 100 | 20 | TP-03004 | ADAMAY SIMONI & VESTI | RIBEIRÃO PRETO | 13.305-5 | 13.007.04 | 80 | 2.8366 | 28 | ARACATUBA | 5 MESES | |
| REFOR. 24 | NOVA INDEPENDÊNCIA | | | DR | ESANCO | 63 | 0 | 0 | 63 | 0 | 100 | 27 | TP-03004 | ADAMAY SIMONI & VESTI | OSASCO | 13.347-4 | 13.007.04 | 117 | 2.8366 | 41 | PRESIDENT | 5 MESES | |
| REFOR. 25 | OURO VERDE | | | DR | ESANCO | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 24 | 29 | TP-02504 | OURO VESANCO | RIBEIRÃO PRETO | 13.332-2 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ARACATUBA | 4 MESES | |
| REFOR. 26 | PENÁPOLIS | | | DR | SIMONI & VESTI | 53 | 0 | 0 | 53 | 0 | 100 | 7 | TP-02904 | ARACATUBA CRONACON | RIBEIRÃO PRETO | 13.307-3 | 13.007.04 | 88 | 2.8366 | 31 | ARACATUBA | 3 MESES | |
| REFOR. 27 | PENÁPOLIS | | | DR | DIGNA | 53 | 0 | 0 | 53 | 0 | 100 | 13 | TP-02104 | ARACATUBA CRONACON | BOTUCATU | 13.331-0 | 13.007.04 | 88 | 2.8366 | 0 | ARACATUBA | 3 MESES | |
| REFOR. 28 | PILAR DO SUL | | | DR | CRONACON | 146 | 0 | 0 | 146 | 0 | 100 | 53 | TP-02604 | PIACATU DIGNA | SÃO PAULO | 13.305-0 | 13.007.04 | 246 | 2.8366 | 87 | ITAPETININK | 8 MESES | |
| REFOR. 29 | PONGAI | | | DR | CRONACON | 39 | 0 | 0 | 39 | 0 | 100 | 32 | TP-03004 | PIACATU CRONACON | SÃO PAULO | 13.344-8 | 13.007.04 | 91 | 2.8366 | 32 | BAURU | 3 MESES | |
| REFOR. 30 | PRESIDENTE EPITÁCIO | | | DR | ESANCO | 70 | 0 | 0 | 70 | 0 | 100 | 10 | TP-02504 | OURO VESANCO | OSASCO | 13.332-2 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | PRESIDENT | 5 MESES | |
| REFOR. 31 | QUELUZ | | | DR | INSIGHT | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 | 100 | 40 | TP-02604 | INSIGHT | BARJERI | 13.335-8 | 13.007.04 | 111 | 2.8366 | 39 | TAUBATÉ | 4 MESES | |
| REFOR. 32 | RIVERSUL | | | DR | VANGUARDIA | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 13 | 38 | TP-02904 | VANGUARDIA | TAQUARITINGA | 13.333-8 | 13.007.04 | 125 | 2.8366 | 44 | ITAPETININK | 8 MESES | |
| REFOR. 33 | SANTO CARLOS DO AGUAPEÍ | | | DR | DIGNA | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 21 | 17 | TP-02104 | PIACATU DIGNA | BOTUCATU | 13.331-0 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ARACATUBA | 3 MESES | |
| REFOR. 34 | SÃO CARLOS | | | DR | ANDRADE GALVÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 225 | TP-02404 | JACOTI ANDRADE GALVÃO | SÃO PAULO | 13.304-8 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ARACATUBA | 8 MESES | |
| REFOR. 35 | SÃO JOSE DO RIO PRETO | | | DR | CRONACON | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 21 | 32 | TP-02604 | PIACATU CRONACON | SÃO PAULO | 13.305-0 | 13.007.04 | 0 | 2.8366 | 0 | ITAPETININK | 5 MESES |
| REFOR. 36 | SÃO JOSE DO RIO PRETO | | | DR | EXCLUÍDO III | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SUBTOTAL | | | | | | 5.090 | 0 | 0 | 5.090 | 100 | 2.368 | 3.362 | | | | | | 11.488 | | 4.053 | | | |
| OUTROS TRECHOS | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | 0 | | 0 | | | |
| TOTAL VIGENTE | | | | | | 5.090 | 0 | 0 | 5.090 | 100 | 2.368 | 3.362 | | | | | | 11.488 | | 4.053 | | | |
| TOTAL ORIGINAL | | | | | | 3.500 | 350 | 10 | 3.150 | 90 | 3.500 | 3.500 | | | | | | 11.488 | | 4.053 | | | |

CATEGORIA DE INVERSAO : 2.3 SUPERVISAO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVARIAS

| ITEM | COMPONENTE | BID | % | APORTE LOCAL | % | CUSTO ORÇADO DER/SP | CUSTO ORÇADO DER/SP | EDITAL | CONSULTORA | CIDADE | CONTRATO | NUMERO | DATA | VALOR DO CONTRATO (R\$ mil) | COTACAO US\$ mil DO DOLAR | PRAZO | OBS |
|-----------------|---|--------|--------|--------------|-------|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------|-----------|--------|-----------------------------|---------------------------|-------------|-----------|
| 2.3.1 | ALTO DA SERRA-UBATUBA-CARAGUATATUBA | 1.354 | 91 | 1.247 | 118 | 9 | 1.049 | CI-00201-LA | ENSENTEPIPLANSE | ENSENTEPIPLANSE BARUERI | 12.507-8 | 20 NOV 02 | 2.973 | 3.5198 | 846 | 15 MESES | |
| 2.3.2 | SÃO SEBASTIÃO-BOISSUCANGA | 1.096 | 92 | 1.008 | 98 | 8 | 859 | CI-00201-LB | ENSENTEPIPLANSE | SÃO PAULO | 12.508-8 | 21 NOV 02 | 2.416 | 3.5985 | 968 | 15 MESES | |
| 2.3.3 | BORRACIA-BERTIOGA | 1.107 | 98 | 987 | 120 | 11 | 859 | MAUBERTECAPPE | MAUBERTECAPPE SÃO PAULO | 12.509-0 | 18 NOV 02 | 2.435 | 3.5539 | 685 | 15 MESES | | |
| 2.3.4 | RODOVIA D. PEDRO HOUVEIRA-SOCORRO | 1.331 | 90 | 1.201 | 131 | 10 | 1.099 | SONODITECNICALO | SONODITECNICALO S. RIO DE JANEIRO | 12.510-8 | 21 NOV 02 | 2.932 | 3.5065 | 835 | 12/15/15 MESES | | |
| 2.3.5 | PRACICABA | 913 | 757 | 83 | 159 | 17 | 713 | CI-00201-LE | TECNOSOLCOOBR | RIO DE JANEIRO | 12.511-8 | 21 NOV 02 | 1.990 | 3.5065 | 267 | 15 MESES | |
| 2.3.6 | BOA ESPERANÇA DO SUL-JAU | 1.100 | 942 | 86 | 158 | 14 | 845 | CI-00201-LF | ETEL | IMBÉ | 12.512-0 | 19 NOV 02 | 2.408 | 3.5539 | 678 | 13/15 MESES | |
| 2.3.7 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ-PRADOPOIS | 957 | 911 | 95 | 47 | 5 | 769 | CI-00201-LG | SISCONCONSULADE | RIO DE JANEIRO | 12.513-3 | 19 NOV 02 | 2.141 | 3.5539 | 602 | 15/14 MESES | |
| 2.3.8 | MARILIA-BORRÁ | 1.095 | 966 | 88 | 129 | 12 | 859 | CI-00201-LH | MAGNANERBELLO | SÃO SEBASTIÃO DO | 12.514-3 | 19 NOV 02 | 2.392 | 3.5539 | 673 | 15 MESES | |
| 2.3.9 | MARILIA-CHAPARRA | 852 | 856 | 90 | 98 | 10 | 726 | CI-00201-LI | ESTEIOCLER | CURITIBA | 12.515-3 | 19 NOV 02 | 2.106 | 3.5539 | 595 | 15 MESES | DOLAR !!! |
| 2.3.10 | MARTINOPOLIS-TRÉVO MOVEPA | 816 | 732 | 90 | 85 | 10 | 636 | CI-00201-LJ | STERBECK DE SOUZ | NOVA SANTA RITA | 12.516-3 | 29 NOV 02 | 1.817 | 3.8622 | 383 | 10 MESES | |
| 2.3.11 | SUPERVISÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 596 | 0 | 596 | 30 | 100 | 517 | TP-00700A | GERBELLOPDEUF | SÃO PAULO | 13.380-2 | 18 NOV 04 | 1.061 | 2.8201 | 383 | 10 MESES | |
| 2.3.12 | UBATUBA-CARAGUATATUBA (complemento) | 962 | 676 | 70 | 286 | 30 | 685 | CI-00204-LK | ENSENTEPIPLANSE | BARUERI | 13.383-8 | 31 JAN 05 | 2.260 | 2.6240 | 869 | 9 MESES | |
| 2.3.13 | SÃO SEBASTIÃO-BOISSUCANGA (complemento) | 510 | 411 | 81 | 98 | 15 | 365 | CI-00204-LL | ENSENTEPIPLANSE | BARUERI | 13.386-0 | 31 JAN 05 | 1.196 | 2.6240 | 437 | 8 MESES | |
| 2.3.14 | RODOVIA D. PEDRO HOUVEIRA-SOCORRO (complemento) | 515 | 405 | 79 | 110 | 21 | 367 | CI-00204-LM | SONODITECNICALO | S. RIO DE JANEIRO | 13.392-2 | 31 JAN 05 | 1.223 | 2.6240 | 468 | 8 MESES | |
| 2.3.15 | PRACICABA (complemento) | 367 | 276 | 71 | 110 | 28 | 278 | CI-00204-LN | TECNOSOLCOOBR | RIO DE JANEIRO | 13.394-0 | 31 JAN 05 | 920 | 2.6240 | 350 | 7 MESES | |
| 2.3.16 | BOA ESPERANÇA DO SUL-JAU (complemento) | 330 | 236 | 71 | 94 | 29 | 236 | CI-00204-LO | ETEL | PINHAS | 13.398-4 | 26 JAN 05 | 778 | 2.8740 | 291 | 8 MESES | |
| 2.3.17 | PRADOPOIS (complemento) | 317 | 247 | 76 | 70 | 22 | 228 | CI-00204-LP | SISCONCONSULADE | RIO DE JANEIRO | 13.395-1 | 31 JAN 05 | 759 | 2.9240 | 289 | 6 MESES | |
| 2.3.18 | MARILIA-BORRÁ (complemento) | 426 | 426 | 100 | 0 | 0 | 307 | CI-00204-LQ | MAGNANERBELLO | SÃO SEBASTIÃO DO | 13.398-3 | 31 JAN 05 | 1.024 | 2.6240 | 390 | 8 MESES | |
| 2.3.19 | MARILIA (complemento) | 426 | 426 | 100 | 0 | 0 | 309 | CI-00204-LR | ESTEIOCLER | CURITIBA | 13.397-5 | 31 JAN 05 | 1.030 | 2.6240 | 392 | 8 MESES | |
| SUBTOTAL | | 15,207 | 12,714 | 84 | 2,484 | 16 | | | | | | | | 33,902 | | 10,560 | |
| OUTROS TRENCHOS | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | 15,207 | 12,714 | 84 | 2,484 | 16 | | | | | | | | 33,902 | | 10,560 | |
| TOTAL ORIGINAL | | 10,700 | 9,630 | 90 | 1,070 | 10 | 10,700 | 10,700 | | | | | | 33,902 | | 10,560 | |

em equivalentes de milhares de US\$

[illegible]

| ITEM | COMPONENTE | TOTAL | BID | % | APORTE LOCAL | % | QUANTIDADE | UNIDADE | CONSUMIDORA | CIDADE | NUMERO | DATA | VALOR DO CONTRATO (R\$ mil) | COTACAO | US\$ mil | PRAZO | OBS |
|----------------|--|---------|-------|-------|--------------|-----|------------|---------|------------------|-----------------------------------|---------------------|-----------|-----------------------------|---------|----------|----------|-----|
| 4.1 | DESAPROPRIACOES | 500 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2 | COMPENSAÇÃO AMBIENTAL | 1,200 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.2.1 | CONTRATO 1 - PLANTIO DE 17.578 MUDAS EM 7 TRECHOS | | 25 | 0 | 0 | 25 | 100 | | PLANTEC | PIRAPORA DO BOM 13.270-5 | 30 | AGO 04 | 76 | 2.9480 | 26 | | |
| 4.2.2 | CONTRATO 2 - PLANTIO DE 15.621 MUDAS EM 3 TRECHOS | | 24 | 0 | 0 | 24 | 100 | | PLANTEC | PIRAPORA DO BOM 13.271-8 | 30 | AGO 04 | 72 | 2.9480 | 24 | | |
| 4.2.3 | CONTRATO 3 - PLANTIO DE 11.803 MUDAS EM 3 TRECHOS | | 9 | 0 | 0 | 9 | 100 | | PLANTEC | PIRAPORA DO BOM 13.272-3 | 30 | AGO 04 | 46 | 2.9480 | 17 | | |
| 4.2.4 | CONTRATO 4 - PLANTIO DE 186.797 MUDAS EM 4 TRECHOS | | 216 | 0 | 0 | 216 | 100 | | SERG | POA 13.273-1 | 25 | AGO 04 | 649 | 2.3504 | 220 | | |
| 4.3 | GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | 870 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3.1 | SISTEMA DE GESTÃO DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PER | 864 | 1,161 | 1,102 | 95 | 59 | 5 | | GEOTEC-ITSEMAP-E | SÃO PAULO | 13.420-0 | 17 NOV 04 | 2.687 | 2.7666 | 975 | 18 MESES | |
| 4.3.5 | EQUIPAMENTOS PARA A POLÍCIA MILITAR | 208 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3.5.1 | EQUIPAMENTOS PARA A POLÍCIA MILITAR | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3.5.1.1 | VEICULO TIPO VAN ADAPTADO (2) | 4.33.11 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3.5.1.2 | DVD COMPLETO + TELA + IMPRESSORA + CÂMARA DIGITAL | 4.33.12 | 196 | 0 | 0 | 196 | 100 | | DE NIGRIS | CONVÊNIO COM A POLÍCIA MILITAR | | | 539 | 2.8654 | 185 | | |
| 4.3.5.1.3 | PROTECTOR DE MULTIMÍDIA (1) + ESTABILIZADOR (1) | 4.33.13 | 2 | 0 | 0 | 2 | 100 | | MANIJA | SÃO PAULO | 13.563-0 | 28 DEZ 04 | 520 | 2.9628 | 194 | | |
| 4.3.5.1.4 | NOTEBOOK | 4.33.14 | 3 | 0 | 0 | 3 | 100 | | WINCENT | SÃO PAULO | ORC-02206 10 MAR 06 | | 6 | 2.7311 | 2 | | |
| 4.3.5.1.5 | PROJETOR DE MULTIMÍDIA (1) + ESTABILIZADOR (1) | 4.33.15 | 5 | 0 | 0 | 5 | 100 | | MANIJA | SÃO PAULO | ORC-10506 30 JUN 05 | | 7 | 2.3496 | 3 | | |
| 4.3.5.1.6 | FILMADOR VHS + MICROCOMPUTADOR + PERIFÉRIOS (ESTABILIZADOR) | 4.33.16 | 3 | 0 | 0 | 3 | 100 | | MANIJA | SÃO PAULO | 13.562-4 28 DEZ 04 | | 13 | 2.6628 | 5 | | |
| 4.3.5.2 | EQUIPAMENTOS PARA O CORPO DE BOMBEIRO | 165 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.3.5.2.1 | ANEMÔMETRO + BOMBUJO + DIVERSOS (9 ITENS COM 32 UNIDADES) | 4.33.21 | 0 | 0 | 0 | 51 | 100 | | KAIFY | CONVÊNIO COM O CORPO DE BOMBEIROS | ORC-07805 08 JUN 05 | | 7 | 2.4456 | 3 | | |
| 4.3.5.2.2 | ASPERVETORES UNICOES + KIT DE CONTENÇÃO + DIVERSOS (22 ITENS COM 212 UNIDADES) | 4.33.22 | 83 | 0 | 0 | 63 | 100 | | OSASCO | SÃO PAULO | 13.729-7 22 JUN 05 | | 114 | 2.3856 | 48 | 3 MESES | |
| 4.3.5.2.3 | LUVAS + ROUPAS + BOTAS + MACACOES (7 ITENS COM 919 UNIDADES) | 4.33.23 | 39 | 0 | 0 | 39 | 100 | | OSASCO | SÃO PAULO | 13.732-7 22 JUN 05 | | 140 | 2.3856 | 59 | 3 MESES | |
| 4.3.5.2.4 | EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO NÍVEL A (1 ITEM COM 30 UNIDADES) | 4.33.24 | 23 | 0 | 0 | 23 | 100 | | BALASKA | SÃO PAULO | 13.861-7 26 AGO 05 | | 21 | 2.4121 | 21 | 3 MESES | |
| 4.3.5.2.5 | EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO NÍVEL A (1 ITEM COM 30 UNIDADES) | 4.33.25 | 37 | 0 | 0 | 37 | 100 | | PROT-CAP | SÃO PAULO | 13.860-5 26 AGO 05 | | 68 | 2.4121 | 37 | 3 MESES | |
| SUBTOTAL | | 1,821 | 1,102 | 61 | 719 | 39 | | | | | | | 1,405 | | 5,488 | 1,963 | |
| OUTROS TRECHOS | | (0) | | 0 | (0) | 100 | | | | | | | | | | | |
| TOTAL VIGENTE | | 1,821 | 1,102 | 61 | 719 | 39 | | | | | | | 2,570 | | 2,570 | 2,570 | |
| TOTAL ORIGINAL | | 1,821 | 555 | 22 | 2,015 | 78 | | | | | | | 2,570 | | 2,570 | 2,570 | |

| ITEM | COMPONENTE | ENTIDADE | TOTAL | BID | % | APOORTE LOCAL | % |
|------|-----------------------|----------|-------|-------|---------|---------------|---------|
| 5. | INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | BID | 1,200 | 80 | 100 | 0 | 0 |
| | SUBTOTAL | | 80 | 80 | 100 | 0 | 0 |
| | OUTROS TRENCHES | | 0 | 0 | #DIV/0! | 0 | #DIV/0! |
| | TOTAL VIGENTE | | 80 | 80 | 100 | 0 | 0 |
| | TOTAL ORIGINAL | | 1,200 | 1,200 | 100 | 0 | 0 |

| ITEM | COMPONENTE | TOTAL | BID | % | APOORTE LOCAL | % |
|----------------|------------|---------|---------|----|---------------|-----|
| SUBTOTAL | | 253.465 | 120.000 | 47 | 133.465 | 53 |
| OUTROS | | (0) | (0) | 0 | (0) | 100 |
| TOTAL VIGENTE | | 253.465 | 120.000 | 47 | 133.465 | 53 |
| TOTAL ORIGINAL | | 240.000 | 120.000 | 50 | 120.000 | 50 |
| TOTAL | | 240.000 | | | 240.000 | |

| CUSTO DA MISSÃO DE ANÁLISE | CUSTO ORÇADO DERISP | EDITAL | CONSULTORA NOME | CIDADE | DATA | CONTRATO | VALOR DO CONTRATO (R\$ mil) | US\$ mil | PRAZO | OBS |
|----------------------------|---------------------|--------|-----------------|--------|------|----------|-----------------------------|-----------|-------|-----|
| | | | | | | | | DOT DOLAR | | |
| | | | | | | | | 142.945 | | |

ANEXO 5

Relatório Final – Dezembro de 2006

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

RELATÓRIO FINAL Dezembro de 2006

UCPRR
UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO
PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO
DE RODOVIAS DO ESTADO DE
SÃO PAULO



GOVERNO DO ESTADO DE
SÃO PAULO



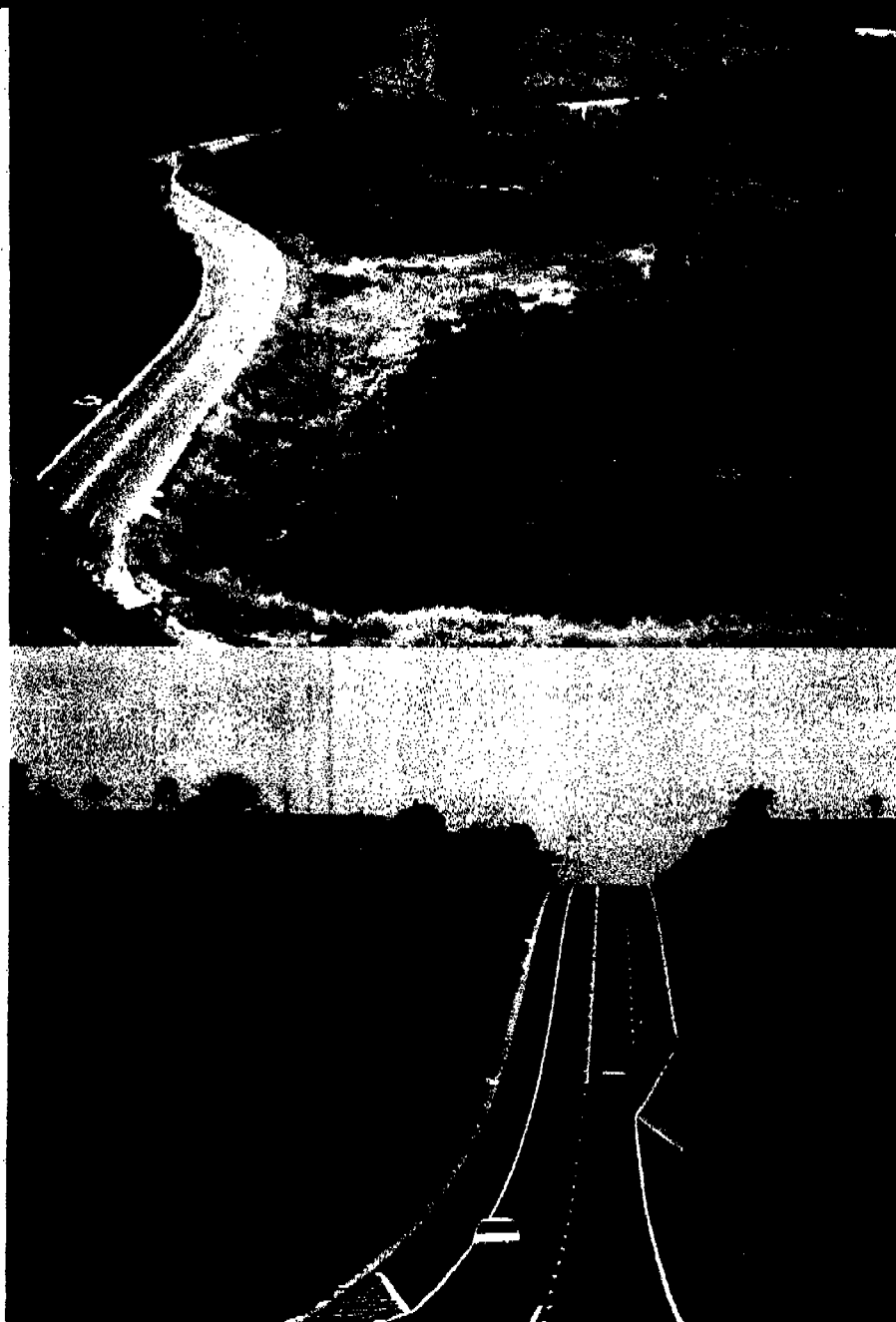
SECRETARIA
DOS
TRANSPORTES

DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM



BANCO
INTERAMERICANO
DE DESENVOLVIMENTO



ÍNDICE

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | APRESENTAÇÃO | 3 |
| 2 | MAPA DE LOCALIZAÇÃO | 4 |
| 3 | CONTROLE FÍSICO E FINANCEIRO | 5 |
| 4 | CUSTO DO PROGRAMA | 13 |
| 5 | ASPECTOS ADMINISTRATIVOS | 22 |
| 6 | ASPECTOS LICITATÓRIOS | 24 |
| 7 | CLÁUSULAS CONTRATUAIS | 41 |
| 8 | ASPECTOS TÉCNICOS | 44 |
| 9 | ASPECTOS FINANCEIROS | 49 |
| 10 | ASPECTOS AMBIENTAIS | 55 |
| 11 | SUSTENTABILIDADE DO PROGRAMA | 62 |

APRESENTAÇÃO

A UCPRR - Unidade de Coordenação do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo, do DER/SP, em atendimento à letra "d" do Artigo 4.01 do Capítulo IV das Normas Gerais do Contrato de Empréstimo nº 1351/OC-BR, firmado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e o Governo do Estado de São Paulo em 23 de junho de 2002; apresenta o **RELATÓRIO MENSAL nº. 48 – RELATÓRIO FINAL**, contendo as informações administrativas, técnicas e financeiras do referido programa até o mês de dezembro de 2006.

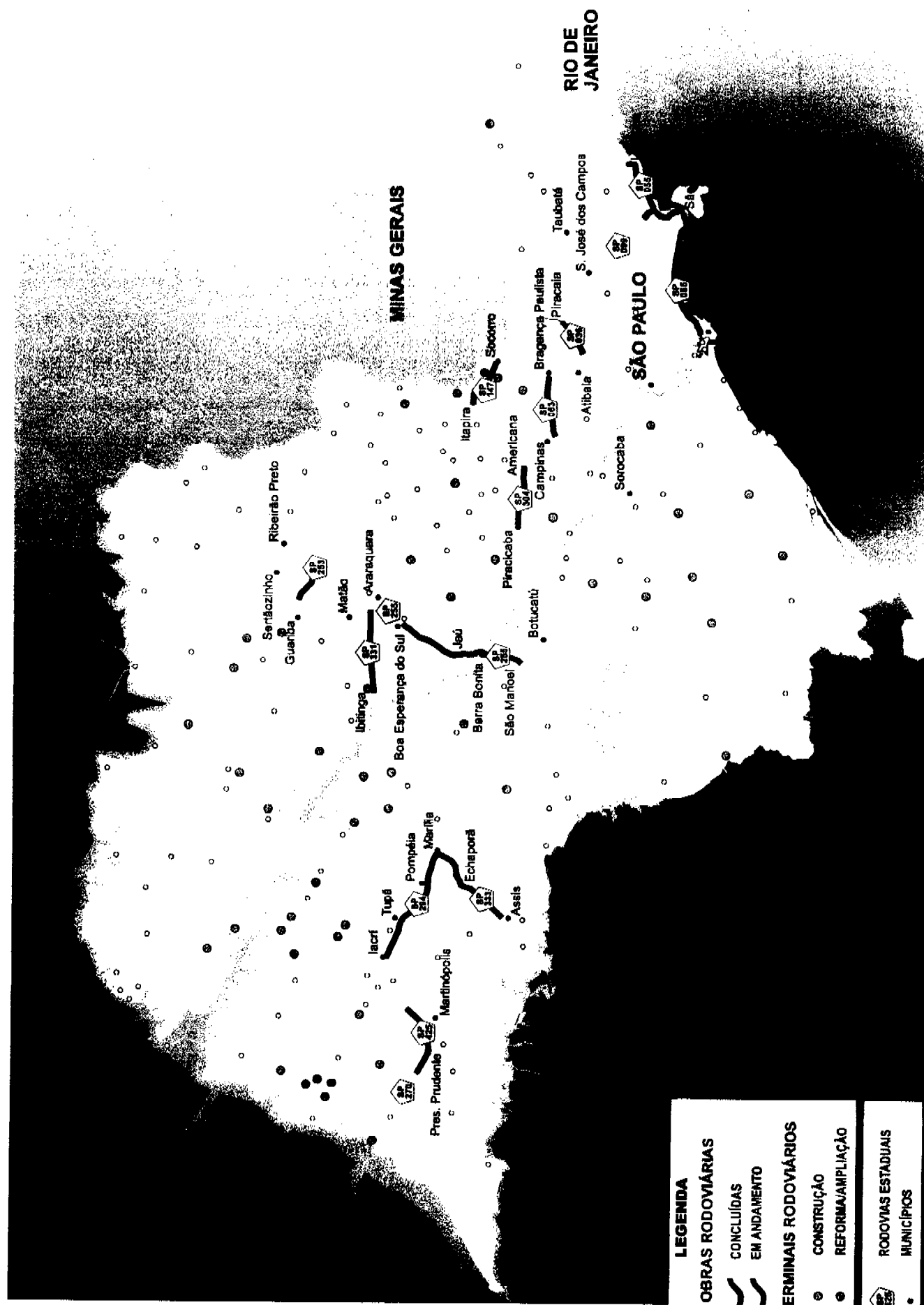
Compõem este relatório os seguintes assuntos:

1. Apresentação
2. Mapa de Localização
3. Controle Físico-Financeiro
4. Custo do Programa
5. Aspectos Administrativos
6. Aspectos Licitatórios
7. Cláusulas Contratuais
8. Aspectos Técnicos
9. Aspectos Financeiros
10. Aspectos Ambientais
11. Sustentabilidade do Programa

São Paulo, 05 de janeiro de 2007.

Laércio Mauro Santoro Biazotti
Coordenador da UCPRR

2 MAPA DE LOCALIZAÇÃO



A seguir, são apresentados os seguintes quadros:

- 3.1 - Controle Físico dos Projetos e Obras
- 3.2 - Quadro de Acompanhamento Físico e Financeiro
- 3.3 - Situação Física e Financeira do Programa

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)**EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR****MUTUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo****EXECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem****3.1 - CONTROLE FÍSICO DOS PROJETOS E OBRAS**

| a. | SITUAÇÃO DOS ESTUDOS E PROJETOS | CONTRATOS | EXT. (km) | % |
|--------|---------------------------------|-----------|-----------|-----|
| a.1. | PROJETOS CONTRATADOS | | | |
| a.1.1. | Concluídos | 14 | 703,20 | 100 |
| a.1.2. | Em andamento | 0 | - | 0 |
| a.1.3. | Não iniciados | 0 | - | 0 |
| a.2. | PROJETOS EM LICITAÇÃO | 0 | - | 0 |
| a.3. | PROJETOS A LICITAR | 0 | - | 0 |

| b. | SITUAÇÃO DAS OBRAS CIVIS | TRECHOS | EXT. (km) | % |
|--------|--------------------------|---------|-----------|-----|
| b.1. | OBRAS CONTRATADAS | | | |
| b.1.1. | Trechos Concluídos | 21 | 703,20 | 100 |
| b.1.2. | Trechos em Andamento | 0 | - | 0 |
| b.1.3. | Trechos não Iniciados | 0 | - | 0 |
| b.2. | TRECHOS EM LICITAÇÃO | 0 | - | 0 |
| b.3. | TRECHOS A LICITAR | 0 | - | 0 |

| c. | SITUAÇÃO DAS SUPERVISÕES DE OBRAS | CONTRATOS | EXT. (km) | % |
|--------|-------------------------------------|-----------|-----------|-----|
| c.1. | SUPERVISÕES DE OBRAS RODOVIÁRIAS | | | |
| c.1.1. | Concluídas | 21 | 703,20 | 100 |
| c.1.2. | Em andamento | 0 | - | 0 |
| c.1.3. | Não iniciadas | 0 | - | 0 |
| c.2. | SUPERVISÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS | 1 | - | 0 |
| c.3. | SUPERVISÕES A LICITAR | 0 | - | 0 |

| d. | SITUAÇÃO DOS TERMINAIS RODOVIÁRIOS | CONTRATOS | % |
|--------|------------------------------------|-----------|----|
| d.1. | CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS | | |
| d.1.1. | Concluídos | 12 | 26 |
| d.1.2. | Em andamento | 0 | 0 |
| d.1.3. | Não iniciados | 0 | 0 |
| d.2. | REFORMA DE TERMINAIS | | |
| d.2.1. | Concluídos | 35 | 74 |
| d.2.2. | Em andamento | 0 | 0 |
| d.2.3. | Não iniciados | 0 | 0 |
| c.2. | OBRAS EM TERMINAIS EM LICITAÇÃO | 0 | 0 |

ADRO DE ACOMPANHAMENTO FISCO-FINANCEIRO
ORIA DE INVERSAO: 1. ENGENHARIA E ADMINISTRACAO

Valores em US\$ 1.000

| EMPRESA | LOTE Nº | CONTRATO Nº | ANÁLISE (R\$) | | VALOR DO CONTRATO | VALOR PRELIMINAR | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | ANEXOS (Nº) |
|--|----------|-------------|---------------|-------|-------------------|------------------|------------|-----------|-------------|
| | | | Cont. | Atual | | | | | |
| ESTUDIOS E PROJETOS | | | | | | | | | |
| ESTUDIOS E PROJETOS JÁ REALIZADOS | | | | | | | | | |
| Apdo para obtenção de financiamento junto ao BID | | | | | | | | | |
| CONS. APPE - LENC - VETEC | 11.193-8 | 12 | 19 | 19 | 834 | 985 | 985 | CONCLUIDO | 100 100 |
| THEMAG ENGENHARIA | 11.404-2 | 03 | 16 | 16 | 151 | 138 | 138 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. TECNOSOLO - TCBE | 11.417-0 | 05 | 16 | 16 | 334 | 347 | 347 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. ENGEFOTO - CYRO LAURENZA | 11.420-0 | 05 | 16 | 16 | 282 | 233 | 233 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. ENGEFOTO - CYRO LAURENZA | 11.419-9 | 04 | 16 | 16 | 247 | 199 | 199 | CONCLUIDO | 100 100 |
| ENGÉVIX ENGENHARIA | 11.409-8 | 04 | 16 | 16 | 194 | 165 | 165 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. CR - FALCÃO BAUER | 11.415-7 | 04 | 16 | 16 | 265 | 260 | 260 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. CAL - PROJEL - CPR | 11.401-7 | 04 | 16 | 16 | 198 | 169 | 169 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. PLANSEMI - COPLAENGE - DYNATEST | 11.409-1 | 04 | 16 | 16 | 259 | 246 | 246 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. PLANSEMI - COPLAENGE - DYNATEST | 11.410-8 | 05 | 16 | 16 | 363 | 335 | 335 | CONCLUIDO | 100 100 |
| ETEL ENGENHARIA | 11.407-8 | 04 | 16 | 16 | 235 | 218 | 218 | CONCLUIDO | 100 100 |
| COPAVEL | 11.400-5 | 03 | 16 | 16 | 157 | 135 | 135 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. PLANSEMI - COPLAENGE - DYNATEST | 11.402-9 | 05 | 16 | 16 | 413 | 382 | 382 | CONCLUIDO | 100 100 |
| ESTATICA ENGENHARIA | 11.411-0 | 05 | 16 | 16 | 383 | 316 | 316 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. CAL - PROJEL - CPR | 11.418-4 | 04 | 16 | 16 | 230 | 203 | 203 | CONCLUIDO | 100 100 |
| ESTUDIOS E PROJETOS NOVOS | | | | | | | | | |
| PROJEL ENGENHARIA | 12.818-4 | 03 | 03 | 03 | 47 | 52 | 52 | CONCLUIDO | 100 100 |
| EGF ENGENHARIA | 12.818-6 | 03 | 03 | 03 | 46 | 51 | 51 | CONCLUIDO | 100 100 |
| PROJEL ENGENHARIA | 12.821-4 | 03 | 03 | 03 | 47 | 52 | 52 | CONCLUIDO | 100 100 |
| ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | | | | | | | | | |
| ENGEJUR - DERISP | | 54 | 54 | 50 | 423 | 300 | 300 | CONCLUIDO | 100 100 |
| CONS. CONCREMAT - LENC - ENGEIO | 12.281-5 | 54 | 54 | 50 | 5.863 | 5.301 | 5.301 | CONCLUIDO | 100 100 |
| COORDENADORIA DE APOIO AO PROGRAMA | | | | | | | | | |
| LOUDON BLOMQUIST | 12.573-8 | 06 | 06 | 06 | 8 | 10 | 10 | CONCLUIDO | 100 100 |
| LOUDON BLOMQUIST | 12.858-6 | 06 | 06 | 06 | 10 | 10 | 10 | CONCLUIDO | 100 100 |
| LOUDON BLOMQUIST | 13.828-3 | 12 | 18 | 18 | 22 | 34 | 34 | CONCLUIDO | 100 100 |
| ANO 2002 | | | | | | | | | |
| ANO 2003 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| ANO 2004 E 2005 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

ADICIONADO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
OBRA DE INVERSAO: 2. OBRAS CMIS E SUPERVISAO DE OBRAS

Valores em US\$ 1.000

| Nº | COMPLEMENTO | RECEITA | Lote nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | PRAZOS (dias) | | | VALOR DO CONTRATO | VALOR PAGTO | SITUAÇÃO | AVANÇO (%) |
|---|--------------------------------------|---------|---------|--|-------------|---------------|--------|---------|-------------------|-------------|-----------|-------------------------|
| | | | | | | Comp. | Assin. | Desenv. | | | | |
| OBRAS DE RESTAURACAO DE RODOVIAS | | | | | | | | | | | | |
| SP-099 | Alto da Serra / Caraguatatuba | 703,2 | 01 | DELTA CONSTRUÇÕES S/A | 12.493-0 | 12 | 18 | 18 | 82.646 | 180.341 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-093 | Ubatuba / Caraguatatuba | 19,0 | 02 | CONST. OAS LTDA | 12.494-1 | 12 | 22 | 31 | 5.933 | 5.933 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | Caraguatatuba / São Sebastião | 46,5 | 03 | DELTA CONSTRUÇÕES S/A | 12.490-4 | 12 | 21 | 31 | 5.004 | 10.646 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-065 | São Sebastião / Boissacanga | 11,7 | 04 | CONSTR. QUEIROZ GALVÃO S/A | 12.489-8 | 12 | 22 | 31 | 3.824 | 8.082 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | Boissacanga / Boracéia | 34,9 | 06 | CONST. OAS LTDA | 12.489-8 | 12 | 22 | 31 | 5.958 | 13.138 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | Boracéia / Bertioga | 28,7 | 08 | CONSTR. NORBERTO ODEBRECHT S/A | 12.483-6 | 12 | 22 | 31 | 6.127 | 12.690 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | Boracéia / Bertioga | 20,4 | 06 | CONSTR. NORBERTO ODEBRECHT S/A | 12.484-0 | 12 | 19 | 19 | 5.537 | 11.748 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | Boracéia / Monte Cabrito | 27,2 | 07 | GALVÃO ENGENHARIA S/A | 12.455-2 | 12 | 18 | 19 | 5.828 | 12.038 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-036 | Rodovia D. Pedro II / Piracema | 14,0 | 08 | CONSTR. ESTRUTURAL LTDA | 12.456-4 | 9 | 23 | 27 | 1.352 | 2.777 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-063 | Louveira / Bragança Paulista | 54,0 | 06 | SOC. BRAS. ENG. E COM. SOBRINCO S/A | 12.458-8 | 12 | 23 | 27 | 3.059 | 6.400 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-147 | Soconoro / Iapira | 39,8 | 10 | SOC. BRAS. ENG. E COM. SOBRINCO S/A | 12.459-0 | 12 | 23 | 24 | 2.779 | 5.750 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-304 | Rodovia Aratinguera / Piracicaba | 38,3 | 11 | S/A PAULISTA DE CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.481-8 | 12 | 23 | 23 | 8.462 | 17.852 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-255 | Boa Esperanca do Sul / Jau | 25,0 | 12 | CONTER CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.482-8 | 10 | 23 | 25 | 3.081 | 6.430 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-331 | Rodovia Washington Luiz / Bertioga | 48,5 | 13 | CONTER CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.460-6 | 12 | 23 | 26 | 4.009 | 9.594 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-253 | SP-253 / Pradópolis / Rio Mogi Guacu | 30,2 | 15 | ENGENHARIA E COMÉRCIO BANDEIRANTE | 12.460-6 | 12 | 20 | 20 | 2.867 | 6.251 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-294 | Maria / Borá | 46,4 | 16 | CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A | 12.457-8 | 12 | 23 | 24 | 3.811 | 8.243 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-333 | Maria / Echaporá | 44,6 | 17 | CONSTR. E COM. CAMARGO CORREA S/A | 12.461-8 | 12 | 23 | 24 | 7.429 | 15.485 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-425 | Marfópolis / Presidente Prudente | 31,3 | 18 | CONSTR. FERREIRA GUEDES | 12.487-4 | 12 | 24 | 31 | 2.870 | 6.008 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-270 | Presidente Prudente / Tremo Morena | 32,4 | 20 | S/A PAULISTA DE CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.482-0 | 11 | 15 | 15 | 1.593 | 3.532 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SINALIZACAO DOS TRECHOS RODOVIARIOS | | | | | | | | | | | | 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-099 - SP-055 | | 703,2 | | | 12.934-3 | 12 | 12 | 15 | 13.012 | 17.867 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-055 | | 61,6 | | | 12.935-5 | 12 | 12 | 8 | 902 | 1.272 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-055 | | 56,6 | | | 12.936-7 | 12 | 12 | 10 | 570 | 842 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-036 - SP-063 - SP-147 | | 107,8 | | | 12.937-9 | 12 | 12 | 9 | 1787 | 2.532 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-304 | | 30,3 | | | 12.938-2 | 12 | 12 | 8 | 1517 | 2.113 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-255 | | 73,5 | | | 12.939-2 | 12 | 12 | 10 | 2048 | 3.041 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-331 - SP-253 | | 96,7 | | | 12.940-9 | 12 | 12 | 12 | 877 | 1.033 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-294 | | 80,0 | | | 12.941-0 | 12 | 12 | 10 | 2276 | 3.190 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-333 | | 67,0 | | | 12.942-2 | 12 | 12 | 15 | 1008 | 1.351 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Obras de Sinalizacao - SP-425 - SP-270 | | 36,5 | | | 12.943-4 | 12 | 12 | 10 | 701 | 863 | CONCLUIDO | 100 100 |
| TOTAL | | | | | | | | | | | | 100 100 |
| S. TRECHOS | | | | | | | | | | | | 0 |
| VIGENTE | | | | | | | | | | | | 211.189 211.189 211.189 |
| ORIGINAL | | | | | | | | | | | | 296.519 296.519 296.519 |

DIÁRIO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
OBRA DE INVERSÃO: 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS

Valores em US\$ 1.000

| Nº DO CONTRATO | MUNICÍPIO | DATA DO CONTRATO | DIRETOR REGIONAL DER | EMPRESA | CONTRATO Nº | PRAZOS PREVISTOS | | | VALOR DO CONTRATO | VALOR PAGADO | SITUAÇÃO | ANEXO (N) | |
|--------------------------------|-----------|----------------------------|----------------------|----------------|--|------------------|-------|---------|-------------------|--------------|----------|--------------------|---------|
| | | | | | | Contr. | Atual | Reserv. | | | | | |
| OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS | | | | | | | | | | | | | |
| 01 | 3.450 | Águas de São Pedro | 3/7/2002 | Rio Claro | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.328-2 | 8 | 8 | 0 | 197 | - | EXCLUÍDO DAS OBRAS | |
| 02 | 3.456 | Batist | 3/7/2002 | S.J. Rio Preto | LOGIC ENGENHARIA E CONSTR. LTDA. | 13.302-4 | 6 | 11 | 15 | 317 | 436 | CONCLUÍDO | |
| 03 | 3.457 | Batist | 3/7/2002 | Bauri | CONSON ENGENHARIA E COM. LTDA. | 13.337-1 | 8 | 11 | 14 | 287 | 310 | CONCLUÍDO | |
| 04 | 3.461 | Batist | 3/7/2002 | Batist | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.338-0 | 8 | 12 | 15 | 382 | 612 | CONCLUÍDO | |
| 05 | 3.463 | Campes do Monte Alegre | 3/7/2002 | Batist | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.339-0 | 6 | 12 | 17 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 06 | 3.468 | Emilópolis | 3/7/2002 | Pres. Prudente | PEMA ENGENHARIA LTDA | 13.410-7 | 8 | 10 | 13 | 255 | 187 | CONCLUÍDO | |
| 07 | 3.468 | Guaipora | 3/7/2002 | Batist | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.336-0 | 6 | 12 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 08 | 3.478 | Monte Azul Paulista | 3/7/2002 | Batist | DP BARROS ARQUITETURA E CONSTR. LTDA. | 13.300-0 | 8 | 13 | 14 | 284 | 440 | CONCLUÍDO | |
| 09 | 3.481 | Novo Horizonte | 3/7/2002 | S.J. Rio Preto | DP BARROS ARQUITETURA E CONSTR. LTDA. | 13.301-2 | 6 | 8 | 10 | 172 | 225 | CONCLUÍDO | |
| 10 | 3.490 | Santa Bárbara D'Oeste | 3/7/2002 | Rio Claro | CONSULDEL CONSTR. ELETR. LTDA. | 13.363-2 | 10 | 10 | 0 | 406 | - | EXCLUÍDO DAS OBRAS | |
| 11 | 3.491 | Santo Antônio do Aracanguá | 3/7/2002 | Aracanguá | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.303-6 | 6 | 12 | 16 | 99 | 143 | CONCLUÍDO | |
| 12 | 3.496 | Tupã Paulista | 3/7/2002 | Pres. Prudente | PEMA ENGENHARIA LTDA | 13.410-7 | 6 | 6 | 0 | - | - | EXCLUÍDO DAS OBRAS | |
| 13 | 3.497 | Uberaba | 3/7/2002 | S.J. Rio Preto | LOGIC ENGENHARIA E CONSTR. LTDA. | 13.302-4 | 6 | 11 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 14 | 3.498 | Uberaba | 3/7/2002 | Bauri | CONSON ENGENHARIA E COM. LTDA. | 13.337-1 | 6 | 11 | 14 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 15 | 3.499 | Vargem Grande do Sul | 3/7/2002 | Rio Claro | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.351-6 | 8 | 11 | 13 | 248 | 402 | CONCLUÍDO | |
| 01 | 3.449 | Adernite | 3/7/2002 | Pres. Prudente | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.308-5 | 4 | 12 | 15 | 88 | 140 | CONCLUÍDO | |
| 02 | 3.449 | Águas de Lindóia | 3/7/2002 | Campes | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.308-1 | 6 | 11 | 13 | 97 | 174 | CONCLUÍDO | |
| 03 | 3.451 | Alair | 3/7/2002 | Batist | ALEXANDRE MAFRIN ENG. CONSTR. LTDA. | 13.382-6 | 5 | 11 | 8 | 121 | 168 | CONCLUÍDO | |
| 04 | 3.452 | Amparo | 3/7/2002 | Campes | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.308-1 | 6 | 11 | 13 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 05 | 3.454 | Aracanguá | 3/7/2002 | Aracanguá | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.307-3 | 4 | 12 | 15 | 92 | 177 | CONCLUÍDO | |
| 06 | 3.455 | Araçuaia | 3/7/2002 | Rio Claro | 8PS BORRATO P. DOS SANTOS CONSTR. LTDA. | 13.342-5 | 3 | 3 | 4 | 41 | 48 | CONCLUÍDO | |
| 07 | 3.458 | Bauri | 3/7/2002 | Bauri | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA. | 13.338-3 | 6 | 10 | 13 | 96 | 168 | CONCLUÍDO | |
| 08 | 3.459 | Bebedouro | 3/7/2002 | Batist | ALEXANDRE MAFRIN ENG. CONSTR. LTDA. | 13.382-6 | 5 | 11 | 8 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 09 | 3.460 | Bitigui | 3/7/2002 | Aracanguá | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.307-3 | 4 | 12 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 10 | 3.462 | Borás | 3/7/2002 | Rio Claro | EMPREITEIRA RESPLAN LTDA. | 13.334-6 | 3 | 5 | 7 | 27 | 33 | CONCLUÍDO | |
| 11 | 3.464 | Capão Bonito | 3/7/2002 | Batist | CONSTRUTORA MADRI LTDA. | 13.345-0 | 6 | 10 | 14 | 51 | 86 | CONCLUÍDO | |
| 12 | 3.465 | Dracena | 3/7/2002 | Pres. Prudente | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.308-5 | 4 | 12 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 13 | 3.467 | Esperito Santo do Pinhal | 3/7/2002 | Rio Claro | FBS CONSTRUÇÃO CIVIL E PAV. LTDA. | 13.341-3 | 4 | 4 | 5 | 35 | 41 | CONCLUÍDO | |
| 14 | 3.469 | Guarantã | 3/7/2002 | Bauri | EMPREITEIRA RESPLAN LTDA. | 13.343-7 | 4 | 4 | 6 | 29 | 35 | CONCLUÍDO | |
| 15 | 3.470 | Guarapes | 3/7/2002 | Aracanguá | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.307-3 | 4 | 12 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 16 | 3.471 | Guatubira | 3/7/2002 | Aracanguá | DEMOP PARTICIPAÇÕES LTDA. | 13.340-1 | 4 | 11 | 11 | 31 | 64 | CONCLUÍDO | |
| 17 | 3.472 | Itatinga | 3/7/2002 | Aracanguá | CONSTRUTORA MISOELLI PALMIERI LTDA. | 13.346-2 | 4 | 4 | 8 | 11 | 48 | CONCLUÍDO | |
| 18 | 3.473 | Jacobi | 3/7/2002 | Aracanguá | ANDRADE GALVÃO ENGENHARIA LTDA. | 13.304-8 | 8 | 12 | 13 | 289 | 529 | CONCLUÍDO | |
| 19 | 3.474 | Jacupiranga | 3/7/2002 | Cubatão | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA. | 13.330-9 | 5 | 9 | 12 | 72 | 128 | CONCLUÍDO | |
| 20 | 3.475 | Juquiá | 3/7/2002 | Cubatão | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.330-9 | 5 | 9 | 12 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 21 | 3.476 | Lindóia | 3/7/2002 | Campes | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.308-1 | 6 | 11 | 13 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 22 | 3.477 | Lins | 3/7/2002 | Bauri | EMPREITEIRA RESPLAN LTDA. | 13.343-7 | 4 | 4 | 5 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 23 | 3.478 | Nova Guataporanga | 3/7/2002 | Pres. Prudente | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.308-5 | 4 | 12 | 13 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 24 | 3.480 | Nova Independência | 3/7/2002 | Aracanguá | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA. | 13.347-4 | 5 | 11 | 15 | 28 | 57 | CONCLUÍDO | |
| 25 | 3.482 | Ouro Verde | 3/7/2002 | Pres. Prudente | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA. | 13.332-2 | 5 | 11 | 14 | 41 | 63 | CONCLUÍDO | |
| 26 | 3.483 | Pedópolis | 3/7/2002 | Aracanguá | CONSTRUTORA SIMONI VESTIL LTDA. | 13.307-3 | 4 | 12 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 27 | 3.484 | Picapeçu | 3/7/2002 | Batist | DIGNA CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA. | 13.331-0 | 3 | 11 | 14 | 31 | 53 | CONCLUÍDO | |
| 28 | 3.485 | Plan do Sul | 3/7/2002 | Batist | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.305-0 | 5 | 12 | 14 | 87 | 146 | CONCLUÍDO | |
| 29 | 3.486 | Pongal | 3/7/2002 | Bauri | CONSTENG SERVIÇOS LTDA. | 13.344-8 | 3 | 3 | 6 | 32 | 39 | CONCLUÍDO | |
| 30 | 3.487 | Presidente Epitácio | 3/7/2002 | Pres. Prudente | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA. | 13.332-2 | 5 | 11 | 14 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 31 | 3.488 | Quequeto | 3/7/2002 | Taubaté | INSIGHT S.1. GERENC. CONSULT. COM. LTDA. | 13.338-8 | 4 | 11 | 13 | 39 | 70 | CONCLUÍDO | |
| 32 | 3.489 | Riversul | 3/7/2002 | Batist | VAQUARIA ENGENHARIA E COM. LTDA. | 13.333-4 | 5 | 12 | 14 | 44 | 68 | CONCLUÍDO | |
| 33 | 3.492 | Santópolis do Aguapeí | 3/7/2002 | Aracanguá | DIGNA CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA. | 13.331-0 | 3 | 11 | 15 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 34 | 3.493 | São Carlos | 3/7/2002 | Aracanguá | ANDRADE GALVÃO ENGENHARIA LTDA. | 13.304-8 | 8 | 12 | 14 | - | - | CONCLUÍDO | |
| 35 | 3.495 | São Roque | 3/7/2002 | Batist | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.305-0 | 5 | 12 | 14 | - | - | CONCLUÍDO | |
| TAL | | | | | | | | | | 4.053 | 5.080 | 5.080 | 100 100 |
| TAL | | | | | | | | | | -683 | 0 | - | 100 100 |
| TAL | | | | | | | | | | 5.080 | 5.080 | 5.080 | 100 100 |
| TAL | | | | | | | | | | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 100 100 |

DIÁRIO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
OBRA DE INVERSAO: 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISAO DE OBRAS

Valores em US\$ 1.000

| RODOVIA | COMPLEMENTO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | PRAZOS (meses) | | VALOR DO CONTRATO | VALOR PREVISTO | VALOR PAGOS | SITUAÇÃO | AVANÇOS (%) |
|--|---|---------|---------|--|----------------|-------|-------------------|----------------|-------------|-----------|-------------|
| | | | | | Contr. | Atual | | | | | |
| SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVIARIAS | | | | | | | | | | | |
| SP-008/SP-055 | Alto da Serra - Caraguatatuba - Ubatuba | 83,2 | 01 | CONS. ENGER - EPT - PLANSEVI - UMAH | 15 | 25 | 846 | 1.364 | 1.364 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | São Sebastião - Boissucanga | 63,6 | 02 | CONS. DUCTOR - ENGEVIX | 15 | 25 | 680 | 1.096 | 1.096 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | Boracéia - Monte Carabão | 58,8 | 03 | CONS. MAUBERTEC - APPE | 15 | 25 | 893 | 1.107 | 1.107 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-036/SP-063/SP-147 | Rod. D. Pedro - Piracema - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itapira | 107,8 | 04 | CONS. SONDOTECNICA - LOGOS | 15 | 25 | 835 | 1.331 | 1.331 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-304 | Rod. Anhanguera - Piracicaba | 38,3 | 05 | CONS. TECNOSOLO - COBRAPE - ESTÁTICA - TCORE | 15 | 25 | 540 | 913 | 913 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-255 | B. Esperança do Sul - Jd. S. Manuel | 73,5 | 06 | ETEL ENGENHARIA | 15 | 25 | 678 | 1.100 | 1.100 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-331/SP-253 | Rod. Washington Luiz - Itaipava - SP-255 - Pradópolis - R. Mogi Guaçu | 86,7 | 07 | CONS. SISCON - CONSULDEL - VETEC - DYNATEST | 15 | 25 | 602 | 957 | 957 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-294 | Marília - Boré - Jacri | 90,0 | 08 | CONS. MAGNA - GERIBELLO - DALCON | 15 | 25 | 673 | 1.095 | 1.095 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-333 | Marília - Estrepará - Assis | 87,0 | 09 | CONS. ESTEIO - LBR | 15 | 25 | 597 | 952 | 952 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-425/SP-270 | Marinópolis - Pres. Prudente - Trevo Moranga | 36,5 | 10 | CONS. STE - BECK DE SOUZA - COPLAENGE | 15 | 25 | 519 | 816 | 816 | CONCLUIDO | 100 100 |
| Supervisão de Obras em Terminais Rodoviários | | | | | | | | | | | |
| SP-055 | Uberlândia - Caraguatatuba - São Sebastião (complemento) | 84,2 | 002K | CONS. GERIBELLO - FIGUEIREDO FERRAZ | 0 | 13 | 383 | 598 | 598 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-055 | São Sebastião - Boissucanga - Boracéia (complemento) | 63,6 | 002L | CONS. ENGEVIX - DUCTOR | 8 | 8 | 457 | 510 | 510 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-036/SP-063/SP-147 | Rod. D. Pedro - Piracema - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itapira (complemento) | 107,8 | 002M | CONS. SONDOTECNICA - LOGOS - CSL | 8 | 8 | 466 | 515 | 515 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-304 | Rod. Anhanguera - Piracicaba (complemento) | 38,3 | 002N | CONS. TECNOSOLO - COBRAPE - ESTÁTICA - TCORE | 7 | 7 | 350 | 387 | 387 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-255 | B. Esperança do Sul - Jd. S. Manuel (complemento) | 73,5 | 002O | ETEL ESTUDIOS TÉCNICOS LTDA | 8 | 8 | 291 | 330 | 330 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-253 | SP-255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu (complemento) | 30,2 | 002P | CONS. SISCON - CONSULDEL - VETEC - DYNATEST | 8 | 8 | 289 | 317 | 317 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-294 | Marília - Boré - Jacri (complemento) | 90,0 | 002Q | CONS. MAGNA - GERIBELLO - DALCON | 8 | 8 | 390 | 428 | 428 | CONCLUIDO | 100 100 |
| SP-333 | Marília - Estrepará (complemento) | 35,7 | 002R | CONS. ESTEIO - LBR | 8 | 8 | 392 | 428 | 428 | CONCLUIDO | 100 100 |
| TAL | | 703,2 | | | | | 10.582 | 16.207 | 16.207 | | 100 100 |
| S. TRECHOS | | 280,8 | | | | | 148 | 0 | | | |
| AGENTE | | 1000,0 | | | | | 15.207 | 15.207 | 15.207 | | 100 100 |
| ORIGINAL | | 1000,0 | | | | | 10.790 | 36.700 | | | |

DIÁRIO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
OBRA DE INVERSAO: 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

Valores em US\$ 1.000

| COMPONENTE | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | PRAZOS (meses) | | VALOR DO CONTRATO | VALOR PREVISTO | VALOR PAGOS | SITUAÇÃO | AVANÇOS (%) |
|---|---------|---------|-------------|----------------|-------|-------------------|----------------|-------------|----------|-------------|
| | | | | Contr. | Atual | | | | | |
| SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS | | | | | | | | | | |
| GERENCIAMENTO DE PAVIMENTOS | | | | | | | | | | |
| SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO | | | | | | | | | | |
| SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | | | | | | | | | |
| SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | | | | | | | | | |
| SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | | | | | | | | | |
| SECTOR DE MEIO AMBIENTE DO DER | | | | | | | | | | |
| APOIO A ÁREA AMBIENTAL DO DER/SP | | | | | | | | | | |
| SECTOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA | | | | | | | | | | |
| APOIO A ÁREA DE ENGENHARIA | | | | | | | | | | |
| TREINAMENTO | | | | | | | | | | |
| ESTE COMPONENTE JÁ ESTÁ INCLuíDO NOS ITENS ANTERIORES | | | | | | | | | | |
| AL | | | | | | | | | | |
| S | | | | | | | | | | |
| INTE | | | | | | | | | | |
| ORIGINAL | | | | | | | | | | |

QUADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO
SÓRIA DE INVERSAO: 4. CUSTOS CONCORRENTES

Valores em US\$ 1.000

| M | COMPONENTE | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | PRAZOS (meses) | | | VALOR DO CONTRATO | VALOR PRESTADO | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | AVANÇOS (%) | |
|--|--|------------|---|-------------|----------------|-------|-----------|-------------------|----------------|------------|-----------|-------------|-----|
| | | | | | Contr. | Atual | Decorrid. | | | | | PI | PM |
| DESAPROPRIAÇÕES | | | | | | | | | | | | | |
| COMPENSAÇÃO AMBIENTAL | | | | | | | | | | | | | |
| | LOTE A | A | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRICOLA LTDA. | 13.270-6 | 24 | 24 | 24 | 26 | 25 | 25 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | LOTE B | B | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRICOLA LTDA. | 13.271-8 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | LOTE C | C | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRICOLA LTDA. | 13.272-0 | 24 | 24 | 24 | 17 | 9 | 9 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | LOTE D | D | SERG PTA. CONTR. E SERV. TÉCNICOS LTDA. | 13.273-1 | 24 | 24 | 24 | 220 | 216 | 216 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | | | | | | | | | | | | | |
| | CONSULTORIA - GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | | CONS. GEOTEC - ITSEMAP - ENGENHAP | 13.420-0 | 18 | 18 | 24 | 975 | 1.161 | 1.161 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| ACQUISICÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A POLÍCIA MILITAR | | | | | | | | | | | | | |
| | PROJETOR E ESTABILIZADOR | 02 | MANUPA REPRESENTAÇÕES LTDA. | 13.562-8 | - | - | - | 5 | 5 | 5 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | 02 VIATURAS TIPO VAN | 01 | DE INGRIS DISTRIB DE VEÍCULOS LTDA. | 13.563-0 | - | - | - | 194 | 198 | 198 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | AP. DVD. CAMERA DIGITAL. TELA PROJEÇÃO E IMPRESSORA | ORÇTO. 022 | MANUPA REPRESENTAÇÕES LTDA. | | - | - | - | 2 | 2 | 2 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | FILMADORA DIGITAL 8 DCR E MICRO COMPUTADOR | ORÇTO. 079 | MANUPA REPRESENTAÇÕES LTDA. | | - | - | - | 3 | 3 | 3 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | 01 NOTEBOOK TOP DE LINHA | ORÇTO. 105 | VINCENT DO BRASIL ELETR. LTDA. EPP. | | - | - | - | 3 | 3 | 3 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| ACQUISICÃO DE EQUIPAMENTOS PARA O CORPO DE BOMBEIROS | | | | | | | | | | | | | |
| | LUVAS DE SEGURANÇA, BOTAS E ROUPAS DE PROTEÇÃO | 01 | BALASKA EQUIPTOS. IND. COM. LTDA. | 13.861-7 | 2 | 2 | 2 | 23 | 23 | 23 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | ROUPAS DE PROTEÇÃO CONTRA RESPIGOS TIPO TYVEK | 02 | PROT-CAP ARTIGOS PROT. IND. LTDA. | 13.860-5 | 2 | 2 | 2 | 39 | 39 | 39 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | APARELHO ANEMOMETROS, BINOCULOS, LANTERNAS ETC | 02 | KAEPY DO BRASIL LTDA. | 13.729-7 | 2 | 2 | 2 | 51 | 51 | 51 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | SACOS, CAIXAS, PIAS, BALDES, ABSORVENTES QUÍMICOS ETC | 03 | KAEPY DO BRASIL LTDA. | 13.732-7 | 2 | 2 | 2 | 63 | 63 | 63 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | TAL | | | | | | | 1.468 | 1.821 | 1.821 | | 100 | 100 |
| | IS | | | | | | | 1.162 | 0 | | | | |
| | VIGENTE | | | | | | | 1.821 | 1.821 | 1.821 | | 100 | 100 |
| | ORIGINAL | | | | | | | 2.470 | 2.870 | | | | |
| JADRO DE ACOMPANHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO | | | | | | | | | | | | | |
| SÓRIA DE INVERSAO: I. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | | | | | | | | | | | | | |
| Valores em US\$ 1.000 | | | | | | | | | | | | | |

Valores em US\$ 1.000

| A | COMPONENTE | EMPRESA | VALOR DO CONTRATO | VALOR PRESTADO | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | AVANÇOS (%) | |
|-----------------------|------------|---------|-------------------|----------------|------------|-----------|-------------|-----|
| | | | | | | | PI | PM |
| INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | | | | | | | | |
| | TAL | | - | 80 | 80 | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | IS | | 1.200 | 80 | 80 | | 100 | 100 |
| | | | 0 | 0 | | | | |
| | VIGENTE | | 80 | 80 | 80 | | 100 | 100 |
| | ORIGINAL | | 1.280 | 1.280 | | | | |

Valores em US\$ 1.000

| I | COMPONENTE | EMPRESA | VALOR DO CONTRATO | VALOR PRESTADO | VALOR PAGO | SITUAÇÃO | AVANÇOS (%) | |
|---|-----------------|---------|-------------------|----------------|------------|-----------|-------------|-----|
| | | | | | | | PI | PM |
| | TAL | | | | | CONCLUÍDO | 100 | 100 |
| | IS | | | | | | | |
| | VIGENTE | | | | | | | |
| | ORIGINAL | | | | | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)
EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR
MUTUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo
EXECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem
3.3 - SITUAÇÃO FÍSICA E FINANCEIRA DO PROGRAMA

| ITEM | COMPONENTE | PESO DO COMPONENTE | AVANÇOS DO COMPONENTE (%) | | PARTICIPAÇÃO NO PROGRAMA (%) | |
|-------------------|-----------------------------------|--------------------|---------------------------|------------|------------------------------|------------|
| | | | FÍSICO | FINANCEIRO | FÍSICO | FINANCEIRO |
| 1. | ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | 0,0440 | 100,0000 | 100,0000 | 4,3953 | 4,3953 |
| 2. | OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 0,9133 | 100,0000 | 100,0000 | 91,3326 | 91,3326 |
| 3. | FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | 0,0352 | 100,0000 | 100,0000 | 3,5221 | 3,5221 |
| 4. | CUSTOS CONCORRENTES | 0,0072 | 100,0000 | 100,0000 | 0,7184 | 0,7184 |
| 5. | INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | 0,0003 | 100,0000 | 100,0000 | 0,0316 | 0,0316 |
| TOTAL DO PROGRAMA | | 1,0000 | | | 100 | 100 |

4 CUSTO DO PROGRAMA

4.1 PLANO DE EXECUÇÃO DO PROGRAMA

O custo inicial do programa, considerado o valor do empréstimo somado à contrapartida, é de US\$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de dólares americanos) subdivididos em 5 subprogramas, a saber:

| | | |
|--|-------------|-----------------------|
| Engenharia e Administração | US\$ | 10.950.000,00 |
| Obras Cíveis e Supervisão de Obras | US\$ | 219.710.000,00 |
| Ações de Fortalecimento Institucional | US\$ | 5.570.000,00 |
| Custos Concorrentes | US\$ | 2.570.000,00 |
| Inspeção e Supervisão | US\$ | 1.200.000,00 |

4.1.1 ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO

Para este subprograma estão contemplados US\$ 10.950.000,00 distribuídos conforme apresentado a seguir.

4.1.1.1 ESTUDOS E PROJETOS

Destinam-se US\$ 6.500.000,00, para o pagamento dos estudos e projetos da malha rodoviária incluída no Programa, correspondentes a aproximadamente 1.000 km para restauração e melhorias. Neste item, também são contempladas as despesas decorrentes da contratação do Consórcio APPE-LENC-VETEC, responsável pela preparação e montagem do programa, cujo contrato já foi concluído.

4.1.1.2 ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA

Para este subprograma serão destinados US\$ 4.450.000,00 para suprirem as seguintes despesas:

- Coordenadoria do Programa através da UCPRR - Unidade Coordenadora do Programa de Recuperação de Rodovias, já constituída;
- Despesas decorrentes da contratação, em 02 de maio de 2002, do Consórcio CONCREMAT-LENC-ENGEO, responsável pelo gerenciamento do Programa;
- Despesas decorrentes da contratação de Auditoria Independente do Programa.

4.1.2 OBRAS CÍVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS

Este subprograma está contemplado com US\$ 219.710.000,00 para a restauração e reconstrução de rodovias, obras em terminais rodoviários, bem como para suprir as despesas de Supervisão Ambiental e das Obras Rodoviárias.

4.1.2.1 OBRAS DE RESTAURAÇÃO E MELHORIAS VIÁRIAS

Principal subprograma e atividade fim do Projeto BR-0295, compreende a reconstrução, restauração e execução de obras de melhoria de características de rodovias, onde inicialmente estava prevista a recuperação de aproximadamente 1.000 km.

| RODOVIA | TRECHO | EXT (km) |
|-----------------------|--|-----------------|
| SP-099 | Alto da Serra / Caraguatatuba | 19,0 |
| SP-055 | Ubatuba / Caraguatatuba | 46,5 |
| SP-055 | Caraguatatuba / São Sebastião | 17,7 |
| SP-055 | São Sebastião / Boissucanga | 34,9 |
| SP-055 | Boissucanga / Boracéia | 28,7 |
| SP-055 | Boracéia / Bertioga | 29,4 |
| SP-055 | Bertioga / Monte Cabrão | 27,2 |
| SP-036 | Rodovia D. Pedro I / Piracaia | 14,0 |
| SP-063 | Louveira / Bragança Paulista | 54,0 |
| SP-147 | Socorro / Itapira | 39,8 |
| SP-304 | Rodovia Anhanguera / Piracicaba | 38,3 |
| SP-255 | Boa Esperança do Sul / Jaú | 25,0 |
| SP-255 | Jaú / São Manuel | 48,5 |
| SP-331 | Rodovia Washington Luiz / Ibatinga | 56,5 |
| SP-253 | SP-255 / Pradópolis / Rio Mogi Guaçu | 30,2 |
| SP-294 | Marília / Borá | 45,4 |
| SP-294 | Borá / Iacri | 44,6 |
| SP-333 | Marília / Echaporã | 35,7 |
| SP-333 | Echaporã / Assis | 31,3 |
| SP-425 + SP-270 | Martinópolis / Pres. Prudente / Trevo Movepa | 36,5 |
| EXTENSÃO TOTAL | | 703,2 |

O pavimento nesses trechos estava em condições ruins ou regulares e muito próximas do término de sua vida útil. Além da recuperação do pavimento, incluem-se implantação de acostamentos, complementação dos sistemas de drenagem superficial e profunda, aumento ou modificação de plataformas e obras de arte, implantação de elementos de segurança viária, isto é, obras em cruzamentos e acessos, instalação de terceiras faixas, obras para proteção de pedestres e ciclistas, sinalização e obras complementares, mitigação dos impactos das obras novas e, quando necessário, a recuperação ambiental do passivo existente. Para sua execução estão programados, inicialmente, US\$ 205.510.000,00.

4.1.2.2 OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS

Trata-se da construção de novos terminais e da execução de serviços de melhoria e adaptação em terminais de ônibus interurbanos localizados no interior do Estado. Incluem-se serviços de ampliação, reparos em instalações hidráulicas e elétricas, melhorias em áreas de circulação e banheiros públicos, instalação de rampas chanfradas e sistemas de comunicação. A supervisão das obras será feita pelos fiscais dos municípios, havendo também inspeção por parte de fiscais do DER/SP. Para estes serviços estão destinados US\$ 3.500.000,00.

4.1.2.3 SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVIÁRIAS

A supervisão ambiental e de obras serão feitas por empresas especializadas nos aspectos ambientais e nos aspectos técnicos de engenharia dos serviços de recuperação de rodovias. A parcela destinada à supervisão é de US\$ 10.700.000,00. Já foram contratadas 10 empresas supervisoras e as Ordens de Serviços já foram emitidas em 16 de dezembro de 2002.

4.1.3 AÇÕES DE FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

São ações que permitirão ao DER/SP aumentar a produtividade e eficiência dos seus trabalhos por meio da instalação de sistemas de planejamento e análise modernos e o treinamento correspondente, quais sejam: gerência de pavimentos, estatística de trânsito, setor de meio ambiente do DER/SP, setor de projetos de engenharia e treinamento. Este subprograma está contemplado com US\$ 5.570.000,00.

4.1.3.1 SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS

Este sistema faz parte dos sistemas que o DER pretende desenvolver para modernizar a administração da sua malha viária. Será montado um banco de dados viários com informações sobre estado dos pavimentos, volume e composição do tráfego, problemas de manutenção e conservação detectados, serviços em operação ou contratados, os contratos propriamente ditos, e os investimentos programados ou já efetuados. Os dados serão analisados com o modelo HDM e outros instrumentos pertinentes. A estes trabalhos estão destinados US\$ 1.500.000,00.

4.1.3.2 SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO

Será desenvolvido um sistema de contagem permanente de tráfego que permita identificar o horário de fluxo dos veículos nas rodovias para a determinação do volume diário médio (VDM). Para esse fim estão previstos a aquisição de equipamentos modernos e a execução de serviços de levantamento de dados, tratamento estatístico, e a integração com outros programas necessários para o planejamento viário do Estado. A estes trabalhos estão destinados US\$ 1.400.000,00

4.1.3.3 SETOR DE MEIO AMBIENTE DO DER/SP

Será avaliada a capacidade de gestão ambiental do DER/SP recomendando as medidas necessárias para seu fortalecimento, com ênfase no treinamento em avaliação ambiental de projetos de obras viárias. O fortalecimento institucional do DER no tópico ambiental, compreenderá as seguintes ações:

- Instalação de Sistema de Gestão Ambiental;
- Apoio técnico e treinamento em serviço;
- Levantamento, avaliação e priorização do passivo ambiental nas rodovias do DER não incluídas no Programa;
- Monitoramento dos impactos positivos das obras do Programa em um trecho selecionado;
- Instalação de um Sistema de Informações Ambientais Viárias;
- Aquisição de equipamentos de informática para o apoio necessário à execução dos serviços de campo.

Destinam-se US\$ 1.920.000,00 à execução dessas atividades.

4.1.3.4 SETOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA

Será fortalecida a capacidade do DER/SP para supervisionar o desenvolvimento dos projetos de engenharia executados por empresas privadas, como também sua capacidade para avaliar os projetos e soluções alternativas. Serão contratados consultores individuais para prover treinamento durante os dois anos em que serão desenvolvidos os projetos de engenharia do Programa. As especialidades incluirão geometria, segurança de tráfego, geologia e geotecnia, obras de arte especiais, pavimentos e drenagem. Estão destinados US\$ 500.000,00 para tais atividades.

4.1.3.5 TREINAMENTO

As atividades de treinamento estão relacionadas à instalação dos sistemas de estatística de trânsito, gerência de pavimentos, engenharia de projetos e meio ambiente. Esta atividade conta com US\$ 250.000,00

4.1.4 CUSTOS CONCORRENTES

São os custos que decorrem, ou que são necessários, à execução das obras constantes do Programa. São eles desapropriações e compensação ambiental. Destinam-se US\$ 2.570.000,00 a estas atividades, distribuídos como segue.

4.1.4.1 DESAPROPRIAÇÕES

Estima-se para eventuais necessidades, de vez que não se constata a necessidade de desapropriações na amostra, a quantia de US\$ 500.000,00.

4.1.4.2 COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

São medidas destinadas a compensar os impactos ambientais inevitáveis, como a supressão de vegetação e interferências com áreas protegidas previstas em legislações específicas, e também para o caso de eventuais re-assentamentos de populações. As medidas de compensação ambiental que serão implementadas para a mitigação das ocorrências de impactos na fase de execução das obras incluem:

- Correção ambiental do passivo;
- Programa de monitoração dos impactos positivos.

Destinam-se US\$ 1.200.000,00 para esse fim.

4.1.4.3 GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

O programa de gestão do transporte de produtos perigosos implementará as ações seguintes:

- Instalação de um plano de atendimento de emergência para as estradas operadas pelo DER;
- Integração dos sistemas de informação dos centros de comunicação dos organismos que atuam no tópico de transporte de produtos perigosos no Estado de São Paulo;
- Publicação de legislação e normas sobre o transporte de produtos perigosos;
- Cursos de treinamento para os gerentes das companhias envolvidas no transporte de produtos perigosos;
- Aquisição de veículos e equipamento para o atendimento de emergências para a Polícia Rodoviária e o Corpo de Bombeiros.

Está destinada a quantia de US\$ 870.000,00 para esta atividade.

4.1.5 INSPEÇÃO E SUPERVISÃO

Compreende despesas de inspeção e supervisão aplicáveis ao empréstimo do Banco durante a execução do Programa proposto. Está destinada a este item a quantia de US\$ 1.200.000,00.

4.2 CRONOGRAMA DE TRABALHO

A seguir está apresentado o cronograma de implementação do Programa acordado em agosto de 2001 com as comparações entre os valores previstos e valores realizados.

JTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem
RONOGRAMA DE TRABALHO

| Realizado | Previsto |
|-----------|----------|
|-----------|----------|

4.3 ORIGEM E APLICAÇÃO DOS RECURSOS E CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS

São apresentadas a seguir as planilhas "4.3.1 - Quadro de Origem e Aplicação dos Recursos" e "4.3.2 - Cronograma de Investimentos Trimestrais", ambos contemplando os anos de 2000 a 2006. Estes quadros apresentam investimentos realizados e previsões anuais e trimestrais correspondentes à total execução das metas, considerando as participações financeiras do BID e do Governo do Estado de São Paulo, até o final do Programa.

QUADRO DE ORIGEM E APLICAÇÃO DOS RECURSOS

| ATIVIDADES | EXECUTADO ATÉ 2001 | | | 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | | 2006 | | | TOTAL | | |
|--|--------------------|-------|-------|------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| | BID | LOCAL | TOTAL | BID | LOCAL | TOTAL | BID | LOCAL | TOTAL | BID | LOCAL | TOTAL | BID | LOCAL | TOTAL | BID | LOCAL | TOTAL | BID | LOCAL | TOTAL |
| ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | - | 3.743 | 3.743 | 311 | 832 | 983 | 1.401 | 202 | 1.803 | 1.471 | 103 | 1.574 | 1.204 | 580 | 1.784 | 863 | 610 | 1.473 | 5.250 | 5.250 | 11.140 |
| Estudos e Projetos | - | 3.730 | 3.730 | - | 800 | 800 | - | 118 | 118 | - | 38 | 38 | - | - | - | - | - | - | - | 4.484 | 4.484 |
| Estudos e Projetos já realizados | - | 3.730 | 3.730 | - | 600 | 600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4.330 | 4.330 |
| Estudos e Projetos novos | - | - | - | - | - | - | - | 118 | 118 | - | 38 | 38 | - | - | - | - | - | - | - | 154 | 154 |
| Administração do Programa | - | 13 | 13 | 311 | 52 | 383 | 1.401 | 84 | 1.485 | 1.471 | 87 | 1.538 | 1.204 | 580 | 1.784 | 863 | 610 | 1.473 | 5.250 | 1.408 | 6.656 |
| Coordenadoria do Programa | - | 13 | 13 | - | 47 | 47 | - | 54 | 54 | - | 59 | 58 | - | 77 | 77 | - | 53 | 53 | - | 302 | 302 |
| Gerenciadora de Apoio ao Programa | - | - | - | 311 | 5 | 316 | 1.401 | 21 | 1.422 | 1.471 | - | 1.471 | 1.204 | 488 | 1.692 | 863 | 538 | 1.401 | 5.250 | 1.052 | 6.302 |
| Auditoria independente do Programa | - | - | - | - | - | - | - | 9 | 9 | - | 9 | 9 | - | 15 | 15 | - | 19 | 19 | - | 52 | 52 |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | - | - | - | - | - | - | 57.482 | 38.181 | 95.663 | 44.488 | 82.241 | 106.898 | 4.588 | 22.214 | 28.802 | 12 | 1.327 | 1.339 | 108.560 | 124.943 | 231.483 |
| Obras de Recuperação de Rodovias | - | - | - | - | - | - | 51.814 | 35.072 | 86.886 | 40.803 | 81.204 | 102.097 | 1.421 | 18.728 | 18.149 | - | 355 | 355 | 93.838 | 117.359 | 211.187 |
| Obras em Terminais Rodoviários | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4.188 | 4.188 | - | 931 | 931 | - | 5.089 | 5.089 |
| Supervisão Ambiental e Obras Rodoviárias | - | - | - | - | - | - | 5.878 | 89 | 5.967 | 3.655 | 1.017 | 4.692 | 3.187 | 1.328 | 4.495 | 12 | 41 | 53 | 12.712 | 2.485 | 15.207 |
| FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 389 | 3 | 372 | 4.888 | 1.257 | 5.955 | 1.951 | 651 | 2.802 | 7.018 | 1.911 | 8.928 |
| Sistema de Gerência de Pavimentos | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.003 | 770 | 1.773 | 431 | 139 | 570 | 1.434 | 909 | 2.343 |
| Sistema de Estatística de Tráfego | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.124 | 228 | 1.352 | 577 | 59 | 636 | 1.701 | 287 | 1.988 |
| Sector de Meio Ambiente do DER/SP | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 389 | 3 | 372 | 1.965 | - | 1.885 | 567 | 87 | 654 | 2.801 | 90 | 2.891 |
| Sector de Projetos de Engenharia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 906 | 259 | 965 | 376 | 266 | 742 | 982 | 625 | 1.607 |
| Treinamento | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CUSTOS CONCORRENTES | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 116 | 116 | 913 | 409 | 1.322 | 189 | 196 | 384 | 1.102 | 720 | 1.822 |
| Desapropriações | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Compensação Ambiental | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 116 | 116 | - | 113 | 113 | - | 48 | 48 | - | 275 | 275 |
| Gestão de Transporte de Produtos Perigosos | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 913 | 298 | 1.209 | 189 | 149 | 338 | 1.102 | 445 | 1.547 |
| INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | - | - | - | - | - | - | 80 | - | 80 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 80 | - | 80 |
| Inspeção e Supervisão | - | - | - | - | - | - | 80 | - | 80 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 80 | - | 80 |
| TOTAL GERAL | - | 3.743 | 3.743 | 311 | 852 | 983 | 58.873 | 38.363 | 98.336 | 46.298 | 82.483 | 108.761 | 11.403 | 24.480 | 35.883 | 3.015 | 2.783 | 5.798 | 120.000 | 133.484 | 253.484 |
| PERCENTUAL | 6% | 100% | 100% | 32% | 89% | 100% | 80% | 40% | 100% | 43% | 57% | 100% | 32% | 64% | 100% | 52% | 49% | 100% | 47% | 53% | 100% |

Valores em US\$ x 1000

| ATIVIDADES | | ATE 2003 | 2004 | | | | 2005 | | | | 2006 | | | | 2007 | | | | 2008 | | | | ACUM. ATÉ O ANO | TOTAL ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. | 3º TRIM. | 4º TRIM. | TOTAL ANO | ACUM. ATÉ O ANO | 1º TRIM. | 2º TRIM. |
|------------|--|----------|------|--|--|--|------|--|--|--|------|--|--|--|------|--|--|--|------|--|--|--|-----------------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|
|------------|--|----------|------|--|--|--|------|--|--|--|------|--|--|--|------|--|--|--|------|--|--|--|-----------------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------------|----------|----------|

5 ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

5.1 UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA

Para a administração do Programa, o órgão executor utilizará a "UCPRR – Unidade de Coordenação do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo", criada pela Superintendência do DER – Departamento de Estradas de Rodagem em 01 de outubro de 2001, através da portaria SUP/DER-099, publicada nessa mesma data no Diário Oficial do Estado de São Paulo. Para responder pela UCPRR instituída, foi nomeado o Engº Laércio Mauro Santoro Biazotti.

5.2 EMPRESA CONSULTORA

Nome da Empresa:
CONSÓRCIO CONCREMAT / LENC / ENGEO

Engenheiro Coordenador Geral:
PAULO ROBERTO BELISÁRIO DE SOUZA

5.3 EQUIPES TÉCNICA EM OPERAÇÃO

Chefe da Equipe Ambiental:
FRANCISCO NOGUEIRA DE JORGE

Engenheiro de Obras:
JOSÉ EDUARDO JUNQUEIRA FRANCO
PAULO SERGIO PEREIRA
WILLIAM HERMÓGENES LEITE

Especialistas Ambientais:
ROBERTA MARIA COSTA
AFFONSO VIRGILIO NOVELLO NETO
JOSE LUIS RIDENTE JUNIOR
CARLOS HENRIQUE BARROS DE AZAMBUJA

Especialista em Licitações:
CLÁUDIO ROBERTO TORIANI

Contador:
RUBENS SOUZA MUNHOZ JÚNIOR

Chefe de Escritório:
RICARDO XAVIER ALVES

Especialista em Análise de Sistemas:
ALEXANDRE DITTERT

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

PRÉSTIMO 1351/OC-BR

ATUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

EXECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

ORGANOGRAMA

APOIO
ADMINISTRATIVO
 Chefe de Escritório
 Secretária
 Digitadores
 Contínuo
 Motoristas

**AGÊNCIA DE
 PROGRAMA
 Consórcio
 CONCREMAT
 LENC
 TRÓFEO**

**COORDENADOR
 DA UCPRR**

PLANTE UCPR

**PERINTENDENTE
 DER/SP**

**RETORIAS
 DER/SP**

**ANÁLISE DE
 SISTEMAS**

**CONSULTORES
 ESPECIALIZADOS**

**EQUIPE DE
 DO AMBIENTE**

**EQUIPE
 TÉCNICA**

**EQUIPE
 FINANCEIRA**

LICITAÇÃO

**VIABILIDADE
 ECONÔMICA**

GERENTE DE EQUIPAMENTOS

PROJETOS

OBRAS

CONTADOR

**ESPECIALISTAS
 AMBIENTAIS**

**AUXILIARES
 TÉCNICOS**

AUXILIAR

A UCPRR elabora todos os editais e termos de referência para as concorrências do Programa. Os editais, termos de referências, contratos e procedimentos licitatórios são efetuados seguindo-se as normas e padrões estabelecidos pelo Banco e posteriormente aprovados pela Procuradoria Jurídica do DER/SP. O julgamento das licitações é efetuado pela Comissão Permanente de Licitações (CJL) do DER, ou por Comissões Especiais Julgadoras de Licitações (CEJL) designadas pelo Superintendente do Órgão através de portarias específicas.

6.1 SUB-PROGRAMA ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO

6.1.1 Componente Estudos e Projetos

Foram realizadas as seguintes licitações nacionais: Preparação da Documentação para Obtenção de Financiamento junto ao BID - Edital 007/99-CO, Elaboração dos Projetos Executivos de Engenharia, Editais 011/99-CO e 012/2001/CO, todas já concluídas.

6.1.2 Componente Administração do Programa

Foram realizadas as seguintes licitações: Gerenciamento e Apoio do Programa - Edital 001/01-CI, Prestação de Serviços de Auditoria, Convites nº 99-0035/02/SQA/DA, 036/2003-CV e 002/2005-CV todas já concluídas.

6.2 SUB-PROGRAMA OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS

6.2.1 Componente Obras de Restauração e Melhorias Viárias

Foram realizadas as seguintes licitações: Obras de Recuperação de Rodovias - Edital 001/02-CI e Obras de Sinalização de Rodovias - Edital 005/03-CI já concluídas.

6.2.2 Componente Obras em Terminais de Ônibus

Foram realizadas as seguintes licitações nacionais: Construção de Terminais Rodoviários - Editais 014/2004-TP a 023/2004-TP, Reforma de Terminais Rodoviários - Editais 024/2004-TP a 031/2004-TP e Reforma de Terminais Rodoviários - Convites 021/2004-CV a 033/2004-CV, todas já concluídas.

6.2.3 Componente Supervisão Ambiental e de Obras de Restauração de Rodovias

Foram realizadas as seguintes licitações: Supervisão de Obras de Recuperação de Rodovias - Edital 002/01-CI - Cartas Convites nº 002A/01-CI a nº 002J/01-CI e nº 002K/04-CI a nº 002R/04-CI e Supervisão das Obras de Terminais Rodoviários - Edital 007/2004-TP todas já concluídas.

6.3 SUB-PROGRAMA FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

6.3.1 Componente Sistema de Gerência de Pavimento

Foi realizada a seguinte licitação: Gerenciamento de Pavimentos - Edital 004/03-CI já concluída.

6.3.2 Componente Sistemas de Estatística de Tráfego

Foi realizada a seguinte licitação: Contagem e Controle Permanente de Tráfego nas Rodovias - Edital 002/03-CI - Cartas Convites nº 002A/03-CI – Lote A, nº 002B/03-CI – Lote B e nº 002C/03-CI – Lote C, já concluída.

6.3.3 Componente Setor de Meio Ambiente do DER/SP

Foi realizada a seguinte licitação: Apoio Técnico à Assessoria Ambiental do DER/SP - Edital 001/03-CI já concluída.

6.3.4 Componente Setor de Projetos de Engenharia

Foi realizada a seguinte licitação: Apoio Técnico à Área de Engenharia DER/SP - Edital 006/03-CI já concluída.

6.3.5 Componente Treinamento: Incluso nos demais componentes.

6.4 SUB-PROGRAMA CUSTOS CONCORRENTES

6.4.1 Componente Desapropriações

Não serão necessárias desapropriações.

6.4.2 Componente Compensação Ambiental

Foi realizada a seguinte licitação nacional: Plantios Compensatórios – Edital 008/2004-TP já concluída.

6.4.3 Componente Gestão de Transporte de Produtos Perigosos

Foi realizada a seguinte licitação: Gestão do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos - Edital 003/03-CI já concluída.

Ainda neste componente foram realizadas as Aquisições de Equipamentos e Materiais, através de Pregão Eletrônico para a Polícia Militar Rodoviária e para o Corpo de Bombeiros.

A seguir, apresentamos os quadros "6.5 – QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES", "6.6 – CONTROLE DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA" e "6.7 – PLANO DE AQUISIÇÕES".

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0286)

PRÉSTIMO 1351/OC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES

| Nº | CATEGORIA DE LICITAÇÃO | Nº DO EMPILHA | LOTES | OBJ. | DESCRIÇÃO | DADOS | | EMPRESA LICITADORA |
|-----------------------------------|------------------------|---------------|---------|---|--|------------|--------------|--|
| | | | | | | ABERTURA | ENCERRAMENTO | |
| ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | | 007/99-CO | - | Apelo para obtenção, Projetos Executivos, Gerenciamento e Auditoria | Apelo p/ obtenção de financiamento | 07/08/1999 | 28/08/2000 | CONSÓRCIO LENC-APPE-VETEC |
| | | 011/99-CO | 01 a 31 | | Projetos Executivos (1.217 km) | 12/11/1999 | 18/01/2000 | CONFORME QUADRO DO ITEM 3.2 |
| | | 012/01-CO | 01 a 15 | | Projetos Executivos (465 km) | 29/09/2001 | 26/11/2001 | CONFORME QUADRO DO ITEM 3.2 |
| | | 001/01-CI | 01 | | Gerenciamento do Programa | 29/05/2001 | 08/08/2001 | CONSÓRCIO CONCREMAT-LEMC-ENGE |
| | | 99-0038/02 | - | | Auditoria Independente do Programa | 03/12/2002 | 11/12/2002 | LOUDON BLOMQUIST AUDITORES INDEPENDENTES |
| | | 038/2003-CV | - | Obras de Recuperação de Rodovias | Auditoria Independente do Programa | 25/11/2003 | 03/12/2003 | LOUDON BLOMQUIST AUDITORES INDEPENDENTES |
| | | 002/2003-CV | - | | Auditoria Independente do Programa | 02/02/2005 | 15/02/2005 | LOUDON BLOMQUIST AUDITORES INDEPENDENTES |
| | | | 01 | | SP-089 - Alto da Serra / Caraguatatuba | 15/01/2002 | 12/08/2002 | DELTA CONSTRUÇÕES S/A |
| | | | 02 | | SP-055 - Ubatuba / Caraguatatuba | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTRUTORA OAS LTDA |
| | | | 03 | | SP-055 - Caraguatatuba / São Sebastião | 15/01/2002 | 12/08/2002 | DELTA CONSTRUÇÕES S/A |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | | | 04 | | SP-055 - São Sebastião / Boissucanga | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A |
| | | | 05 | | SP-055 - Boissucanga / Boracéia | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTRUTORA OAS LTDA |
| | | 001/02-CI | 06 | | SP-055 - Boracéia / Bertoga | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S/A |
| | | | 07 | | SP-055 - Bertoga / Monte Cabaço | 15/01/2002 | 12/08/2002 | GALVÃO ENGENHARIA S/A |
| | | | 08 | | SP-036 - Rodovia D. Pedro I / Piracala | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTRUTORA ESTRUTURAL LTDA |
| | | | 09 | | SP-063 - Louveira / Bragança Paulista | 15/01/2002 | 12/08/2002 | SOBRENCO S/A |
| | | | 10 | | SP-147 - Socorro / Itapira | 15/01/2002 | 12/08/2002 | SOBRENCO S/A |
| | | | 11 | | SP-304 - Rodovia Anhanguera / Pradçaba | 15/01/2002 | 12/08/2002 | S/A PAULISTA DE CONSTRUÇÕES E COM. |
| | | | 12 | | SP-255 - Boa Esperança do Sul / Jd | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONTER CONSTR. E COM. S/A |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0285)

PRESTÍMO 13510C-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

EXECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES

| Nº | CATEGORIA DE INVERSÃO | VALOR EM R\$ | LOCAL | OBJ | DESCRIÇÃO | DADOS | | EMPRESA VENCEDORA |
|----|-----------------------|--------------|-------|----------------------------------|--|------------|------------|---|
| | | | | | | AVISO | ABERTURA | |
| 13 | 001/02-CI | | | Obras de Recuperação de Rodovias | SP-255 - Jau / São Manuel | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONTER CONSTR. E COM. S/A |
| 14 | | | | | SP-331 - Rodovia Washington Luiz / Ibitinga | 15/01/2002 | 12/08/2002 | ENG* E COM. BANDEIRANTE S/A |
| 15 | | | | | SP-253 - SP-255 / Pradópolis / Rio Mogi Guaçu | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTR. ANDRADE GUTIERREZ S/A |
| 16 | | | | | SP-294 - Marília / Borá | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTR. COM. CAMARGO CORRÊA S/A |
| 17 | | | | | SP-294 - Borá / Iacri | 15/01/2002 | 12/08/2002 | EGESA ENGENHARIA S/A |
| 18 | | | | | SP-333 - Marília / Echeporá | 15/01/2002 | 12/08/2002 | CONSTR. FERREIRA GUEDES S/A |
| 19 | | | | | SP-333 - Echeporá / Assis | 15/01/2002 | 12/08/2002 | S/A PAULISTA DE CONSTR. E COM. |
| 20 | | | | | SP-425+SP-270 - Maritópolis / Presidente Prudente / Trevo Movepa | 15/01/2002 | 12/08/2002 | ENCALSO CONSTRUÇÕES S/A |
| A | | | | | SP-099/SP-055 - Alto da Serra - Caraguatatuba - Ubatuba | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONSÓRC. ENGER-EPT-PLANSEVILUMAH |
| B | | | | | SP-055 - São Sebastião - Boissucanga | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONSÓRC. DUCTOR-ENGEXIX |
| C | 002/01-CI | | | Supervisão de Obras Rodoviárias | SP-055 - Boracéia - Monte Castrão | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONSÓRC. MARBERTEC-APPE |
| D | | | | | SP-036/SP-063/SP-147 - Rod. D. Pedro - Piracema - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itapira | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONSÓRC. SONDOTECHNICALOGOS |
| E | | | | | SP-304 - Rod. Anhanguera - Piracicaba | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONS. TECNOSOLO - COBRAPE - ESTÁTICA - TCRE |
| F | | | | | SP-255 - B. Esperança do Sul - Jau - S. Manuel | 29/05/2001 | 10/08/2001 | ETEL ENGENHARIA |
| G | | | | | SP-331/SP-253 - Rod. Washington Luiz - Ibitinga - SP-255 - Pradópolis - R. Mogi Guaçu | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONS. SISCON - CONSULDEL - VETEC - DYNATEST |
| H | | | | | SP-294 - Marília - Borá - Iacri | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONS. MAGNA - GERIBELLO - DALCON |
| I | | | | | SP-333 - Marília - Echeporá - Assis | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONS. ESTEIO - LBR |
| J | | | | | SP-425/SP-270 - Maritópolis - Pres. Prudente - Trevo Movepa | 29/05/2001 | 10/08/2001 | CONS. STE - BECK DE SOUZA - COPLAENGE |

**OBRAS CMIS E
SUPERVISÃO DE
OBRAS**

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0296)

PRÉSTIMO 1351/OC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES

| CATEGORIA DE LICITACAO | N.º DO LANCE | TOMAS | CES | DESCRICAO | DATA S | | EMPRESA LICITADORA |
|-----------------------------------|--------------|-------|-----|--|------------|------------|---|
| | | | | | ABRIL | ABRIL/2004 | |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 002/01-CI | K | | SP-055 - Ubatuba - Caraguatatuba - São Sebastião | 27/08/2004 | 29/08/2004 | CONSORC. ENGER-EPT-PLANSERV-LUMA |
| | | L | | SP-055 - São Sebastião - Boissucanga - Boracéia | 27/08/2004 | 29/09/2004 | CONSORC. DUCTOR-ENGEVIX |
| | | M | | SP-036/SP-063/SP-147 - Rod. D. Pedro - Piracala - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itapira | 27/08/2004 | 29/09/2004 | CONSORC. SONDOTÉCNICA-LOGOS |
| | | N | | SP-304 - Rod. Anhanguera - Piracicaba | 27/08/2004 | 29/09/2004 | CONS. TECNOSOLO - COBRAPE - ESTATICA - TCRE |
| | | O | | SP-255 - B. Esperança do Sul - Jau - S. Manuel | 27/08/2004 | 29/09/2004 | ETEL ENGENHARIA |
| | | P | | SP-253 - SP-255 - Pradópolis - R. Mogi Guaçu | 27/08/2004 | 29/09/2004 | CONS. SISCON - CONSLADEL - VETEC - DYNATEST |
| | | Q | | SP-294 - Marília - Borá - Jacri | 27/08/2004 | 29/09/2004 | CONS. MAGNA - GERIBELLO - DALCON |
| | | R | | SP-333 - Marília - Echarporá | 27/08/2004 | 29/09/2004 | CONS. ESTEIO - LBR |
| | | 1 | | SP-099/SP-055 - Alto da Serra - Caraguatatuba - Ubatuba | 25/06/2003 | 02/08/2003 | TRIGONAL ENGENHARIA LTDA. |
| | | 2 | | SP-055 - São Sebastião - Boissucanga | 25/06/2003 | 02/08/2003 | SINASC SINALIZAÇÃO E CONS. DE ROD. LTDA. |
| | 005/03-CI | 3 | | SP-055 - Boracéia - Monte Cabré | 25/06/2003 | 02/08/2003 | PLANEX ENGENHARIA LTDA. |
| | | 4 | | SP-036/SP-063/SP-147 - Rod. D. Pedro - Piracala - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itapira | 25/06/2003 | 02/08/2003 | MENG ENG. COM. E INDUSTRIA LTDA. |
| | | 5 | | SP-304 - Rod. Anhanguera - Piracicaba | 25/06/2003 | 02/08/2003 | JARDIPLAN URBANIZAÇÃO E PAISAGISMO LTDA. |
| | | 6 | | SP-255 - B. Esperança do Sul - Jau - S. Manuel | 25/06/2003 | 02/08/2003 | SINALTA PROPISTA SIN., SEG. E COM. VISUAL |
| | | 7 | | SP-331/SP-253 - Rod. Washington Luiz - Itatinga - SP-255 - Pradópolis - R. Mogi Guaçu | 25/06/2003 | 02/08/2003 | SIGNASUL ENGENHARIA DE SINAL. LTDA. |
| | | 8 | | SP-294 - Marília - Borá - Jacri | 25/06/2003 | 02/08/2003 | SINALISA SEGURANÇA VIÁRIA LTDA. |
| | | 9 | | SP-333 - Marília - Echarporá - Assis | 25/06/2003 | 02/08/2003 | PRÓ SINALIZAÇÃO VIÁRIA LTDA. |
| | | 10 | | SP-425/SP-270 - Marinhópolis - Pres. Prudente - Trevo Movepa | 25/06/2003 | 02/08/2003 | SINALIZADORA PAULISTA. COM. DE SINALIZ. LTDA. |

Supervisão de Obras Rodoviárias

Sinalização dos Trechos Rodoviários

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0296)

PRÉSTIMO 1351/DC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES

| Nº | COTAÇÃO DE INTERESSADO | Nº DO LANCE | LOTES | CERES | DESCRIÇÃO | DADOS | | EMPRESA VENCEDORA |
|-----------------------------------|------------------------|-------------|-------|---|---|------------|---------------------------------------|---|
| | | | | | | AVISO | ABERTURA | |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | | 014/2004-TP | | | Cidades de CAMPINA DO MONTE ALEGRE, GUAPIARA e BOFETE | 19/05/2004 | 14/06/2004 | CONSTRUTORA CRONACON LTDA |
| | | 015/2004-TP | | | Cidades de EMLJANÓPOLIS e TUPI PAULISTA | 19/05/2004 | 14/06/2004 | RECURSO |
| | | 016/2004-TP | | | Cidades de BALBINOS e UBIRAJARA | 19/05/2004 | 14/06/2004 | CONSDON ENGENHARIA E COMÉRCIO LTDA. |
| | | 017/2004-TP | | | Cidade de SANTA BÁRBARA D'OESTE | 19/05/2004 | 14/06/2004 | CONSLADEL CONST. LAÇOS DET. ELET. LTDA. |
| | | 018/2004-TP | | | Cidade de ÁGUAS DE SÃO PEDRO | 19/05/2004 | 14/06/2004 | CONSTRUTORA CRONACON LTDA |
| | | 019/2004-TP | | | Cidade de VARGEM GRANDE DO SUL | 19/05/2004 | 15/06/2004 | CONSTRUTORA CRONACON LTDA |
| | | 020/2004-TP | | | Cidade de MONTE AZUL PAULISTA | 19/05/2004 | 15/06/2004 | DP BARROS ARQUIT. E CONSTR. LTDA |
| | | 021/2004-TP | | | Cidade de NOVO HORIZENTE | 19/05/2004 | 15/06/2004 | DP BARROS ARQUIT. E CONSTR. LTDA |
| | | 022/2004-TP | | | Cidades de Bady BASSIT e UBARANA | 19/05/2004 | 15/06/2004 | LOGIC ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA. |
| | | 023/2004-TP | | | Cidade de SANTO ANTONIO ARACANGUA | 19/05/2004 | 15/06/2004 | CONSTRUTORA SIMIONI VIESTI LTDA. |
| | | 024/2004-TP | | | Cidades de JABOTICABEL e SÃO CARLOS | 19/06/2004 | 16/06/2004 | ANDRADE GALVÃO ENGENHARIA |
| | | 025/2004-TP | | | Cidade de BAURU | 19/05/2004 | 16/06/2004 | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA. |
| | | 026/2004-TP | | | Cidades de PILAR DO SUL e SÃO ROQUE | 19/05/2004 | 16/06/2004 | CONSTRUTORA CRONACON LTDA |
| | | 027/2004-TP | | | Cidades de AMPARO, ÁGUAS DE LINDÓIA e LINDÓIA | 19/05/2004 | 16/06/2004 | CONSTRUTORA CRONACON LTDA |
| | | 028/2004-TP | | | Cidades de BEBEDOURO e ALTAIR | 19/05/2004 | 17/06/2004 | ALEXANDRE MANFRINI ENG. E CONST. LTDA. |
| | 029/2004-TP | | | Cidades de ARAÇATUBA, PENÁPOLIS, BIRIGUI E GUARARAPES | 19/05/2004 | 17/06/2004 | CONSTRUTORA SIMIONI VIESTI LTDA. | |
| | 030/2004-TP | | | Cidades de NOVA GUATAPORANGA, DRACENA e ADAMANTINA | 19/05/2004 | 17/06/2004 | CONSTRUTORA SIMIONI VIESTI LTDA. | |
| | 031/2004-TP | | | Cidades de JUQUIÁ e JACUPIRANGA | 19/05/2004 | 17/06/2004 | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA. | |
| | 021/2004-CV | | | Cidades de PIACATU e SANTÓPOLIS DO AGUIAPEÍ | 19/05/2004 | 23/07/2004 | DIGNA CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA. | |

Construção de Novos Terminais Rodoviários

Reforma de Terminais Rodoviários Existentes

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

PRESTÍPIO 1351/OC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES

| Nº | CARGO DA LICITADORA | R. BOUTEIRAL | LOTES | QNTD | RESCUPO | DADOS | | EMPRESA VENCEDORA |
|---|---------------------|--------------|-------|------|---|------------|------------|---|
| | | | | | | ABERTO | ABERTURA | |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 022/2004-CV | | | | Cidade de GUZOLÂNDIA | 19/05/2004 | 23/07/2004 | DEMOP PARTICIPAÇÕES LTDA. |
| | 023/2004-CV | | | | Cidade de ESPÍRITO SANTO DO PINHAL | 19/05/2004 | 23/07/2004 | FBS CONSTRUÇÃO CIVIL E PAV. LTDA. |
| | 024/2004-CV | | | | Cidade de ARARAS | 19/05/2004 | 23/07/2004 | BPS BORATO P.DOS SANTOS CONTR. LTDA. |
| | 025/2004-CV | | | | Cidades de OURO VERDE e PRESIDENTE EPITÁCIO | 19/05/2004 | 23/07/2004 | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA. |
| | 026/2004-CV | | | | Cidade de RIVERSUL | 19/05/2004 | 02/07/2004 | VANGUARDA ENGENHARIA E COM. LTDA. |
| | 027/2004-CV | | | | Cidades de GUARANTÁ e LINS | 19/05/2004 | 23/07/2004 | EMPREITEIRA RESIPLAN LTDA. |
| | 028/2004-CV | | | | Cidade de BROTAS | 19/05/2004 | 23/07/2004 | EMPREITEIRA RESIPLAN LTDA. |
| | 029/2004-CV | | | | Cidade de QUELUZ | 19/05/2004 | 23/07/2004 | INSIGHT S. I. GERENC. CONSULT. COM. LTDA. |
| | 030/2004-CV | | | | Cidade de PONGAI | 19/05/2004 | 23/07/2004 | CONSTENG SERVIÇOS LTDA. |
| | 031/2004-CV | | | | Cidade de CAPÃO BONITO | 19/05/2004 | 23/07/2004 | CONSTRUTORA MADRI LTDA. |
| | 032/2004-CV | | | | Cidade de IBITINGA | 19/05/2004 | 23/07/2004 | CONSTRUTORA MISORELLI PALMIERI LTDA. |
| | 033/2004-CV | | | | Cidade de NOVA INDEPENDÊNCIA | 19/05/2004 | 23/07/2004 | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA. |
| FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | 007/2004-TP | | | | Supervisão de Obras de Construção ou Reforma de Terminais Rodoviários | 23/04/2004 | 29/05/2004 | CONSÓRCIO GERIBELLO - FIGUEIREDO FERRAZ |
| | 001/03-CI | | | | Apoio à Área Ambiental do DER/SP | 26/03/2003 | 13/05/2003 | CONSÓRCIO ETEL-PRIME-TRENDS |
| | | | | | A | | | CONSÓRCIO VETEC-MAUBERTEC |
| | 002/03-CI | | | | B Sistema de Contagem e Controle Permanente de Tráfego | 26/03/2003 | 14/05/2003 | ENGEVIX ENGENHARIA S.A. |
| | | | | | C | | | CONSÓRCIO TTC - MDN |
| | 004/03-CI | | | | Gerenciamento de Pavimentos | 28/05/2003 | 16/07/2003 | CONSÓRCIO ENGER-DYNATEST-PLANSEVI |
| | 006/03-CI | | | | Apoio Técnico à Área de Engenharia do DER/SP | 04/12/2003 | 20/01/2004 | CONSÓRCIO VETEC-ENGEVIX-PLANSEVI |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

PRESTÍMO 1351/OC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO RESUMO DAS LICITAÇÕES

| CATEGORIA DE EMPREENDIMENTO | Nº EDITAL | TÍTULOS | OBJETOS | RESCISÃO | DADOS | | EMPRESA LICITADORA |
|-----------------------------|---------------|--|---|---|------------|------------|---|
| | | | | | ABRIL | MAIO | |
| CUSTOS CONCORRENTES | 003/03-CI | Sistema de Gestão de Transportes de Cargas Perigosas | | | | | |
| | PP 98-0093/04 | 01 | Aquisição de equipamentos para a Polícia Militar Rodoviária | 02 Viaturas Tipo VAN | 28/05/2003 | 15/07/2003 | CONSÓRCIO GEOTEC-ITSEM-AP-ENGEMAP |
| | PP 98-0093/04 | 02 | | 01 Projetor e 01 Estabilizador | 21/12/2004 | 28/12/2004 | DE NIGRIS DISTRIBUIDORA DE VEÍCULOS LTDA |
| | DL 98-0018/06 | - | | 01 DVD completo, 01 camera fotografica digital, 01 tela de projeção e 01 impressora Desk Jet Color | 21/12/2004 | 28/12/2004 | MANUPA REPRESENTAÇÕES LTDA. |
| | DL 98-0050/06 | - | | 01 filmadora digital 80CR e 01 micro computador Pentium IV | 10/03/2005 | 10/03/2005 | MANUPA REPRESENTAÇÕES LTDA. |
| | DL 98-0078/06 | - | | 01 Notebook top de linha | 08/06/2005 | 08/06/2005 | MANUPA REPRESENTAÇÕES LTDA. |
| | | 02 | | 03 aparelhos anemômetros, 03 binóculos, 03 explosímetros, 03 bombas de tubos de detecção de gases e vapores, 08 lanternas antiexplosão, 06 containers PVC de 100 l, 01 bomba de transbordo, 01 piscina portátil de 3.000 l e 03 tanques e chuveiros portáteis | 30/06/2005 | 30/06/2005 | VINCENT DO BRASIL ELETROELETRÔNICA LTDA. |
| | PP 98-018/06 | 03 | | 03 coletores de amostra, 03 cx. tornassol, 06 baldes 18L, 09 pás, 03 canecas para ácido, 09 cx. Repair Putty Epoxy, 16 vassouras, 12 pás de plástico, 16 sacos de cal, 30 absorventes químicos, 36 sacos de absorv. Spherg Sorb, | 16/05/2005 | 16/05/2005 | KAIFY DO BRASIL LTDA. |
| | | 01 | | 06 tampões neoprene, 03 canecos de fibra, 06 cx. blocos madeira, 06 cx. blocos borracha, 03 cx. cinto cainca, 06 container, 03 lit cloro, 06 cj. pastas plastificar fugas, 08 cj. cordão absorvente, 06 fita isolante, 18 pó absorvente | 13/07/2005 | 25/07/2005 | BALASKA EQUIPAMENTOS INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA. |
| | PP 98-037/06 | 02 | | 222 pares de luva anticora, 225 pares de luvas nitrílicas, 225 pares de luvas de PVC, 225 pares de luvas látex, 24 roupas de nível "C" Saranex, 33 pares de botas de proteção, 60 roupas de proteção tipo TYVEK OC amarelo | | | PROT-CAP ARTIGOS PARA PROTEÇÃO INDUSTRIAL LTDA. |
| 008/2004-TP | 1 | Compensação Ambiental | 60 roupas de proteção contra respingos, tipo TYVEK | | | | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRÍCOLA LTDA. |
| | 2 | | | | | | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRÍCOLA LTDA. |
| | 3 | | | | | | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRÍCOLA LTDA. |
| | 4 | | | | | | SERG PAULISTA CONSTR. E SERV. TEC. LTDA. |

CONTROLE DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA
 3ª DE INVERSAO: 1. ENGENHARIA E ADMINISTRACAO

| ENTRAL | RODOVIA | COMPLEMENTO | TRECHO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | DATA ASSIN. CONTRATO | ORDEN SERVIÇO DATA | Nº | PRAZOS (meses) CONTE | DECOM | DATA COMCL | SITUAÇÃO ATUAL |
|------------------------------------|-----------------------------------|---|--------|---------|--|-------------|----------------------|--------------------|----|----------------------|-------|------------|----------------|
| ESTUDIOS E PROJETOS | | | | | | | | | | | | | |
| ESTUDIOS E PROJETOS JA REALIZADOS | | | | | | | | | | | | | |
| 007/98-CO | SP-098 | Apelo para obtenção de financiamento junto ao BID | | | CONS. APPE - LEINC - VETEC | 11.105-4 | 18/06/2000 | 2309/2000 | 1 | 12 | 19 | 28/02/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-098 | Alto da Serra / Caraguatatuba | | 17 | THEMAG ENGENHARIA | 11.404-2 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 03 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-098 | Ubatuba / Caraguatatuba | | 15 | CONS. TECNOSOLO - TCRE | 11.417-0 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 05 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-066 | São Sebastião / Bussacanga | | 16 | CONS. ENGEFOTO - CYRO LAURENZA | 11.430-0 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 05 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-095 | Boracanga / Bertioga | | 12 | CONS. ENGEFOTO - CYRO LAURENZA | 11.416-8 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-036 | Rodovia D. Pedro II / Piracicaba | | 01 | ENGEVIX ENGENHARIA | 11.408-8 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-093 | Leopoldina / Bertioga | | 02 | CONS. CR - FALCÃO BAUER | 11.415-7 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-147 | Socorro / Bertioga | | 06 | CONS. CAL - PROJEL - CPR | 11.401-7 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-304 | Rodovia Anhanguera / Piracicaba | | 30 | CONS. PLANSEMI - COMPAENGE - DYNATEST | 11.408-1 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-255 | Boa Esperança do Sul / Jai | | 10 | CONS. PLANSEMI - COMPAENGE - DYNATEST | 11.410-8 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 05 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-331 | Rodovia Washington Luiz / Bertioga | | 11 | ETEL ENGENHARIA | 11.407-4 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-283 | SP-255 / Pradópolis / Rio Mogi Guacu | | 21 | COPAVEL | 11.400-5 | 30/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 03 | 16 | 30/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-284 | Marília / Bertioga | | 18 | CONS. PLANSEMI - COMPAENGE - DYNATEST | 11.402-8 | 21/11/2000 | 21/11/2000 | 1 | 05 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-333 | Marília / Bertioga | | 19 | ESTÁTICA ENGENHARIA | 11.411-0 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 05 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| 011/99-CO | SP-425 | Marília / Bertioga | | 28 | CONS. CAL - PROJEL - CPR | 11.419-4 | 21/11/2000 | 28/11/2000 | 1 | 04 | 16 | 21/03/2002 | CONCLUIDO |
| ESTUDIOS E PROJETOS NOVOS | | | | | | | | | | | | | |
| 005/03-CV | Projeto - Terminais Rodoviários | | | - | PROJEL ENGENHARIA | 12.818-4 | 08/04/2003 | 1404/2003 | 1 | 3 | 3 | 14/07/2003 | CONCLUIDO |
| 007/03-CV | Projeto - Terminais Rodoviários | | | - | EGF ENGENHARIA | 12.819-9 | 07/04/2003 | 1404/2003 | 1 | 3 | 3 | 14/07/2003 | CONCLUIDO |
| 008/03-CV | Projeto - Terminais Rodoviários | | | - | PROJEL ENGENHARIA | 12.821-4 | 07/04/2003 | 1404/2003 | 1 | 3 | 3 | 14/07/2003 | CONCLUIDO |
| ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | | | | | | | | | | | | | |
| COORDENADORIA DO PROGRAMA | | | | | | | | | | | | | |
| 001/01-CI | GERENCIADORA DE APOIO AO PROGRAMA | | | | Engebox - DER/SP | - | 01/10/2001 | 01/10/2001 | 1 | 54 | 60 | 31/12/2006 | CONCLUIDO |
| AUDITORIA INDEPENDENTE DO PROGRAMA | | | | | | | | | | | | | |
| 003/02-CV | ANO 2003 | | | | CONS. CONCREMAT / LENC / ENGO | 12.819-9 | 30/04/2002 | 02/04/2002 | 1 | 54 | 60 | 31/12/2006 | CONCLUIDO |
| 009/03-CV | ANO 2003 | | | | Louren Blomquist - Autores Independentes | 12.853-8 | 24/01/2003 | 24/01/2003 | 1 | 06 | 06 | 24/01/2003 | CONCLUIDO |
| 009/03-CV | ANO 2003 | | | | Louren Blomquist - Autores Independentes | 12.858-5 | 22/11/2003 | 07/01/2004 | 1 | 06 | 06 | 07/01/2004 | CONCLUIDO |
| 009/03-CV | ANO 2004 E 2005 | | | | Louren Blomquist - Autores Independentes | 13.628-3 | 18/03/2005 | 18/03/2005 | 1 | 18 | 18 | 31/12/2006 | CONCLUIDO |

CONTROLE DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA
 3ª DE INVERSAO: 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISAO DE OBRAS

| ENTRAL | RODOVIA | COMPLEMENTO | TRECHO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | DATA ASSIN. CONTRATO | ORDEM SERVIÇO | | DATA COMCL | SITUAÇÃO ATUAL | | |
|-------------------------------------|---|--|--------|---------|--|-------------|----------------------|---------------|------|------------|----------------|----------|-----------|
| | | | | | | | | Nº | DATA | | | | |
| OBRAS DE RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS | | | | | | | | | | | | | |
| 001/02-CI | SP-066 | Alto da Serra / Caraguatatuba | | 01 | DELTA CONSTRUÇÕES S/A | 12.483-0 | 30/10/2002 | 270/32003 | 1 | 12 | 18 | set/2004 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-055 | Ubatuba / Caraguatatuba | | 02 | CONST. OAS LTDA | 12.484-1 | 27/02/2003 | 280/22003 | 1 | 12 | 31 | out/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-055 | Caraguatatuba / São Sebastião | | 03 | DELTA CONSTRUÇÕES S/A | 12.480-4 | 27/02/2003 | 190/32003 | 1 | 12 | 31 | out/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-055 | São Sebastião / Bussacanga | | 04 | CONSTR. QUEIROZ GALVÃO S/A | 12.489-8 | 30/10/2002 | 170/22003 | 1 | 12 | 31 | out/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-056 | Boracanga / Bertioga | | 05 | CONSTR. DAS LTDA | 12.453-9 | 03/10/2002 | 170/22003 | 1 | 12 | 31 | out/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-056 | Bertioga / Bertioga | | 06 | CONSTR. MORBERTO OBERRECHT S/A | 12.454-0 | 07/10/2002 | 170/22003 | 1 | 12 | 19 | set/2004 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-056 | Bertioga / Barra da Lagoa | | 07 | GALVÃO ENGENHARIA S/A | 12.455-2 | 03/10/2002 | 170/22003 | 1 | 12 | 19 | out/2004 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-038 | Rodovia D. Pedro II / Piracicaba | | 08 | CONSTR. ESTRUTURAL LTDA | 12.456-4 | 03/10/2002 | 160/12003 | 1 | 9 | 27 | abr/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-083 | Louveira / Bertioga | | 09 | SOC. BRAS. ENG. E COM. SOBREMCO S/A | 12.458-8 | 04/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 27 | abr/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-147 | Socorro / Bertioga | | 10 | SOC. BRAS. ENG. E COM. SOBREMCO S/A | 12.459-0 | 04/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 24 | jan/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-304 | Rodovia Anhanguera / Piracicaba | | 11 | SIA PAULISTA DE CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.481-3 | 30/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 23 | dez/2004 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-255 | Boa Esperança do Sul / Jai | | 12 | COMTER CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.482-8 | 28/10/2002 | 060/12003 | 1 | 10 | 25 | fev/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-255 | Jai / São Manuel | | 13 | COMTER CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.486-6 | 28/10/2002 | 060/12003 | 1 | 12 | 26 | mar/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-331 | Rodovia Washington Luiz / Bertioga | | 14 | ENGENHARIA E COMERCIO BANDEIRANTE | 12.480-6 | 03/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 20 | out/2004 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-283 | SP-255 / Pradópolis / Rio Mogi Guacu | | 15 | CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A | 12.451-4 | 03/10/2002 | 160/12003 | 1 | 11 | 24 | jan/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-284 | Marília / Bertioga | | 16 | CONSTR. E COM. CAMARGO CORREA S/A | 12.481-8 | 03/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 24 | jan/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-334 | Bertioga / Bertioga | | 17 | EGESA ENGENHARIA S/A | 12.485-0 | 14/04/2003 | 220/42003 | 1 | 12 | 25 | fev/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-333 | Marília / Bertioga | | 18 | CONSTR. FERRERIA GUDES | 12.487-4 | 30/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 31 | abr/2005 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-333 | Echaporã / Assis | | 19 | SIA PAULISTA DE CONSTRUÇÕES E COM. S/A | 12.482-0 | 30/10/2002 | 160/12003 | 1 | 11 | 15 | abr/2004 | CONCLUIDO |
| 001/02-CI | SP-425/SP-270 | Marília/ Bertioga / Praia. Prudente / Tenso Mowaga | | 20 | ENCALSO CONSTRUÇÕES LTDA | 12.486-2 | 28/10/2002 | 160/12003 | 1 | 12 | 15 | abr/2004 | CONCLUIDO |
| SINALIZAÇÃO DOS TRECHOS RODOVIARIOS | | | | | | | | | | | | | |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-099 - SP-055 | | | 01 | TRIGONAL ENGENHARIA LTDA | 12.934-3 | 23/12/2003 | 010/42004 | 1 | 12 | 15 | out/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-055 | | | 02 | SINASC SINALIZ. E CONS. DE ROD. LTDA | 12.935-5 | 23/12/2003 | 011/12004 | 1 | 12 | 8 | set/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-085 | | | 03 | PLANEX ENGENHARIA LTDA | 12.936-7 | 23/12/2003 | 010/42004 | 1 | 12 | 10 | dez/2004 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-036 - SP-063 - SP-147 | | | 04 | MENGO ENG. COM. E INDUSTRIA LTDA | 12.937-9 | 23/12/2003 | 011/12004 | 1 | 12 | 9 | dez/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-304 | | | 05 | AROPHAN URBAN. E PAISAGISMO LTDA | 12.938-0 | 23/12/2003 | 011/12004 | 1 | 12 | 8 | set/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-215 | | | 06 | SINALTA PROPOSTA S/N. SEG. E COM. VISUAL | 12.939-2 | 23/12/2003 | 011/12004 | 1 | 12 | 10 | out/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-331 - SP-253 | | | 07 | SIGNALUS ENGENHARIA DE SINAL LTDA | 12.940-9 | 23/12/2003 | 010/42004 | 1 | 12 | 12 | abr/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-284 | | | 08 | SINALISA SEGURANCA VIARIA LTDA | 12.941-0 | 23/12/2003 | 011/12004 | 1 | 12 | 10 | abr/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-333 | | | 09 | PRO SINALIZACAO VIARIA LTDA | 12.942-2 | 23/12/2003 | 010/42004 | 1 | 12 | 15 | dez/2005 | CONCLUIDO |
| 005/03-CI | Obras de Sinalização - SP-425 - SP-270 | | | 10 | SINALIZADORA PTA. COM. DE SINALIZ. LTDA | 12.943-4 | 23/12/2003 | 010/42004 | 1 | 12 | 10 | dez/2005 | CONCLUIDO |

INTRODUÇÃO DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA
 ORÇÃO DE INVERSO: 2. OBRAS CIMS E SUPERVISÃO DE OBRAS

| CONVENIO | COMPONENTE | REGIÃO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | DATA ASSIN. CONTRATO | ORDEM SERVIÇO | PREÇOS Propriet. CONTR. | DATA COMEÇ. | SITUAÇÃO ATUAL |
|---------------------------------------|------------|-------------------------|----------------|---|-------------|----------------------|---------------|-------------------------|-------------|---------------------|
| OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS | | | | | | | | | | |
| 01 | 3.450 | Município | Rio Claro | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.329-2 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | EXCLUÍDO CBR-243205 |
| 02 | 3.456 | Agua de São Pedro | S.J. Rio Preto | LOGIC ENGENHARIA E CONSTR. LTDA | 13.302-4 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 03 | 3.457 | Bely Bely | Beau | CONSON ENGENHARIA E COM. LTDA | 13.337-1 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 04 | 3.461 | Bely | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.338-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 05 | 3.463 | Campina do Monte Alegre | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.338-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 06 | 3.466 | Emilópolis | Beau | PEMA ENGENHARIA LTDA | 13.410-7 | 13/10/2004 | 15/12/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 07 | 3.468 | Guapira | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.338-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 08 | 3.478 | Monte Azul Paulista | Beau | OP BARROS ARQUITETURA E CONSTR. LTDA | 13.300-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 09 | 3.481 | Novo Horizonte | Beau | OP BARROS ARQUITETURA E CONSTR. LTDA | 13.301-2 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 10 | 3.483 | Santa Bárbara D'Oeste | Rio Claro | CONCELAEL CONSTR. ELETR. LTDA | 13.383-2 | 13/10/2004 | - | 0 | 0 | EXCLUÍDO CBR-243205 |
| 11 | 3.481 | Santa Bárbara D'Oeste | Aracaju | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.303-6 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 12 | 3.486 | Santa Bárbara D'Oeste | Aracaju | PEMA ENGENHARIA LTDA | 13.303-6 | 13/10/2004 | 15/12/2004 | 1 | 0 | EXCLUÍDO CBR-243205 |
| 13 | 3.497 | Tupi Paulista | Ubatuba | LOGIC ENGENHARIA E CONSTR. LTDA | 13.302-4 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 14 | 3.498 | Ubatuba | Beau | CONSON ENGENHARIA E COM. LTDA | 13.337-1 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 15 | 3.499 | Varigui Grande do Sul | Rio Claro | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.337-1 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 01 | 3.448 | Ademópolis | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.351-8 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 02 | 3.449 | Agua de Linópolis | Campinas | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 03 | 3.451 | Alaí | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 04 | 3.452 | Angico | Campinas | ALEXANDRE BARROS ENG. CONSTR. LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 05 | 3.454 | Aracaju | Aracaju | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.302-4 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 06 | 3.455 | Aracaju | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.302-4 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 07 | 3.458 | Bebedouro | Beau | SBS BORA TO P.DOS SANTOS CONSTR. LTDA | 13.342-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 4 |
| 08 | 3.458 | Bebedouro | Beau | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA | 13.342-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 09 | 3.458 | Bebedouro | Beau | ALEXANDRE BARROS ENG. CONSTR. LTDA | 13.302-4 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 5 |
| 10 | 3.462 | Brasília | Beau | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.307-3 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 11 | 3.464 | Capão Bonito | Rio Claro | EMPREENHEIRA RESPLAN LTDA | 13.324-8 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 7 |
| 12 | 3.465 | Drcena | Beau | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.342-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 13 | 3.467 | Esplido Santo do Pinhal | Rio Claro | FBS CONSTRUÇÃO CIVIL E PAV. LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 14 | 3.469 | Guarará | Beau | EMPREENHEIRA RESPLAN LTDA | 13.343-7 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 6 |
| 15 | 3.470 | Guarapés | Beau | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.307-3 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 16 | 3.471 | Guaranda | Aracaju | DEMOP PARTICIPAÇÕES LTDA | 13.340-1 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 11 |
| 17 | 3.472 | Itatinga | Aracaju | CONSTRUTORA MORELLI PALMERI LTDA | 13.346-2 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 11 |
| 18 | 3.473 | Jaboticabal | Aracaju | ANDRADE GALVAO ENGENHARIA LTDA | 13.304-8 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 19 | 3.474 | Jacupiranga | Aracaju | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA | 13.330-9 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 12 |
| 20 | 3.475 | Jacupiranga | Cubalão | PROJEÇÃO ENG. PAULISTA DE OBRAS LTDA | 13.330-9 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 12 |
| 21 | 3.476 | Jacupiranga | Cubalão | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 22 | 3.477 | Lins | Campinas | EMPREENHEIRA RESPLAN LTDA | 13.343-7 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 5 |
| 23 | 3.479 | Novo Guapiranga | Beau | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 12 |
| 24 | 3.480 | Novo Guapiranga | Beau | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA | 13.347-4 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 25 | 3.482 | Ouri Verde | Beau | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA | 13.332-2 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 26 | 3.483 | Paripatuba | Aracaju | CONSTRUTORA SMOON VESTIL LTDA | 13.307-3 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 27 | 3.484 | Picau | Aracaju | DGMA CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA | 13.331-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 28 | 3.485 | Picau | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.306-5 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 29 | 3.486 | Picau | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.344-8 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 6 |
| 30 | 3.487 | Presidente Epitácio | Beau | ESANCO CONTRUÇÕES E COM. LTDA | 13.332-2 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 31 | 3.488 | Presidente Epitácio | Beau | INSIGHT S.L. GERENC. CONSULT. COM. LTDA | 13.335-8 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 13 |
| 32 | 3.489 | Riveral | Teubal | VANGUARDIA ENGENHARIA E COM. LTDA | 13.331-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 33 | 3.492 | São Carlos | Aracaju | DGMA CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS LTDA | 13.331-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 34 | 3.493 | São Carlos | Aracaju | ANDRADE GALVAO ENGENHARIA LTDA | 13.304-8 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |
| 35 | 3.495 | São Carlos | Beau | CONSTRUTORA CRONACON LTDA | 13.305-0 | 13/10/2004 | 22/11/2004 | 1 | 0 | 14 |

CONTROLE DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA
JORNAL DE INVERSAO: 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS

| EDITAL | COMPONENTE | TRONCO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | DATA ASSIN. CONTRATADO | ORDEM SERVIÇO | PRAZOS (meses) | DATA COMCL. | SITUAÇÃO ATUAL | | |
|---|--|---|---------|--|-------------|------------------------|---------------|----------------|-------------|----------------|-----------|-----------|
| | | | | | | | | CONTR. | DECOR. | | | |
| SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVIÁRIAS | | | | | | | | | | | | |
| 002001-CI | SP-088 + SP-055 | Alto da Serra - Caraguatatuba - Ubatuba | A | CONS. ENGER - EPT - PLANSEVI - UMAH | 12.507-6 | 20/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-055 | São Sebastião - Balsaçanga | B | CONS. DUCTOR - ENGEVIX | 12.508-8 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-065 | Boracéia - Monte Castelo | C | CONS. MALBERTEC - APPE | 12.509-0 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-088 + SP-083 + SP-147 | Rod. D. Pedro - Piracema - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itaipava | D | CONS. SONDOTECNICA - LOGOS | 12.510-6 | 21/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-304 | Rod. Anhanguera - Piracicaba | E | CONS. TECNOSOLO - COBRAPE - ESTÁTICA - TCRE | 12.511-8 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-255 | B. Esperança do Sul - Jai - S. Manuel | F | ETEL ENGENHARIA | 12.512-0 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-331 + SP-253 | Rod. Washington Luiz - Ibitinga - SP-255 - Pradópolis - R. Mogi Guaçu | G | CONS. SISCOM - CONSULDEL - VETEC - DYNATTEST | 12.513-3 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-294 | Marília - Borá - Itaci | H | CONS. MAGMA - GERIBELLO - DALCON | 12.514-3 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-333 | Marília - Chaporá - Assis | I | CONS. ESTED - LBR | 12.515-5 | 19/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-425 + SP-270 | Marília - Pires Prudente - Travenço | J | CONS. STE - BECK DE SOUZA - CORLAENGE | 12.516-7 | 21/11/2002 | 16/12/2002 | 1 | 15 | 25 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 007004-TP | Supervisão de Obras em Terminais Rodoviários | | - | CONS. GERIBELLO - FIGUEIREDO FERREZ | 13.380-2 | 10/11/2004 | 15/12/2004 | 1 | 10 | 14 | | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-065 | Ubatuba - Caraguatatuba - São Sebastião (complementar) | 002K | CONS. ENGER - EPT - PLANSEVI - UMAH | 13.593-9 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 9 | 9 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-065 | São Sebastião - Balsaçanga - Boracéia (complementar) | 002L | CONS. ENGEVIX - DUCTOR | 13.596-0 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 8 | 8 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-016/SP-063/SP-147 | Rod. D. Pedro - Piracema - Louveira - B. Paulista - Socorro - Itaipava (complementar) | 002M | CONS. SONDOTECNICA - LOGOS - CSL | 13.597-2 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 8 | 8 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-304 | Rod. Anhanguera - Piracicaba (complementar) | 002N | CONS. TECNOSOLO - COBRAPE - ESTÁTICA - TCRE | 13.594-0 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 7 | 7 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-255 | B. Esperança do Sul - Jai - S. Manuel (complementar) | 002O | ETEL ESTUDOS TÉCNICOS LTDA | 13.598-4 | 26/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 8 | 8 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-253 | SP-255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu (complementar) | 002P | CONS. SISCOM - CONSULDEL - VETEC - DYNATTEST | 13.596-1 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 8 | 8 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-294 | Marília - Borá - Itaci (complementar) | 002Q | CONS. MAGMA - GERIBELLO - DALCON | 13.596-3 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 8 | 8 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 002001-CI | SP-333 | Marília - Chaporá (complementar) | 002R | CONS. ESTED - LBR | 13.597-5 | 31/01/2005 | 01/02/2005 | 1 | 8 | 8 | 04/2/2005 | CONCLUÍDO |

CONTROLE DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA
JORNAL DE INVERSAO: 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

| ENTRAL | COMPONENTE | DESCRIÇÃO | TRONCO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | DATA ASSIN. CONTRATADO | ORDEN SERVIÇO | DATA | Nº CONTR. | PRAZOS (meses) | DECOR. | DATA COMCL. | SITUAÇÃO ATUAL |
|-----------|--|-----------|--------|---------|------------------------------------|-------------|------------------------|---------------|------|-----------|----------------|--------|-------------|----------------|
| | SISTEMA DE GERENCIA DE PAGAMENTOS | | | | | | | | | | | | | |
| 004003-CI | GERENCIAMENTO DE PAGAMENTOS | | | | | | | | | | | | | |
| | SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO | | | | | | | | | | | | | |
| 002003-CI | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | | | CONS. ENGER - DYNATTEST - PLANSEVI | 13.413-2 | 16/11/2004 | 01/12/2004 | 1 | 12 | 16 | | Jun/2006 | CONCLUÍDO |
| 002003-CI | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | A | | CONS. VETEC - MAURBERTEC | 13.421-1 | 17/11/2004 | 02/12/2004 | 1 | 12 | 18 | | Jun/2006 | CONCLUÍDO |
| 002003-CI | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | B | | ENGEVIX ENGENHARIA | 13.723-9 | 13/06/2005 | 23/06/2005 | 1 | 10 | 11 | | Jun/2006 | CONCLUÍDO |
| 002003-CI | SISTEMA DE CONTAGEM E CONTROLE PERMANENTE DE TRÁFEGO | | C | | CONS. TTC - MDN | 13.722-4 | 13/06/2005 | 23/06/2005 | 1 | 10 | 11 | | Jun/2006 | CONCLUÍDO |
| | SETOR DE MEIO AMBIENTE DO DER | | | | | | | | | | | | | |
| 007003-CI | APOIO A ÁREA AMBIENTAL DO DENSP | | | | CONS. ETEL - PRIME - TREINOS | 13.176-3 | 24/06/2004 | 01/07/2004 | 1 | 30 | 20 | | Jun/2006 | CONCLUÍDO |
| | SETOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA | | | | | | | | | | | | | |
| 004003-CI | APOIO A ÁREA DE ENGENHARIA | | | | CONS. VETEC - ENGEVIX - PLANSEVI | 13.422-3 | 17/11/2004 | 01/12/2004 | 1 | 18 | 14 | | Jun/2006 | CONCLUÍDO |
| | TREINAMENTO | | | | | | | | | | | | | |
| | ESTE COMPONENTE JÁ ESTÁ INCLuíDO NOS ÍTEM ANTERIORES DE FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | | | | | | | | | | | | | |

CONTROLE DAS LICITAÇÕES E CONTRATOS DO PROGRAMA
JORNAL DE INVERSAO: 4. GUSTOS CONCOMITANTES

| EDITAL | COMPONENTE | DESCRIÇÃO | TRECHO | LOTE Nº | EMPRESA | CONTRATO Nº | DATA ASSIN. CONTRATADO | ORDEM SERVIÇO | PRAZOS (meses) | DATA COMCL. | SITUAÇÃO ATUAL | | |
|--|------------|---|--------|---------|--|-------------|------------------------|---------------|----------------|-------------|----------------|------------|-----------|
| | | | | | | | | DATA | Nº | CONTR. | DECOR. | | |
| DESAPROPRIAÇÕES | | | | | | | | | | | | | |
| COMPENSAÇÃO AMBIENTAL | | | | | | | | | | | | | |
| 008004-TP | | PLANTIO COMPENSATÓRIO | | A | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRICOLA LTDA | 13.270-6 | 30/06/2004 | 20/06/2004 | 1 | 24 | 24 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 008004-TP | | PLANTIO COMPENSATÓRIO | | B | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRICOLA LTDA | 13.271-8 | 30/06/2004 | 20/06/2004 | 1 | 24 | 24 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 008004-TP | | PLANTIO COMPENSATÓRIO | | C | PLANTEC PLANEJ. E ENG. AGRICOLA LTDA | 13.272-0 | 30/06/2004 | 20/06/2004 | 1 | 24 | 24 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 008004-TP | | PLANTIO COMPENSATÓRIO | | D | SERG PTA. CONTR. E SERV. TÉCNICOS LTDA | 13.273-1 | 30/06/2004 | 20/06/2004 | 1 | 24 | 24 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| 008003-CI | | GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | | | | | | | | | | | |
| 008003-CI | | ACQUISITÓRIA - GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | | | CONS. GEOTEC - ITSEMAP - ENGEVAP | 13.420-0 | 17/11/2004 | 01/12/2004 | 1 | 18 | 24 | jun/2006 | CONCLUÍDO |
| ADQUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A POLÍCIA MILITAR | | | | | | | | | | | | | |
| PP 98-0083004 | | PROJETOR E ESTABILIZADOR | | 02 | MANIPULA REPRESENTAÇÕES LTDA | 13.542-9 | 29/12/2004 | 29/12/2004 | 1 | 1 | 1 | 01/03/2005 | CONCLUÍDO |
| PP 98-0083004 | | DE VIATURAS TIPO VAN | | 01 | DE INGRES DISTRIB DE VEÍCULOS LTDA | 13.543-0 | 29/12/2004 | 29/12/2004 | 1 | 1 | 1 | 01/03/2005 | CONCLUÍDO |
| DL 98-0071805 | | AP. DVD, CAMERA DIGITAL, TELA PROJEÇÃO E IMPRESSORA | | 02 | MANIPULA REPRESENTAÇÕES LTDA | 10/03/2005 | 10/03/2005 | 10/03/2005 | 1 | 1 | 1 | 10/03/2005 | CONCLUÍDO |
| DL 98-0080005 | | FILMADORA DIGITAL E DGR E MICRO COMPUTADOR | | 03 | MANIPULA REPRESENTAÇÕES LTDA | 10/03/2005 | 10/03/2005 | 10/03/2005 | 1 | 1 | 1 | 10/03/2005 | CONCLUÍDO |
| DL 98-0071805 | | 01 NOTEBOOK TOP DE LINHA | | 01 | VINCENT DO BRASIL ELETR. LTDA. EPP. | 08/06/2005 | 08/06/2005 | 08/06/2005 | 1 | 1 | 1 | 08/06/2005 | CONCLUÍDO |
| ADQUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA O CORPO DE BOMBEIROS | | | | | | | | | | | | | |
| PP 98-0037005 | | LUVAS DE SEGURANÇA, BOTAS E ROUPAS DE PROTEÇÃO | | 01 | BALASKA EQUIPMENTS IND. COM. LTDA. | 13.881-7 | 28/08/2005 | 28/08/2005 | 1 | 2 | 2 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| PP 98-0037005 | | ROUPAS DE PROTEÇÃO CONTRA RESPIROS TIPO TYVEK | | 02 | PRO-CAP ARTIGOS PROT. IND. LTDA. | 13.880-5 | 28/08/2005 | 28/08/2005 | 1 | 2 | 2 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| PP 98-0018005 | | APARELHO ANEMOMETROS, BOMBUJOS, LANTERNAS ETC | | 02 | KAEFY DO BRASIL LTDA. | 13.728-7 | 22/06/2005 | 22/06/2005 | 1 | 2 | 2 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |
| PP 98-0018005 | | SACOS, CARRAS, PÁS, BALDES, ABSORVENTES QUÍMICOS ETC | | 03 | KAEFY DO BRASIL LTDA. | 13.727-2 | 22/06/2005 | 22/06/2005 | 1 | 2 | 2 | 06/2/2005 | CONCLUÍDO |

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO

PLANO DE AQUISIÇÕES

Número do Projeto : BR- 0295
Número do Empréstimo: 1351/OC -BR
Nome do Projeto : Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo

Executor: DER/SP
Telefone: (11) 3326-7860
Email: derbid@terra.com.br

| Aquisições Principais do Projeto | Fonte de Financiamento | | Método de Aquisição ¹ | Pré-Qualificação | Aviso Específico de Aquisições | Estágio Atual ² |
|---|------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | BID (%) | Local/Outro (%) | | | Data Tentativa de Publicação | |
| 1. BENS o Bem 1 Aquisição Veículos e Equipamentos Diversos de Convênios com a PM e com o Corpo de Bombeiros do ESP Montante (US\$ 350.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 04/05/2005 | Adjudicado |

¹Notas: **LPI:** Licitação Pública Internacional
CD: Contratação Direta sem Licitação

CP: Comparação de Preços
LP: Licitação Privada
LPN: Licitação Pública Nacional
AD: Administração Direta

² A terminologia a utilizar será: Pendente / Adjudicado/ Cancelado

| Aquisições Principais do Projeto | Fonte de Financiamento | | Método de Aquisição ¹ | Pré-Qualificação | | Aviso Específico de Aquisições | Estágio Atual ² |
|---|------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | BID (%) | Local/Outro (%) | | Sim/Não | Data Tentativa de Publicação | | |
| 2. OBRAS o Obra 1 Restauração de Rodovias – 703 Km Montante (US\$ 160.280.000,00) | 40 | 60 | LPI | Não | 16/01/2002 | Adjudicado | |
| o Obra 2 Sinalização de Rodovias – 703 Km Montante (US\$ 12.350.000,00) | 40 | 60 | LPI | Não | 21/06/2003 | Adjudicado | |
| o Obra 3 Terminais Rodoviários – 51 un Montante (US\$ 3.500.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 18/05/2004 | Adjudicado | |
| o Obra 4 Compensação Ambiental Montante (US\$ 1.200.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 23/04/2004 | Adjudicado | |

| Aquisições Principais do Projeto | Fonte de Financiamento | | Método de Aquisição ¹ | Pré-Qualificação | | Aviso Específico de Aquisições | Estágio Atual ² |
|---|------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | BID (%) | Local/Outro (%) | | Sim/Não | Data Tentativa de Publicação | | |
| 3. SERVIÇOS DE CONSULTORIA o Serviço de consultoria 1 Serviços de Preparação para Obtenção de Financiamento Montante (US\$ 834.000,00) o Serviço de consultoria 2 14 Estudos e Projetos de Pavimentação de Rodovias. (703 Km) Montante (US\$ 3.710.000,00) o Serviço de consultoria 3 Estudos e Projetos de Pavimentação de Rodovias. (297 Km) Montante (US\$ 1.600.000,00) o Serviço de consultoria 4 Gerenciamento do Programa Montante (US\$ 6.663.000,00) o Serviço de consultoria 5 Auditoria Independente - Ano 2002 Montante (US\$ 8.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 07/08/1999 | Adjudicado | |
| | 0 | 100 | LPN | Não | 12/11/1999 | Adjudicado | |
| | 0 | 100 | LPN | Não | 29/09/2001 | Adjudicado | |
| | 100 | 0 | LPI | Sim | 31/05/2001 | Adjudicado | |
| | 0 | 100 | LPN | Não | 03/12/2002 | Adjudicado | |

| Aquisições Principais do Projeto | Fonte de Financiamento | | Método de Aquisição ¹ | Pré-Qualificação | | Aviso Específico de Aquisições | Estágio Atual ² |
|--|------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | BID (%) | Local/Outro (%) | | Sim/Não | Data Tentativa de Publicação | | |
| o Serviço de consultoria 6 Auditoria Independente – Ano 2003 Montante (US\$ 80.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 25/11/2003 | | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 7 Auditoria Independente – Ano 2004 Montante (US\$ 81.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 02/02/2005 | | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 8 Auditoria Independente – Ano 2005 Montante (US\$ 81.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 06/12/2005 | | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 9 Supervisão de Obras I (703 Km) Montante (US\$ 7.664.000,00) | 100 | 0 | LPI | Sim | 31/05/2001 | | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 10 Apoio Ambiental Montante (US\$ 1.482.000,00) | 100 | 0 | LPI | Sim | 18/03/2003 | | Adjudicado |

| Aquisições Principais do Projeto | Fonte de Financiamento | | Método de Aquisição ¹ | Pré-Qualificação | Aviso Específico de Aquisições | Estágio Atual ² |
|--|------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | BID (%) | Local/Outro (%) | | | Data Tentativa de Publicação | |
| o Serviço de consultoria 11 Sistema de Estatística de Tráfego Montante (US\$ 1.120.000,00) | 100 | 0 | LPI | Sim | 18/03/2003 | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 12 Gestão de Transporte de Cargas Perigosas Montante (US\$ 763.000,00) | 100 | 0 | LPI | Sim | 23/05/2003 | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 13 Gerência de Pavimento Montante (US\$ 1.527.000,00) | 100 | 0 | LPI | Sim | 23/05/2003 | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 14 Apoio à Diretoria de Engenharia Montante (US\$ 750.000,00) | 100 | 0 | LPI | Sim | 04/12/2003 | Adjudicado |
| o Serviço de consultoria 15 Supervisão de Terminais (51 un) Montante (US\$ 250.000,00) | 0 | 100 | LPN | Sim | 23/04/2004 | Adjudicado |

| Aquisições Principais do Projeto | Fonte de Financiamento | | Método de Aquisição ¹ | Pré-Qualificação | | Aviso Específico de Aquisições | Estágio Atual ² |
|---|------------------------|-----------------|----------------------------------|------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | BID (%) | Local/Outro (%) | | Sim/Não | Data Tentativa de Publicação | | |
| o Serviço de consultoria 16 Estudos e Projetos de Terminais Rodoviários Montante (US\$ 50.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 07/03/2003 | Adjudicado | |
| o Serviço de consultoria 17 Estudos e Projetos de Terminais Rodoviários Montante (US\$ 50.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 07/03/2003 | Adjudicado | |
| o Serviço de consultoria 18 Estudos e Projetos de Terminais Rodoviários Montante (US\$ 50.000,00) | 0 | 100 | LPN | Não | 07/03/2003 | Adjudicado | |

A seguir, são listadas todas as cláusulas contratuais com vencimento vigente no ano de 2006 e também aquelas pendentes a serem cumpridas no ano de 2007, com os respectivos históricos e situação quanto ao cumprimento das mesmas:

➤ **IN CLA 4.05 (c) – RELATÓRIO DE CONSERVAÇÃO 2006**

Vencimento em 31/03/2006

Histórico: Em 31/03/2006 foi encaminhado ao Banco o referido relatório através do ofício UCPRR-114/06.

Situação: Em 24/04/06 o Banco, através do ofício CBR-1481/06, considerou cumprida essa cláusula.

➤ **EE CLA 4.10 (b) (II) – PLANO DE ATENDIMENTO DE EMERGÊNCIA**

Vencimento em 23/01/2006

Histórico: Em 19/01/2006 foi encaminhado o referido "Plano de Atendimento de Emergência", através do ofício UCPRR-1.351-OC-OFC-0279/2006.

Situação: O Banco considerou cumprida a cláusula, conforme ofício CBR-389/2006 de 25/01/2006.

➤ **EE CLA 4.11 (c) – SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL**

Vencimento em 23/01/2006

Histórico: Em 23/01/2006 foi encaminhado o referido relatório, através do ofício UCPRR-1.351-OC-OFC-0280/2006.

Situação: O Banco considerou cumprida a cláusula, conforme ofício CBR-388/2006 de 25/01/2006.

➤ **NG ART 6.04 (b) – RECURSOS LOCAIS 2006**

Vencimento em 01/06/2006

Histórico: Em 31/03/2006 foi encaminhado ao Banco cópia da Lei de Execução Orçamentária para o exercício de 2006.

Situação: O Banco, através do ofício CBR-1849/06 deu por cumprida a cláusula contratual

➤ **IN ART 7.03 (a) (I) – RELATÓRIO SEMESTRAL**

Vencimento em 05/01/2006

Histórico: Em 11/01/2006 foi encaminhado o referido relatório, através do ofício UCPRR-1.351-OC-OFC-0278/2006.

Situação: O Banco considerou cumprida a cláusula, conforme ofício CBR-244/2006 de 18/01/2006.

➤ **NG ART 7.03 (a) (III) – ESTADOS FINANCEIROS 2005**

Vencimento em 30/04/2006

Histórico: Na data de 26/04/2006 foram encaminhados ao Banco, através do ofício UCPRR-0138/06, os relatórios da auditoria independente do programa, relativos ao exercício de 2005.

Situação: O Banco considerou cumprida a cláusula, conforme ofício CBR-6207/2006 de 22/12/2006.

➤ **EE CLA 3.05 (b) (ii) – PRAZO PARA ÚLTIMO DESEMBOLSO**

Vencimento em 23/07/2006

Histórico: Estão sendo processadas as informações referentes aos desembolsos realizados no Programa.

Situação: O banco considerou cumprida essa cláusula em 23/07/2006, na solicitação de nº 40.

➤ **EE CLA 4.10 (c) – GESTÃO DE CARGAS PERIGOSAS**

Vencimento em 23/07/2006

Histórico: Na data de 26/04/2006 foram encaminhados ao Banco, através do ofício UCPRR-0172/06, o Relatório Final elaborado pelo Consórcio Geotec / Itsemap / Engemap, referente ao desenvolvimento e implantação do Sistema de Gestão de Transporte de Produtos Perigosos.

Situação: O Banco considerou cumprida a cláusula, conforme ofício CBR-3690/2006 de 31/07/06.

➤ **IN ART 7.03 (a) (i) – RELATÓRIO SEMESTRAL**

Vencimento em 05/07/2006

Histórico: Em 11/01/2006 foi encaminhado o referido relatório, através do ofício UCPRR-0166/2006.

Situação: O Banco considerou cumprida a cláusula, conforme ofício CBR-3355/2006 de 31/07/06.

➤ **IN CLA 4.05 (c) – RELATÓRIO DE CONSERVAÇÃO 2007**

Vencimento em 31/03/2007

Histórico: Estão sendo levantadas e compiladas as informações junto às Diretorias de Engenharia, Obras e Planejamento e também Coordenadoria de Operação do DER/SP para a elaboração do referido relatório.

Situação: O relatório deverá ser encaminhado para apreciação do Banco no primeiro trimestre de 2007.

➤ **IN ART 7.03 (a) (ii) – RELATÓRIO FINAL**

Vencimento em 05/01/2007

Histórico: Trata-se do presente relatório.

Situação: Aguardando avaliação e aprovação do Banco.

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)

EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

MUTUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

EXECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

7.1 - QUADRO RESUMO - CUMPRIMENTO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS

| CLÁUSULA | DESCRIÇÃO | VENCIMENTO VIGENTE | VENCIMENTO PREVISTO | CUMPRIMENTO PELO DER/SP | APROVADO PELO BID |
|-----------------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------|-------------------------|-------------------|
| CP CLA 3.02 (a) | Unidade Coordenadora Programa | 23/01/2003 | - | 17/10/2001 | 23/07/2002 |
| CP CLA 3.02 (b) | Convênio Execução do Programa | 23/01/2003 | - | 23/08/2002 | 30/08/2002 |
| EJ CLA 3.03 | Minuta Convênio com Municípios | 23/01/2003 | - | 23/08/2002 | 30/08/2002 |
| EJ CLA 3.05 (a) | Prazo Início Material de Obras | 23/07/2005 | - | 28/06/2005 | 01/07/2005 |
| EE CLA 3.05 (b) | Prazo para Último Desembolso | 23/07/2006 | - | 23/07/2006 | 23/07/2006 |
| CP ART 4.01 (a) | Pareceres Jurídicos | 23/01/2003 | - | 08/10/2002 | 18/10/2002 |
| CP ART 4.01 (b) | Representantes Legais | 23/01/2003 | - | 22/10/2001 | 23/07/2002 |
| CP ART 4.01 (c) | Recursos Locais - 2002 | 23/01/2003 | - | 22/08/2002 | 09/10/2002 |
| CP ART 4.01 (d) | Relatório Inicial | 23/01/2003 | - | 04/09/2002 | 09/10/2002 |
| CP ART 4.01 (e) | Plano de Contas | 23/01/2003 | - | 02/10/2002 | 11/10/2002 |
| CP ART 4.01 (f) | Acordo para Auditoria | 23/01/2003 | - | 02/10/2002 | 11/10/2002 |
| CP ART 4.02 | Cumprimento de Condições Prévias | 23/01/2003 | - | 18/10/2002 | 18/10/2002 |
| EJ CLA 4.03 (i) | Contratação de Gerenciadora | 23/01/2003 | - | 14/06/2002 | 23/07/2002 |
| EJ CLA 4.03 (ii) | Contratação das Supervisoras | 23/01/2003 | - | 26/11/2002 | 29/11/2002 |
| EJ CLA 4.04 (a) (i) | Serviços Públicos Afetados | 23/07/2003 | - | 22/08/2002 | 30/08/2002 |
| EJ CLA 4.04 (a) (ii) | Execução Plano Reassentamento | 23/07/2003 | - | 25/03/2003 | 25/03/2003 |
| EJ CLA 4.04 (b) | Convênio com os Municípios | 23/07/2003 | - | 25/03/2003 | 09/04/2003 |
| IN CLA 4.05 (c) | Relatório de Conservação - 2004 | 30/09/2004 | 31/03/2004 | 30/09/2004 | 30/09/2004 |
| IN CLA 4.05 (c) | Relatório de Conservação - 2005 | 31/03/2005 | - | 24/03/2005 | 14/04/2005 |
| IN CLA 4.05 (c) | Relatório de Conservação - 2006 | 31/03/2006 | - | 31/03/2006 | 27/04/2006 |
| IN CLA 4.05 (c) | Relatório de Conservação - 2007 | 31/03/2007 | - | - | - |
| EE CLA 4.10 (a) (i) | Convênio Polícia Rodoviária | 23/07/2003 | - | 07/01/2004 | 08/01/2004 |
| EE CLA 4.10 (a) (ii) | Convênio Corpo de Bombeiros | 23/07/2003 | - | 07/01/2004 | 08/01/2004 |
| EE CLA 4.10 (b) (i) | Integração Sistemas Informação | 23/07/2004 | 23/01/2004 | 19/01/2005 | 21/01/2005 |
| EE CLA 4.10 (b) (ii) | Plano Atendimento Emergência | 23/01/2006 | 23/01/2004 | 19/01/2006 | 25/01/2006 |
| EE CLA 4.10 (c) | Gestão de Cargas Perigosas | 22/07/2006 | 23/07/2004 | 24/07/2006 | 31/07/2006 |
| EE CLA 4.11 (a) | Assessoria Ambiental ao DER/SP | 23/07/2004 | 23/07/2003 | 14/07/2004 | 16/07/2004 |
| EE CLA 4.11 (b) (i) | Sistema Informações Ambientais | 23/07/2004 | 23/01/2004 | 14/07/2004 | 16/07/2004 |
| EE CLA 4.11 (b) (ii) | Levantamento Passivo Ambiental | 23/07/2004 | 23/01/2004 | 14/07/2004 | 16/07/2004 |
| EE CLA 4.11 (c) | Sistema Gestão Ambiental | 23/01/2006 | 23/01/2005 | 23/01/2006 | 25/01/2006 |
| NG ART 6.04 (b) | Recursos Locais - 2003 | 01/03/2003 | - | 20/02/2003 | 20/03/2003 |
| NG ART 6.04 (b) | Recursos Locais - 2004 | 01/03/2004 | - | 25/03/2004 | 26/03/2004 |
| NG ART 6.04 (b) | Recursos Locais - 2005 | 01/03/2005 | - | 24/02/2005 | 02/03/2005 |
| NG ART 6.04 (b) | Recursos Locais - 2006 | 01/06/2006 | 01/03/2006 | 31/03/2006 | 27/04/2006 |
| IN ART 7.03 (a) | Relatório Fundo Rotativo - JUN/2003 | 31/08/2003 | - | - | - |
| IN ART 7.03 (a) | Relatório Fundo Rotativo - DEZ/2003 | 28/02/2004 | - | - | - |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/01/2003 | - | 09/01/2003 | 16/01/2003 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/07/2003 | - | 18/07/2003 | 23/07/2003 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/01/2004 | - | 07/01/2004 | 08/01/2004 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/07/2004 | - | 13/07/2004 | 23/08/2004 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/01/2005 | - | 13/01/2005 | 24/01/2005 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/07/2005 | - | 15/07/2005 | 15/07/2005 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/01/2006 | - | 11/01/2006 | 18/01/2006 |
| IN ART 7.03 (a) (i) | Relatório Semestral | 05/07/2006 | - | 10/07/2006 | 18/07/2006 |
| IN ART 7.03 (a) (ii) | Relatório Final | 05/01/2007 | - | - | - |
| NG ART 7.03 (a) (iii) | Estados Financeiros - 2002 | 30/04/2003 | - | 25/04/2003 | 23/07/2003 |
| NG ART 7.03 (a) (iii) | Estados Financeiros - 2003 | 30/04/2004 | - | 30/04/2004 | 08/04/2005 |
| NG ART 7.03 (a) (iii) | Estados Financeiros - 2004 | 30/04/2005 | - | 28/04/2005 | 08/12/2005 |
| NG ART 7.03 (a) (iii) | Estados Financeiros - 2005 | 30/04/2006 | - | 28/04/2006 | 28/04/2006 |

8.1**OBRAS DE RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS E SUPERVISÃO**

Para o primeiro pacote de obras de recuperação rodoviária, foram emitidas ordens de serviço nas seguintes datas: 06/01/2003, 16/01/2003 e 17/02/2003. O lote 02 obteve Ordem de Serviço em 28/02/2003. O lote 17, após decisão judicial favorável ao DER/SP, teve seu contrato assinado em 14/04/2003 e emissão da respectiva Ordem de Serviço em 22/04/2003.

Foram emitidas as ordens de serviços para os lotes 01 e 03 em 27/03/2003 e 19/03/2003, respectivamente.

Em 24/02/2003 foram paralisadas as obras para os lotes 12 e 13 em virtude de liminar datada de 17/02/2003. Após decisão judicial favorável ao Órgão Executor, as obras foram retomadas em 14/03/2003.

A "Ordem de Serviço" para as supervisoras foi emitida, para os lotes B a J, em 16/12/2002 e para o lote A em 16/01/2003.

8.1.2 OBRAS CONCLUÍDAS

| RODOVIA | LOTE | TRECHO | EXT (km) | CONSTRUTORA | DATA DA CONCLUSÃO |
|-------------------------------|------|--|-------------|----------------------|----------------------|
| SP-270 | 20 | Pres. Prudente – Trevo Movepa | 4,1 | ENCALSO | JUN/2003 |
| SP-333 | 19 | Echaporã – Assis | 31,3 | S/A PAULISTA | ABR/2004 |
| SP-425 | 20 | Martinópolis – Pres. Prudente | 32,4 | ENCALSO | ABR/2004 |
| SP-099 | 01 | Alto da Serra – Caraguatatuba | 19,0 | DELTA | SET/2004 |
| SP-055 | 06 | Boracéia – Bertioga | 29,4 | CNO | SET/2004 |
| SP-055 | 07 | Bertioga – Monte Cabrão | 27,2 | GALVÃO | OUT/2004 |
| SP-331 | 14 | Rod. Washington Luiz – Ibitinga | 56,5 | BANDEIRANTE | OUT/2004 |
| SP-304 | 11 | Rod. Anhanguera – Piracicaba | 38,3 | S/A PAULISTA | DEZ/2004 |
| SP-147 | 10 | Socorro – Itapira | 39,8 | SOBRENCO | JAN/2005 |
| SP-253 | 15 | SP255 – Pradópolis – Rio Mogi Guaçu | 30,2 | ANDRADE GUTIERREZ | JAN/2005 |
| SP-294 | 16 | Marília – Borá | 45,4 | CAMARGO CORREA | JAN/2005 |
| SP-255 | 12 | Boa Esperança do Sul – Jaú | 25,0 | CONTER | FEV/2005 |
| SP-294 | 17 | Borá – Iacri | 44,6 | EGESA | FEV/2005 |
| SP-255 | 13 | Jaú – São Manoel | 48,5 | CONTER | MAR/2005 |
| SP-036 | 08 | Rod. D. Pedro I – Piracala | 14,0 | ESTRUTURAL | ABR/2005 |
| SP-063 | 09 | Louveira – Bragança Paulista | 54,0 | SOBRENCO | ABR/2005 |
| SP-333 | 18 | Marília – Echaporã | 35,7 | FERREIRA GUEDES | SET/2005 |
| SP-055 | 02 | Ubatuba – Caraguatatuba | 46,5 | OAS | OUT/2005 |
| SP-055 | 03 | Caraguatatuba – São Sebastião | 17,7 | DELTA | OUT/2005 |
| SP-055 | 04 | São Sebastião – Boissucanga | 34,9 | QUEIROZ GALVÃO | OUT/2005 |
| SP-055 | 05 | Boissucanga – Boracéias | 28,7 | OAS | OUT/2005 |
| EXTENSÃO TOTAL CONCLUÍDA (km) | | | | | 703,2 |

8.2 OBRAS EM TERMINAIS RODOVIÁRIOS

São apresentadas a seguir as tabelas para acompanhamento da situação das obras de construção, ou de execução de serviços de melhoria e adaptação em terminais de ônibus interurbanos.

8.2.1 OBRAS CONCLUÍDAS

| TERMINAL | SERVIÇO | EMPREITEIRA | CONTRATO | DATA DA CONCLUSÃO |
|--------------------------|------------|----------------------|----------|-------------------|
| Bady Bassit | construção | LOGIC | 13.302-4 | MAR/2006 |
| Balbinos | construção | CONSDON | 13.337-1 | DEZ/2005 |
| Bofete | construção | CRONACON | 13.336-0 | JAN/2006 |
| Campina do Monte Alegre | construção | CRONACON | 13.336-0 | ABR/2006 |
| Emilianópolis | construção | PEMA | 13.410-7 | DEZ/2005 |
| Guapiara | construção | CRONACON | 13.336-0 | JAN/2006 |
| Monte Azul Paulista | construção | DP BARROS | 13.300-0 | FEV/2006 |
| Novo Horizonte | construção | DP BARROS | 13.301-2 | AGO/2005 |
| Ubarana | construção | LOGIC | 13.302-4 | MAR/2006 |
| Ubirajara | construção | CONSDON | 13.337-1 | DEZ/2005 |
| Vargem Grande do Sul | construção | CRONACON | 13.351-6 | NOV/2005 |
| Adamantina | reforma | SIMIONI VIESTI LTDA. | 13.308-5 | JAN/2006 |
| Águas de Lindóia | reforma | CRONACON | 13.306-1 | NOV/2005 |
| Altair | reforma | ALEXANDRE MANFRINI | 13.382-6 | JUL/2005 |
| Amparo | reforma | CRONACON | 13.306-1 | NOV/2005 |
| Araçatuba | reforma | SIMIONI VIESTI LTDA. | 13.307-3 | FEV/2006 |
| Araras | reforma | BPS BORATO | 13.342-5 | FEV/2005 |
| Bauru | reforma | PROJEÇÃO | 13.338-3 | DEZ/2005 |
| Bebedouro | reforma | ALEXANDRE MANFRINI | 13.382-6 | AGO/2005 |
| Birigui | reforma | SIMIONI VIESTI | 13.307-3 | FEV/2006 |
| Brotas | reforma | RESIPLAN | 13.334-6 | MAI/2005 |
| Capão Bonito | reforma | MADRI | 13.345-0 | DEZ/2005 |
| Dracena | reforma | SIMIONI VIESTI | 13.308-5 | FEV/2006 |
| Espírito Santo do Pinhal | reforma | FBS | 13.341-3 | MAR/2005 |
| Guarantã | reforma | RESIPLAN | 13.343-7 | ABR/2005 |
| Guararapes | reforma | CONSTRUTORA | 13.307-3 | FEV/2006 |
| Guzolândia | reforma | DEMOP | 13.340-1 | NOV/2005 |
| Ibitinga | reforma | MISORELLI PALMIERI | 13.346-2 | SET/2005 |
| Jaboticabal | reforma | ANDRADE GALVÃO | 13.304-8 | NOV/2005 |
| Jacupiranga | reforma | PROJEÇÃO | 13.330-9 | OUT/2005 |
| Juquiá | reforma | PROJEÇÃO | 13.330-9 | OUT/2005 |
| Lindóia | reforma | CRONACON | 13.306-1 | NOV/2005 |
| Lins | reforma | RESIPLAN LTDA. | 13.343-7 | MAR/2005 |
| Nova Guataporanga | reforma | SIMIONI VIESTI | 13.308-5 | JAN/2006 |
| Nova Independência | reforma | ESANCO | 13.347-4 | FEV/2006 |
| Ouro Verde | reforma | ESANCO | 13.332-2 | DEZ/2005 |
| Penápolis | reforma | SIMIONI VIESTI | 13.307-3 | FEV/2006 |
| Piacatu | reforma | DIGNA | 13.331-0 | MAR/2006 |
| Pilar do Sul | reforma | CRONACON | 13.305-0 | FEV/2006 |

| TERMINAL | SERVIÇO | EMPREITEIRA | CONTRATO | DATA DA CONCLUSÃO |
|----------------------------|------------|----------------|----------|-------------------|
| Presidente Epitácio | reforma | ESANCO | 13.332-2 | FEV/2006 |
| Queluz | reforma | INSIGHT | 13.335-8 | NOV/2005 |
| Riversul | reforma | VANGUARDA | 13.333-4 | DEZ/2005 |
| Santo Antonio do Aracanguá | construção | SIMIONI VIESTI | 13.303-6 | MAI/2006 |
| Santópolis do Aguapeí | reforma | DIGNA | 13.331-0 | MAR/2006 |
| São Carlos | reforma | ANDRADE GALVÃO | 13.304-8 | DEZ/2005 |
| São Roque | reforma | CRONACON | 13.305-0 | FEV/2006 |

8.2.2 OBRAS EM ANDAMENTO

Todas as obras foram concluídas e devidamente recebidas por parte do DER – Departamento de Estradas de Rodagem e também das Prefeituras Municipais.

Em 22 de junho de 2005 foi encaminhado ao Banco o ofício nº UCPRR-1.351-OC-OFC-0248/2005, onde o DER/SP comunica a decisão de não executar as obras de construção dos terminais rodoviários a seguir relacionados:

| TERMINAL | SERVIÇO | EMPREITEIRA | CONTRATO |
|-----------------------|------------|-------------|----------|
| Águas de São Pedro | construção | CRONACON | 13.329-2 |
| Santa Bárbara D'Oeste | construção | CONSLADEL | 13.363-2 |
| Tupi Paulista | construção | PEMA | 13.410-7 |

Em 24/06/2005, através do ofício CBR-2932/05, o Banco concorda com a exclusão desses terminais do Subprograma de Obras em Terminais Rodoviários. O único terminal cujas obras ainda não foram concluídas é o de Santo Antonio do Aracanguá. Segundos os últimos levantamentos realizados, as obras devem estar totalmente concluídas e entregues à Prefeitura até o final do mês de maio de 2006.

Nos quadros a seguir são demonstrados todos os aspectos financeiros do programa, no que diz respeito a desembolsos efetuados por fonte de financiamento e por categoria de inversão, constando também os valores vigentes em conformidade com o contrato de empréstimo assinado com o Banco em 23/06/2002.

Verifica-se que a participação financeira nos desembolsos por parte do Banco na categoria "2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS", é superior aos desembolsos da contrapartida local. Esse descompasso deve se equilibrar ainda no primeiro semestre de 2004, pois, a partir de janeiro de 2004, os desembolsos para o componente "Obras de Recuperação" terão uma participação maior da contrapartida local.

9.1 *QUADRO DE INVESTIMENTO POR CATEGORIA DE INVERSÃO*

Este quadro demonstra o custo atual do Programa, estimado no montante de US\$ 254.000.000,00, com a distribuição por fonte de financiamento e categoria de investimento, conforme o contrato de empréstimo vigente.

9.2 *QUADRO DE CONTROLE DE DESEMBOLSO*

Neste quadro são demonstrados os desembolsos ocorridos até a solicitação de nº 40, por origem de aporte, com a respectiva participação percentual.

9.3 *INVESTIMENTOS DO PROGRAMA*

Este quadro resume a situação financeira do programa e é atualizado semestralmente. Em suas colunas são informados, por fonte de financiamento e por categoria de inversão, os valores conforme o contrato vigente, os valores desembolsados acumulados até dezembro de 2005, os valores desembolsados no primeiro semestre de 2006, os valores desembolsados acumulados até a solicitação nº 40 e, finalmente, o saldo dos valores a serem desembolsados até a conclusão do programa.

9.4 *QUADRO RESUMO DOS INVESTIMENTOS*

Este quadro, de maneira resumida, demonstra, por fonte de financiamento, os valores desembolsados e justificados, os valores do fundo rotativo a justificar e o saldo, os valores de aporte de contrapartida local a justificar, o percentual de participação nos investimentos realizados e os avanços físico e financeiro do Programa.

9.5 *QUADRO DE CONTROLE DOS CUSTOS FINANCEIROS*

Nesse quadro são lançados os custos financeiros para as despesas com inspeção e vigilância, contemplando os valores previstos e os valores realizados, com suas respectivas datas.

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)
PRÉSTIMO 1351/OC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- QUADRO DE INVESTIMENTOS POR CATEGORIA DE INVERSÃO

NFORME CONTRATO MODIFICADO EM 05 DE ABRIL DE 2006

Valores em US\$

| CATEGORIA DE INVERSÃO | | % | TOTAL | % | BID | % | LOCAL |
|-----------------------------------|---|--------|----------------|-----|----------------|-----|----------------|
| ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | | 4,2 | 10.738.674,93 | 49 | 5.250.000,00 | 51 | 5.488.674,93 |
| 1 | Estudos e Projetos | 1,8 | 4.485.674,93 | 0 | 0,00 | 100 | 4.485.674,93 |
| 2 | Administração do Programa | 2,5 | 6.253.000,00 | 84 | 5.250.000,00 | 16 | 1.003.000,00 |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | | 91,4 | 232.267.000,00 | 46 | 106.551.901,70 | 54 | 125.715.098,30 |
| 1 | Obras de Recuperação de Rodovias (703 km) | 83,4 | 211.852.000,00 | 44 | 93.838.305,08 | 56 | 118.013.694,92 |
| 2 | Obras em Terminais Rodoviários | 2,1 | 5.207.000,00 | 0 | 0,00 | 100 | 5.207.000,00 |
| 3 | Supervisão Ambiental e de Obras Rodoviárias | 6,0 | 15.208.000,00 | 84 | 12.713.596,62 | 16 | 2.494.403,38 |
| FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | | 3,5 | 8.995.000,00 | 78 | 7.016.000,00 | 22 | 1.979.000,00 |
| 1 | Sistema de Gerência de Pavimentos | 0,9 | 2.354.000,00 | 61 | 1.434.000,00 | 39 | 920.000,00 |
| 2 | Sistema de Estatística de Tráfego | 0,8 | 2.003.000,00 | 85 | 1.700.000,00 | 15 | 303.000,00 |
| 3 | Sector de Meio Ambiente do DER/SP | 1,2 | 2.996.000,00 | 97 | 2.900.000,00 | 3 | 96.000,00 |
| 4 | Sector de Projetos de Engenharia | 0,6 | 1.642.000,00 | 60 | 982.000,00 | 40 | 660.000,00 |
| 5 | Treinamento | 0,0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| CUSTOS ESTAGGERANTES | | 0,8 | 1.962.350,7 | 57 | 1.107.098,30 | 43 | 1.176,77 |
| 1 | Desapropriações | 0,0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| 2 | Compensação Ambiental | 0,1 | 364.325,07 | 0 | 0,00 | 100 | 364.325,07 |
| 3 | Gestão de Transporte de Produtos Perigosos | 0,6 | 1.555.000,00 | 71 | 1.102.098,30 | 29 | 452.901,70 |
| INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | | 0,93 | 20.000,00 | 100 | 20.000,00 | 0 | 0,00 |
| TOTAL DO PROGRAMA | | 100,00 | 254.000.000,00 | 47 | 120.000.000,00 | 53 | 134.000.000,00 |
| PERCENTUAL SOBRE O TOTAL | | | 100% | | 47,2% | | 52,8% |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)
PRÉSTIMO 1351/OC-BR

TUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo
ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem
- QUADRO DE CONTROLE DE DESEMBOLSO
TAL DESEMBOLSADO ATÉ A SOLICITAÇÃO Nº 41

Valores em US\$

| CATEGORIA DE INVERSÃO | | % | TOTAL | % | BID | % | LOCAL |
|--|---|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|--------------|-----------------------|
| ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | | 4,40 | 11.140.594,89 | 47,12 | 5.250.000,00 | 52,88 | 5.890.584,89 |
| 1 | Estudos e Projetos | 1,77 | 4.485.674,93 | 0,00 | - | 0,00 | 4.485.674,93 |
| 2 | Administração do Programa | 2,63 | 6.654.919,96 | 78,89 | 5.250.000,00 | 21,11 | 1.404.919,96 |
| OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | | 91,33 | 231.495.907,94 | 46,03 | 106.551.931,70 | 53,97 | 124.944.006,24 |
| 1 | Obras de Recuperação de Rodovias | 83,32 | 211.198.504,57 | 44,43 | 93.838.305,08 | 55,57 | 117.360.199,49 |
| 2 | Obras em Terminais Rodoviários | 2,01 | 5.089.979,98 | 0,00 | - | 0,00 | 5.089.979,98 |
| 3 | Supervisão Ambiental e de Obras Rodoviárias | 6,00 | 15.207.423,39 | 83,60 | 12.713.596,62 | 16,40 | 2.493.826,77 |
| FORTEALECIMENTO INSTITUCIONAL | | 3,52 | 8.927.212,50 | 78,59 | 7.016.000,00 | 21,41 | 1.911.212,50 |
| 1 | Sistema de Gerência de Pavimentos | 0,92 | 2.342.287,41 | 61,22 | 1.434.000,00 | 38,78 | 908.287,41 |
| 2 | Sistema de Estatística de Tráfego | 0,78 | 1.988.446,01 | 85,49 | 1.700.000,00 | 14,51 | 288.446,01 |
| 3 | Sector de Meio Ambiente do DER/SP | 1,18 | 2.989.623,16 | 97,00 | 2.900.000,00 | 3,00 | 89.623,16 |
| 4 | Sector de Projetos de Engenharia | 0,63 | 1.606.855,92 | 61,11 | 982.000,00 | 38,89 | 624.855,92 |
| 5 | Treinamento | 0,00 | - | 0,00 | - | 0,00 | - |
| CUSTOS CONCORRENTES | | 0,72 | 1.820.932,48 | 60,52 | 1.102.098,30 | 39,48 | 718.834,18 |
| 1 | Desapropriações | 0,00 | - | 0,00 | - | 0,00 | - |
| 2 | Compensação Ambiental | 0,11 | 273.895,31 | 0,00 | - | 0,00 | 273.895,31 |
| 3 | Gestão de Transporte de Produtos Perigosos | 0,61 | 1.547.037,17 | 71,24 | 1.102.098,30 | 28,76 | 444.938,87 |
| INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | | 0,63 | 88.069,00 | 100,00 | 80.000,00 | 9,00 | - |
| SUBTOTAL | | 100,00 | 253.464.647,81 | 47,34 | 120.000.000,00 | 52,66 | 133.464.647,81 |
| FUNDO ROTATIVO | | 0,00 | - | - | - | - | - |
| TOTAL JA DESEMBOLSADO NO PROGRAMA | | 100,00 | 253.464.647,81 | 47,34 | 120.000.000,00 | 52,66 | 133.464.647,81 |
| PERCENTUAL SOBRE O TOTAL | | | | | 47,34% | | 52,66% |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0288)

PRÉSTIMO 131HOC-88

ESTADO: Governo do Estado de São Paulo

ECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

- INVESTIMENTOS DO PROGRAMA

Valores em US\$

| CATEGORIA DE ATIVIDADE | VALORES EM US\$ - CUSTOS DE CAPITAL | | | | VALORES EM US\$ - CUSTOS DE MANUTENÇÃO | | | | VALORES EM US\$ - CUSTOS DE OPERAÇÃO | | | | VALORES EM US\$ - CUSTOS DE OUTROS | | | |
|---|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|--|----------------|----------------|----------------|--------------------------------------|----|----|----|------------------------------------|----|----|--------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | 5.250.000,00 | 5.488.674,93 | 4.387.303,23 | 5.282.130,26 | 662.696,77 | 608.464,63 | 5.250.000,00 | 5.890.594,89 | - | - | - | - | - | - | - | (401.919,86) |
| 1.1 ESTUDOS E PROJETOS | - | 4.406.674,93 | - | 4.406.674,93 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1.2 ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA | 5.250.000,00 | 1.000.000,00 | 4.387.303,23 | 706.455,33 | 662.696,77 | 608.464,63 | 5.250.000,00 | 1.404.919,96 | - | - | - | - | - | - | - | (401.919,86) |
| 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 106.551.901,70 | 125.715.098,30 | 108.639.189,22 | 123.568.642,58 | 12.732,43 | 1.375.363,66 | 106.551.901,70 | 124.944.006,24 | - | - | - | - | - | - | - | 775.662,08 |
| 2.1 OBRAS DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS | 83.858.306,08 | 118.013.864,82 | 93.238.305,04 | 116.856.774,85 | 0,04 | 403.424,84 | 83.858.306,08 | 117.380.199,49 | - | - | - | - | - | - | - | 653.465,43 |
| 2.2 OBRAS EM TERRAPLÊS | - | 5.207.000,00 | - | 4.158.101,23 | - | 830.816,75 | - | 5.088.979,98 | - | - | - | - | - | - | - | 117.050,02 |
| 2.3 SUPERVISÃO AMBIENTAL E DE OBRAS RODOVÁRIAS | 12.713.596,62 | 2.484.403,36 | 12.700.884,18 | 2.462.708,50 | 12.732,44 | 41.120,27 | 12.713.596,62 | 2.483.826,77 | - | - | - | - | - | - | - | 675,81 |
| 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | 7.016.000,00 | 1.979.000,00 | 5.056.708,72 | 1.258.933,18 | 1.949.291,28 | 652.279,32 | 7.016.000,00 | 1.911.212,50 | - | - | - | - | - | - | - | 67.787,68 |
| 3.1 SISTEMA DE GERÊNCIA DE PAVIMENTOS | 1.434.000,00 | 928.000,00 | 1.062.948,06 | 769.303,48 | 431.053,84 | 138.863,63 | 1.434.000,00 | 908.287,41 | - | - | - | - | - | - | - | 11.712,59 |
| 3.2 SISTEMA DE ESTATÍSTICA DE TRÁFEGO | 1.709.000,00 | 303.000,00 | 1.124.046,08 | 228.185,96 | 575.954,91 | 80.280,03 | 1.709.000,00 | 288.446,01 | - | - | - | - | - | - | - | 14.553,99 |
| 3.3 SETOR DE MEIO AMBIENTE DO DER/SP | 2.900.000,00 | 98.000,00 | 2.333.006,43 | 2.723,59 | 568.383,57 | 96.898,57 | 2.900.000,00 | 98.823,16 | - | - | - | - | - | - | - | 6.376,84 |
| 3.4 SETOR DE PROJETOS DE ENGENHARIA | 982.000,00 | 980.000,00 | 608.111,14 | 258.730,13 | 375.888,86 | 306.135,79 | 982.000,00 | 824.865,82 | - | - | - | - | - | - | - | 35.144,08 |
| 3.5 TREINAMENTO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4. CUSTOS CONCORRENTES | 1.102.098,30 | 817.236,77 | 912.002,82 | 524.824,22 | 189.495,36 | 188.808,95 | 1.102.098,30 | 718.533,18 | - | - | - | - | - | - | - | 98.582,59 |
| 4.1 DESAPROPRIAÇÕES | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4.2 COMPENSAÇÃO AMBIENTAL | - | 384.326,07 | - | 228.179,38 | - | 45.715,82 | - | 273.806,31 | - | - | - | - | - | - | - | 90.428,75 |
| 4.3 GESTÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS | 1.102.098,30 | 432.961,70 | 912.502,82 | 285.644,83 | 188.495,38 | 148.094,04 | 1.102.098,30 | 444.939,87 | - | - | - | - | - | - | - | 7.982,83 |
| 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | 80.000,00 | - | 80.000,00 | - | - | - | 80.000,00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5.1 OBRAS POR REALIZAR | 120.000.000,00 | 121.000.000,00 | 118.985.004,89 | 137.533.730,24 | 3.013.915,91 | 2.830.917,57 | 120.000.000,00 | 133.464.647,81 | - | - | - | - | - | - | - | 535.352,19 |
| 5.2 RECUPERAÇÃO POR FORTIL DE CURSO (C) | 47,24% | 32,46% | 27,74% | 52,76% | 51,57% | 48,23% | 47,34% | 52,66% | - | - | - | - | - | - | - | 0,47% |
| 5.3 VAL POR TIPO DE INVESTIMENTO | 251.000.000,00 | 267.618.414,33 | 267.618.414,33 | 5.844.833,18 | 5.844.833,18 | 253.464.647,81 | 253.464.647,81 | 535.352,19 | - | - | - | - | - | - | - | 0,21% |
| 5.4 RECUPERAÇÃO POR TIPO DE INVESTIMENTO (C) | 300,88% | 97,41% | 97,41% | 2,30% | 2,30% | 39,79% | 39,79% | 0,21% | - | - | - | - | - | - | - | - |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-02395)

RECEÍTO 1351/OC-BR

ÓRGÃO: Governo do Estado de São Paulo

UNIDADE: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem

QUADRO RESUMO DOS INVESTIMENTOS

| Item | Valor Total | Valor em R\$ | Valor em % | Valor em R\$ | Valor em % | FUNDOS AMPLIAR | | Valor em R\$ | Valor em % | Valor em R\$ | Valor em % | Valor em R\$ | Valor em % |
|----------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|----------------|-------|--------------|------------|----------------|------------|-----------------------|------------|
| | | | | | | AMPLIAR | SAFIO | | | | | | |
| TE BID | 120.000.000,00 | 50 | 120.000.000,00 | 47 | 120.000.000,00 | - | - | - | - | 120.000.000,00 | 47,34 | AVANÇO FÍSICO (%) | 100 |
| TE LOCAL | 120.000.000,00 | 50 | 134.000.000,00 | 53 | 133.464.847,81 | - | - | - | - | 133.464.847,81 | 52,66 | AVANÇO FINANCEIRO (%) | 100 |
| - GERAL | 240.000.000,00 | 100 | 254.000.000,00 | 100 | 253.464.847,81 | - | - | - | - | 253.464.847,81 | 100,00 | CONCLUSÃO (meses) | 0 |

ATORIO N

47

355 DEZEMBRO DE 2006

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)**EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR****MUTUÁRIO: Governo do Estado de São Paulo****EXECUTOR: DER/SP - Departamento de Estradas de Rodagem****9.5 - QUADRO DE CONTROLE DOS CUSTOS FINANCEIROS**

| INSPEÇÃO E VIGILÂNCIA | | | | |
|-----------------------|-----------------|--------------|------------|--------------------|
| DATA | PREVISÃO | | REALIZADO | |
| | ORIGINAL (US\$) | ATUAL (US\$) | DATA | VALOR PAGO EM US\$ |
| 31/12/2002 | 80.000,00 | 0,00 | 31/12/2002 | 0,00 |
| 31/03/2003 | 80.000,00 | 40.000,00 | 31/03/2003 | 40.000,00 |
| 30/06/2003 | 80.000,00 | 40.000,00 | 30/06/2003 | 40.000,00 |
| 30/09/2003 | 80.000,00 | 0,00 | 30/09/2003 | 0,00 |
| 31/12/2003 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 31/03/2004 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 30/06/2004 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 30/09/2004 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 31/12/2004 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 31/03/2005 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 30/06/2005 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 30/09/2005 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 31/12/2005 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 31/03/2006 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| 30/06/2003 | 80.000,00 | 0,00 | | |
| SOMA | 1.200.000,00 | 80.000,00 | | 80.000,00 |

10 ASPECTOS AMBIENTAIS

10.1 ATIVIDADES AMBIENTAIS

Como parte das atividades de acompanhamento das obras do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo – DER/SP-BID é feita a Supervisão Ambiental, cujo objetivo é avaliar o desempenho ambiental das empreiteiras e suas respectivas obras.

São verificados e analisados os aspectos relacionados à conformidade legal das obras (cumprimento da legislação ambiental e atendimento às exigências e condicionantes das licenças e autorizações ambientais específicas), ao controle e aos cuidados para proteção do meio ambiente.

A avaliação do desempenho ambiental permite à Supervisora Ambiental e ao DER/SP identificar possíveis deficiências e situações de não-conformidade legal, além de alertar e auxiliar as empreiteiras a superar falhas e obter ou recuperar o desempenho ambiental desejado.

A supervisão ambiental é feita por meio de vistorias técnicas sistemáticas e periódicas dos trechos rodoviários em obras para se obter informações relativas às práticas de controle ambiental na realização dos serviços necessários à execução das obras de engenharia.

10.1.1 VISTORIAS TÉCNICAS E DOCUMENTAÇÃO

As vistorias técnicas, realizadas de forma sistemática e com a frequência mínima de duas por mês, permitem identificar as ocorrências de impactos ambientais positivos e negativos e as conformidades e não conformidades ambientais. Permitem ainda acompanhar os resultados das ações implementadas (medidas corretivas e preventivas), assim como verificar a necessidade de correção dos eventuais desvios detectados.

Ao final de cada vistoria é elaborado um laudo técnico contendo um resumo das observações efetuadas durante a vistoria, com o registro das ocorrências ambientais, providências e prazos para cumprimento. Estes dados são registrados no Diário de Obras da Supervisora de Obras e comunicados às respectivas Diretoria Regional do DER/SP e Empreiteira, para ciência e providências.

As ocorrências observadas e as providências solicitadas são documentadas e registradas em planilhas com fotografias. Para os casos de ocorrências mais críticas é emitida uma Notificação de Ocorrência Ambiental.

Os resultados dos trabalhos de supervisão ambiental de cada lote de obra e respectivas áreas de apoio são organizados em relatórios mensais encaminhados à Assessoria Ambiental do DER/SP.

O Relatório Mensal de Supervisão Ambiental contém a síntese das vistorias realizadas e do acompanhamento ambiental das obras e áreas de apoio, com o registro das ocorrências ambientais e os resultados das medidas adotadas. O Relatório Mensal, com a avaliação do desempenho ambiental, serve de base para a emissão, a cada mês, do Certificado de Análise da Conformidade Ambiental.

O Certificado de Análise da Conformidade Ambiental, assinado pela Supervisora Ambiental e pelo representante da Assessoria Ambiental do DER/SP, contém o resultado da avaliação dos relatórios mensais e o grau de conformidade ambiental de cada obra. Ele se destina a atestar o cumprimento pela empreiteira da legislação ambiental, dos procedimentos propostos no Plano de Controle Ambiental - PCA e das especificações, exigências e recomendações ambientais.

Os Certificados de Análise de Conformidade Ambiental são encaminhados à Assessoria Ambiental do DER/SP e Supervisora de Obras, pela Diretoria de Engenharia do DER/SP, e ao Diretor Regional do DER/SP e Empreiteira, pela Diretoria de Operações do DER/SP.

10.1.2 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

Durante as obras da Fase I, foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- Estruturação de documentos técnicos referentes à supervisão ambiental das obras do programa e elaboração de modelos de documentos (Fichas de Vistoria, Comunicações de Ocorrências Ambientais e dos Certificados de Análise de Conformidade Ambiental);
- Estruturação do fluxo de documentos e informações técnicas do programa de supervisão ambiental das obras do programa;
- Vistorias técnicas aos lotes de obras 01 ao 20 e emissão dos respectivos documentos de supervisão ambiental: relatórios das vistorias; relatórios mensais; e, Certificados de Análise de Conformidade Ambiental;
- Análise e avaliação dos Planos de Controle Ambiental apresentados pelas empreiteiras;
- Avaliação e verificação e acompanhamento dos estágios de recuperação dos Passivos Ambientais cadastrados nos Relatórios de Avaliação Ambiental – Fase I;
- Avaliação e verificação dos serviços de implantação de revestimento vegetal para proteção superficial dos taludes de corte, taludes de aterro, faixas lateral à pista, obras de arte, além dos locais de travessias de drenagem previstos em projeto.

- Avaliação das condições de implantação e funcionamento dos dispositivos de drenagem superficial (guias, canaletas, bueiros e descargas) das obras.
- Levantamento dos quantitativos e responsabilidades dos plantios compensatórios vinculados aos Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental - TCRA dos 20 lotes em obras do Programa;
- Elaboração de Relatório de Avaliação Ambiental para encaminhamento ao DAIA/SMA;
- Acompanhamento do plano de reassentamento das famílias afetadas pelo projeto de recuperação da Rodovia dos Tamoios – SP 099 - Trecho Alto da Serra – Caraguatatuba (Lote 01);
- Avaliação e verificação da situação e estágio de recuperação dos Passivos Ambientais cadastrados nos Relatórios de Avaliação Ambiental;
- Verificação das condições de saúde e segurança ocupacional dos funcionários durante a execução dos serviços e utilização adequada de EPI's;
- Reunião na Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo com os técnicos e especialistas ambientais da Gerência de Meio Ambiente do DER/SC e da Supervisão Ambiental do PRR de Santa Catarina – DER/SC-BID;
- Análise técnica dos Relatórios de Avaliação Ambiental (RAA) dos 15 lotes de obras integrantes do Programa de Recuperação de Rodovias DER/SP-BID – Fase II, e respectivas complementações técnicas específicas preparadas pelas empresas responsáveis pela elaboração destes relatórios;
- Preparação dos documentos técnicos e elaboração do Relatório de Avaliação Ambiental do Programa (RAAP) para encaminhamento ao BID referente aos projetos dos 15 lotes de obras integrantes do Programa de Recuperação de Rodovias DER/SP-BID – Fase II.
- Acompanhamento e apoio técnico nas vistorias de auditores ambientais do BID;
- Preparação de documentação técnica ambiental, reuniões técnicas, acompanhamento e apoio aos trabalhos de auditoria ambiental do BID;
- Elaboração e apresentação de artigos técnicos e palestras sobre os aspectos ambientais das obras do Programa;
- Acompanhamento técnico do atendimento às recomendações e exigências da Licença Ambiental de Instalação nº. 00274, de 23 de outubro de 2003, referente às obras de duplicação do Lote 3 do Programa;
- Elaboração e Revisão do Relatório de Avaliação Ambiental do Programa – 2ª Etapa;
- Elaboração dos Planos de Controle Ambiental – PCAs para os 6 Lotes de Obras selecionados para a 2ª Etapa do Programa;
- Atendimentos ao BID com relação a valores dos contratos ambientais, programas de compensação ambiental do RAAEP – Fase II;
- Revisão do RAAEP;
- Avaliações e verificações do cumprimento dos Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental (TCRA) emitidos para os Lotes de Obra da Fase I;

- Revisão da metodologia de Supervisão Ambiental para a Etapa II do Programa.
- Apoio técnico às atividades da Assessoria Ambiental do DER;
- Apoio técnico à Assessoria Ambiental do DER/SP na elaboração dos Termos de Referência para Contratação de Serviços Especializados na Implantação e Manutenção de Plantios Compensatórios com Essências Florestais Nativas referentes aos Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental (TCRA) emitidos para os Lotes de Obra da Fase I;
- Apoio às análises das propostas dos consórcios de empresas participantes de Concorrência Pública Internacional, para Pré-Qualificação e posterior Contratação de Empresas de Consultoria para Prestação de Serviços Especializados de Apoio Técnico à Assessoria Ambiental do DER/SP;
- Apoio às análises das propostas dos consórcios de empresas participantes da Concorrência Pública Internacional - Edital 03/03-CI, para Pré-Qualificação de Empresas de Consultoria para Prestação de Serviços Especializados de Desenvolvimento de Sistema de Gestão do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos;
- Apoio na elaboração dos Termos de Referência do Edital 03/03-CI da Concorrência Pública Internacional para Contratação de Empresas de Consultoria para Prestação de Serviços Especializados de Desenvolvimento de Sistema de Gestão do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (Seleção Final);
- Reuniões com técnicos do DAIA/SMA referentes aos procedimentos para os processos de licenciamento ambiental (enquadramento na Resolução SMA 81) dos Lotes de obras do Programa;
- Elaboração de laudos técnicos sobre atividades de supressão de vegetação dentro da faixa de domínio do DER-SP, realizada por terceiros;
- Elaboração de pareceres para o DER/SP sobre as responsabilidades na execução dos plantios compensatórios estabelecidos em Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental;
- Elaboração de relatório de consolidação das atividades de Supervisão Ambiental das obras da I Etapa do PRR;

10.1.3 REGISTRO DAS PRINCIPAIS OCORRÊNCIAS AMBIENTAIS

As ocorrências ambientais registradas nas vistorias realizadas no período de acompanhamento da execução das obras são:

- Atividades de terraplenagem e execução dos sistemas de drenagem sem os cuidados previstos e apresentados nos Planos de Controle Ambiental;
- Deficiências na sinalização vertical de advertência para o período noturno e de sinalização horizontal, com ausência de pintura nos trevos e nas bordas do pavimento, bem como deficiências na sinalização "pare" / "siga";

- Instalação de processos erosivos superficiais e assoreamento de dispositivos de drenagem e corpos hídricos devido aos episódios de chuvas intensas registradas no período;
- Ausência de medidas corretivas e de controle ambiental de áreas de apoio laterais, na faixa de domínio, utilizadas como empréstimo, disposição de material excedente e pátio de máquinas, que tiveram sua utilização encerrada;
- Disposição e manuseio inadequados dos resíduos sólidos e combustível nas áreas de apoio das obras;
- Ausência de licenças/autorizações ambientais das intervenções que não são dispensadas de prévio licenciamento, conforme disposto na Resolução SMA-81 de 1º de dezembro de 1998;
- Ausência de documentação ambiental: outorgas emitidas pelo DAEE e licenças emitidas pela CETSB e pelo DEPRN;
- Instabilidades em taludes de corte e aterro, geradas por deficiências na drenagem superficial;
- Ausência de limpeza e remoção de materiais excedentes de obra, como entulhos, restos de material betuminoso e solo cimento;
- Passivos ambientais cadastrados sem a devida recuperação ambiental;

10.2 *PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DAS OBRAS DO PROGRAMA - SITUAÇÃO DO SUBTRECHO CARAGUATATUBA – SÃO SEBASTIÃO - LOTE 03 – RODOVIA SP-055*

Os trechos de rodovias que compunham os 20 lotes de obras do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo contaram com o Certificado de Dispensa de Licença Ambiental nº 0034 - Processo SMA 13.696/2001, emitido pelo DAIA/SMA em 26 de outubro de 2001.

O Parecer Técnico CPRN/DAIA/357/2001, anexo ao referido Certificado, estabeleceu condicionantes para esta dispensa, que incluíam, entre outras, a necessidade de obtenção prévia de autorizações específicas de regularização ambiental para as áreas de apoio, supressão de vegetação, intervenção em áreas de preservação permanente e outorgas.

No caso do Lote 03 – Caraguatatuba - São Sebastião (Rodovia SP-055 - km 102+250 ao km 119+870), cujo projeto previa uma duplicação no subtrecho entre o km 102+250 e o km 114+750, houve necessidade de se realizar um Relatório Ambiental Preliminar (RAP) para obtenção da respectiva licença.

O RAP foi protocolizado pelo DER/SP na Secretaria de Estado do Meio Ambiente - SMA em 18 de outubro de 2002 por meio do ofício OFC-DE/EXT-127/02. No dia 9 de dezembro de 2002 foi publicada lauda no Diário Oficial do Estado – D.O.E. para

abertura do prazo de manifestação pública, iniciando-se o Processo SMA 13.788/2002.

No dia 10 de março de 2003 por meio do ofício OFC/CPRN/DAIA/0350/03, a SMA encaminhou Requisição de Informações Complementares CPRN/DAIA/022/03 para continuidade da análise do RAP. O atendimento a esta Requisição com o conjunto das informações complementares foi protocolizado no DAIA/SMA para análise no dia 24 de março de 2003.

No dia 6 de junho de 2003 por meio de ofício OFC-DE/EXT-031/2003 o DER/SP solicitou autorização à Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e Proteção de Recursos Naturais - CPRN/DAIA para atividades de recapeamento e construção de canaletas de drenagem da pista, baseada nas disposições da Resolução SMA 81/98.

Após análise de todos os documentos apresentados a SMA emitiu a Licença Prévia (LP) nº 00614 em 27 de junho de 2003, com exigências para apresentação de autorizações específicas para supressão de vegetação, intervenção em áreas de preservação permanente, outorgas de travessias, serviços de prospecção arqueológica e anuência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, entre outras.

No dia 23 de outubro de 2003, a Secretaria de Estado do Meio Ambiente emitiu a Licença Ambiental de Instalação nº 00274, com prazo de validade de 2 (dois) anos, baseada no Parecer Técnico CPRN/DAIA/342/2003 e na Licença Ambiental Prévia nº 00614 de 27 de junho de 2003.

10.3 REASSENTAMENTO DAS FAMÍLIAS AFETADAS PELO PROJETO DE RECUPERAÇÃO DA SP-99 RODOVIA DOS TAMOIOS

Na altura do km 79,95 da Rodovia dos Tamoios (SP-099), lado esquerdo, sentido São José dos Campos / Caraguatatuba, foi projetada a construção de um muro de espera que implicou na demolição de cinco edificações no núcleo urbano Rio do Ouro / Baixo, área residencial de baixa renda, periférica em relação à cidade de Caraguatatuba, e acarretou o deslocamento involuntário de famílias residentes em quatro casas e a desapropriação de um imóvel utilizado pela Igreja Pentecostal Jesus Nazareno com substituição compulsória de local de culto religioso.

Em novembro de 2001 foi elaborado o "Plano de Reassentamento das Famílias Afetadas pelo Projeto de Recuperação da SP-099 – Rodovia dos Tamoios" de acordo com as diretrizes da Política Operativa OP-710 do BID.

Para o processo de reassentamento das famílias afetadas foi celebrado um convênio entre o DER e a Prefeitura Municipal de Caraguatatuba, no dia 8 de maio de 2002, no valor de R\$ 185.500,00 (cento e oitenta e cinco mil e quinhentos reais).

O deslocamento compulsório foi aplicado para o total de 39 pessoas residentes em 4 (quatro) moradias. As mudanças das famílias foram realizadas no dia 27 de fevereiro de 2003 e as mesmas foram reassentadas em quatro casas novas adquiridas pela PM de Caraguatatuba, localizadas no bairro Jardim Jaqueira, próximo ao Terminal Rodoviário de Caraguatatuba.

Para o processo de desapropriação da edificação onde funcionava o templo religioso da Igreja Pentecostal Jesus Nazareno foi emitido pela Prefeitura Municipal de Caraguatatuba o Decreto de Desapropriação por Utilidade Pública n.º 024/03, de 27 de fevereiro de 2003, tendo sido efetivado no dia 28 de fevereiro de 2003 o Termo de Recebimento de Indenização em nome da proprietária do imóvel, afirmando indenização de desapropriação amigável do imóvel.

No dia 28 de fevereiro de 2003 todos os cinco imóveis foram demolidos por funcionários da Prefeitura Municipal de Caraguatatuba e as obras de implantação do muro de espera já foram concluídas.

Todas as atividades e procedimentos desenvolvidos no processo de reassentamento familiar foram analisados e acompanhados pela equipe técnica da Gerenciadora e Supervisora Ambiental da Unidade de Coordenação do Programa de Recuperação de Rodovias - UCPRR, por meio de trabalhos de campo e entrevistas com os moradores reassentados.

A Prefeitura Municipal de Caraguatatuba encaminhou ao DER/SP no mês de outubro de 2005 a prestação de contas relacionada à 2ª parcela do convênio entre as partes.

Esta prestação de contas foi analisada e aprovada pela Divisão de Auditoria do DER/SP e pelo Tribunal de Contas do Estado.

O Processo n.º 954012 DER/2001 foi encaminhado pela Diretoria Regional DR6 – Taubaté, no dia 23 de fevereiro de 2006, à Superintendência do DER/SP solicitando o encerramento do convênio.

Após assinatura da Superintendência em 06 de março de 2006, foi publicado no Diário Oficial Poder Executivo, página 27 do dia 15 de março de 2006 a declaração do encerramento do Convênio n.º 3424/2002.

Neste item, são demonstradas as ferramentas gerenciais para acompanhamento do Programa, de forma a garantir que sejam atingidos os objetivos propostos, identificando os impactos e seus meios de verificação para que o projeto se mostre sustentável.

Este item se subdivide em três tópicos :

- 11.1 – MARCO LÓGICO
- 11.2 – ISDP
- 11.3 – INDICADORES

11.1 MARCO LÓGICO

Consiste em metodologia para planejamento, preparação e avaliação de projetos.

A "Efetividade no Desenvolvimento" é definida como o grau de contribuição do projeto ou programa para alcançar mudanças específicas na população alvo. No sistema do Marco Lógico a Efetividade no Desenvolvimento se mede principalmente no patamar do FIM (Finalidade), por meio dos indicadores conhecidos como Impactos ou de Efeitos de Longo Prazo.

A seguir, apresenta-se o "Marco Lógico" do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo.

11.1. MARCO LÓGICO
Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo
Empréstimo 1351/OC-BR (BR-0295)
Março/2006

| OBJETIVO | | INDICADORES | MÉDIOS DE VERIFICAÇÃO | SUPOSIÇÕES |
|---|--|--|---|--|
| FIM Contribuir para o desenvolvimento social e econômico do Estado de São Paulo, mediante a melhoria do transportes de cargas e passageiros da Malha Rodoviária Estadual. | | IMPACTOS Valor positivo da diferença entre as taxas de crescimento do Valor Adicionado Fiscal (VAF) do grupo dos municípios diretamente beneficiados pelo Programa e dos demais municípios do Estado, comparando a situação anterior (2001) e posterior (2006) à implementação do Programa. | FONTES DE INFORMAÇÃO Dados fornecidos pela Secretaria da Fazenda (SEFAZ). | SUSTENTABILIDADE Será mantida a estabilidade macroeconômica do Estado de São Paulo. |
| PROPÓSITO Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas do Programa. | | EFEITOS DIRETOS A. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à situação sem Programa, terão diminuído os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, da seguinte forma: 1. Automóvel: de US\$0,219 para US\$0,188; 2. Ônibus: de US\$0,763 para US\$0,685; 3. Caminhão médio: de US\$0,403 para US\$0,322; 4. Caminhão pesado: de US\$0,521 para US\$0,430; e 5. Caminhão semi-reboque: de US\$0,973 para US\$0,830. B. Ao FPP, terá diminuído em 5% o índice de acidentes nos trechos melhorados pelo Programa. Em 2002 foi observado o índice de vítimas fatais de 0,462/km.10 ⁸ veículos. C. Ao FPP mais de 75% dos usuários estarão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa. | FONTES DE INFORMAÇÃO A. Novas rodadas do HDM para cada tipo de veículo para as rodovias do Programa em cada categoria, mantendo-se constantes os preços, mas baseadas no cadastro atual das rodovias. B. Estatísticas de acidentes e volumes e composição de trânsito fornecidos pela Coordenadoria de Operações do DER/SP. C. Pesquisa junto aos usuários dos terminais rodoviários. | PROPÓSITO A FIM Não ocorrerão mudanças nos níveis de demanda estimados para o transporte rodoviário. A conservação das rodovias estaduais continuará a ser realizada dentro dos padrões e parâmetros definidos pelo DER/SP. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa serão adequadamente conservados pelos municípios. Os novos sistemas gerenciais desenvolvidos no Programa continuarão atendendo às necessidades do DER/SP. |

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>COMPONENTES</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1. Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos;</p> <p>1.2. Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação;</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes.</p> | <p>PRODUTOS</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1. Ao FPP estarão restaurados e abertos ao trânsito cerca de 703 km de rodovias estaduais;</p> <p>1.1.2. Ao FPP estarão recuperados ou regenerados pelo menos 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa;</p> <p>1.1.3. ao FPP deverão estar plantadas, com êxito, pelo menos 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's - Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental;</p> <p>1.2.1. Ao FPP estarão construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais; e</p> <p>1.2.2. Ao FPP estarão reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais.</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1.1. Ao FPP estará implantado e operando o SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos;</p> <p>2.1.2. Ao FPP terão sido realizadas as contagens de veículos e estará implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego;</p> <p>2.1.3. Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP;</p> <p>2.1.4. Ao FPP o DER/SP disporá de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia;</p> <p>2.1.5. Ao FPP será implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP.</p> | <p>FONTES DE INFORMAÇÃO</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1. Termo de recebimento de obras do DER/SP;</p> <p>1.1.2. Relatório técnico disponibilizado pela UCPRR do DER/SP;</p> <p>1.1.3. Relatório técnico disponibilizado pela UCPRR do DER/SP;</p> <p>1.2.1. Termo de recebimento de obras do DER/SP;</p> <p>1.2.2. Termo de recebimento de obras do DER/SP.</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. Termo de recebimento de execução de serviços do DER/SP.</p> | <p>COMPONENTES A PROPÓSITO</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1. Não ocorrerão condições macroeconômicas que gerem um aumento excessivo de tráfego que possa influir na vida útil e na capacidade de cada rodovia;</p> <p>1.2. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa atenderão a todas as linhas intermunicipais que servem os respectivos municípios.</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. Os novos sistemas gerenciais implantados no Programa continuarão sendo adequadamente utilizados pelo DER/SP.</p> |
|--|--|--|---|

| ATIVIDADES | INSUMOS | FONTES DE INFORMAÇÃO | ATIVIDADES A COMPONENTES |
|--|--|--|--|
| 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO 1.1. Licitação, contratação e execução de estudos e projetos rodoviários; 1.2. Atividades de coordenação e licitação, contratação e execução do gerenciamento de apoio e da auditoria independente do Programa. | 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO 1.1. US\$ 4.486 mil; 1.2. US\$ 6.253 mil. 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS 2.1. US\$ 211.852 mil; 2.2. US\$ 5.207 mil; 2.3. US\$ 15.208 mil. | 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. | Estarão disponíveis os recursos da contrapartida local no momento oportuno; Não ocorrerão protestos ou mudanças na legislação pertinente que resultem em demoras excessivas nas licitações do Programa; As obras de recuperação de rodovias serão executadas no momento adequado para que não se tornem desatualizados os respectivos projetos de engenharia; Flutuações da taxa de câmbio não comprometerão as metas físicas do Programa; Não ocorrerão mudanças significativas de ordem institucional que venham a prejudicar a implantação e eficácias dos componentes. |
| 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS 2.1. Licitação, contratação e execução de obras de restauração de rodovias; 2.2. Licitação, contratação e execução de obras em terminais rodoviários; 2.3. Licitação, contratação e execução de supervisão ambiental e de obras rodoviárias. 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 3.1. Licitação, contratação e implantação do SGP - Sistema de Gerenciamento de Pavimentos; 3.2. Licitação, contratação e implantação do Sistema de Estatísticas de Tráfego; 3.3. Licitação, contratação e implantação do Sistema de Gestão Ambiental; 3.4. Licitação, contratação e execução dos serviços de Apoio Técnico à Área de Engenharia do DER/SP; 3.5. Licitação, contratação e execução dos serviços de treinamento do pessoal do DER/SP. | 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 3.1. US\$ 2.354 mil; 3.2. US\$ 2.003 mil; 3.3. US\$ 2.996 mil; 3.4. US\$ 1.642 mil; 3.5. US\$ 0 mil. 4. CUSTOS CONCORRENTES 4.1. US\$ 0 mil; 4.2. US\$ 364 mil; 4.3. US\$ 1.555 mil. 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO US\$ 80 mil. | 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 4. CUSTOS CONCORRENTES Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO Registros contábeis do Programa disponibilizados pela UCPRR do DER/SP. | |
| 4. CUSTOS CONCORRENTES 4.1. Execução de desapropriações; 4.2. Licitação, contratação e execução dos serviços de Compensação Ambiental; 4.3. Licitação, contratação e implantação do Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos. 5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO | | | |

11.2 RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DO DESEMPENHO DE PROJETOS (ISDP)

O Relatório de Acompanhamento do Desempenho de Projetos (ISDP) compõe-se de um novo sistema gerencial para o acompanhamento efetivo e pró-ativo, por parte do BID, do desempenho dos programas.

Visa a classificação do progresso na execução e alcance de resultados/efeitos e enfatiza a adoção de medidas corretivas e a aprendizagem.

Os principais propósitos do ISDP são os seguintes:

- Facilitar o diálogo e tomada de decisões por parte do Banco e do Estado de São Paulo (ferramenta da gerência);
- Informar ao Banco e o Estado acerca do progresso na execução e o alcance dos objetivos de desenvolvimento do projeto;
- Melhorar a efetividade da carteira de projetos em execução do Banco com um enfoque nos resultados.

O ISDP recolhe as seguintes informações contidas no Marco Lógico do programa:

- Propósito e indicadores correspondentes (efeitos diretos);
- Componentes e seus indicadores principais (produtos);
- Suposições chaves em nível de atividades e de componentes.

O relatório ISDP é composto dos seguintes campos:

11.2.1 DADOS BÁSICOS

Informações gerais do programa e do contrato de empréstimo, valores acordados, valores desembolsados, custo total do programa, datas (marcos), etc.

11.2.2 PROGRESSO NA EXECUÇÃO (PE) DO PROJETO

Neste item são identificados os componentes do programa e os respectivos indicadores para aferição dos objetivos propostos.

11.2.3 ALCANCE DOS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO (OD)

Aqui são informados os Objetivos de Desenvolvimento (propósitos) e os efetivos Indicadores Chave de Desempenho (efeitos diretos). Neste item também se classifica o OD quanto à probabilidade de sucesso do Programa.

11.2.4 FATORES QUE INCIDEM NO DESEMPENHO DO PROJETO

Este campo só será preenchido quando o projeto for classificado com "insatisfatório" ou "muito insatisfatório" no PE (campo II) ou como de "baixa probabilidade" ou "improvável" na OD (campo III).

11.2.5 ESTADO ATUAL E PERSPECTIVAS

Este item contempla informações quanto ao atual estado de execução do Programa, cumprimento de cláusulas contratuais, problemas quanto a desembolsos (se houver), fatores internos e externos que influenciem na sustentabilidade do projeto, etc.

11.2.6 LIÇÕES APRENDIDAS

Este campo é preenchido com um breve relato sobre as principais experiências adquiridas na execução do Programa e que podem ser aproveitadas na execução de outros projetos com apoio do BID.

11.2.7 TEMAS PRINCIPAIS E AÇÕES

Este campo deve ser preenchido, se necessário, com as informações referentes a ações e medidas a serem tomadas.



DRAFT

BANCO INTER-AMERICANO DE DESARROLLO
DEPARTAMENTO DE EFECTIVIDAD EN EL DESARROLLO Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA
OFICINA DE GESTIÓN DE CARTERA Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS (PMP)

REPORT PRODUCED WITH DRAFT DATA

INFORME DE SEGUIMIENTO DE DESEMPEÑO DE PROYECTO (ISDP)

I. DATOS BÁSICOS (MONTOS EN MILLONES DE US\$)

PROYECTO: BR0295

TÍTULO: Programa Vial del Estado de Sao Paulo

Prestatario: ESTADO DO SAO PAULO

Unidad Ejecutora: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SAO PAULO

País: BR
No. de Préstamo(s): 1351/OC-BR
Sector: TR
Modalidad de préstamo: Inversión - Proyecto específico

Fecha de Aprobación: 26 Sep 2001
Fecha de firma de Contrato: 23 Jul 2002
Fecha de Vigencia del Contrato: 23 Jul 2002
Fecha de Elegibilidad para Desembolsos: 21 Oct 2002
Fecha Actual Primer Desembolso:
Fecha Original Último Desembolso: 23 Jul 2006
Fecha Actual Último Desembolso: 23 Jul 2006

Especialista Sectorial asignado: PAULOCA
Encargado en la Sede: ROSANAB
Fecha Última Actualización: 18 Dec 2006 07:57:48
Fecha Actualización Actual: 18 Dec 2006 14:23:10
Última Rev. del Representante: 27 Dec 2006 09:54:33

Monto(s) del Préstamo(s):
* Monto original: 120,000,000
* Monto actual: 120,000,000
* Pari Passu: 47

Meses en Ejecución
* desde aprobación: 63
* desde firma contrato: 53
* desde vigencia: 53

Desembolsos:
* Monto actual: 120,000,000
* Porcentaje (%): 100%
* Desemb. acum. como % del monto original proyectado: 100%

Extensión Acumulada a la Fecha del Último Desembolso (meses): 0

Costo Total Proyecto:
* Estimado actual: 240,000,000
* Estimado original: 240,000,000

Cancelación(es) Anual: No Aplica

"En Alerta" estado:
El proyecto actualmente está clasificado "en alerta" en PAÍS? No

CLASIFICACIONES HISTÓRICAS DE LOS ISDP:

| Mes Año | Dec. 2001 | Jun. 2002 | Dec. 2002 | Jun. 2003 | Dec. 2003 | Jun. 2004 | Dec. 2004 | Jun. 2005 | Dec. 2005 | Jun. 2006 | Dec. 2006 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| IP | S | S | S | S | S | S | S | S | HS | HS | HS |
| AS | H | H | H | H | H | H | H | H | H | H | H |
| DO | P | P | P | P | P | P | P | P | HP | HP | HP |

Se han acordado con el prestatario/agencia ejecutora los objetivos de desarrollo y los indicadores? ☒ Sí ☐ No
Han sido reformulados los objetivos de desarrollo originales y/o los indicadores del proyecto? ☐ Sí ☒ No
Han sido reestructurados los Componentes y/o los indicadores del proyecto? ☒ Sí ☐ No # de veces: 2
Existe un sistema en funcionamiento para la recolección de datos, con información de línea de base? ☒ Sí ☐ No
Está el prestatario manteniendo información sobre los indicadores de desempeño? ☒ Sí ☐ No
Fecha programada para la evaluación a medio término

COFINANCIAMIENTO

Fuente:

Cofinanciamiento
Contrapartida Local

| Compromiso Actual | Desembolsado a la Fecha |
|-------------------|-------------------------|
| Total | Monto % |
| \$ | \$ % |
| \$120,000,000 | \$132,634,791 111% |

TOTAL

\$120,000,000 \$132,634,791

1.11%

II. PROGRESO EN LA EJECUCION (PE) DEL PROYECTO

Componentes/Productos:

1. OBRAS CIVIS - RODOVIAS

1.1 Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos.

Clasificación: Muy Satisfactorio (MS)

2. OBRAS CIVIS - TERMINAIS

2.1 Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação.

Clasificación: Muy Satisfactorio (MS)

3. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

3.1 O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes.

Clasificación: Muy Satisfactorio (MS)

Indicadores Claves de Desempeño:

1.1.1 Ao Final do Programa Proposto (FPP) estarão restaurados e abertos ao trânsito cerca de 703 km de rodovias estaduais;

1.1.2 Ao FPP estarão recuperados ou regenerados pelo menos 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa;

1.1.3 Ao FPP deverão estar plantadas, com êxito, pelo menos 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's - Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental.

2.1.1 Ao FPP estarão construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais;

2.2.2 Ao FPP estarão reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais.

3.1.1 Ao FPP estará implantado e operando o SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos;

3.1.2. Ao FPP terão sido realizadas contagens de veículos e estará implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego;

3.1.3 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP;

3.1.4 Ao FPP o DER/SP disporá de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia;

3.1.5 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP.

Supuestos Claves Relacionados con la Implementación de los Componentes:

1. Estarão disponíveis os recursos da contrapartida local no momento oportuno.

Clasificación:

Alta

2. Não ocorrerão protestos ou mudanças na legislação pertinente que resultem em demoras excessivas nas licitações do Programa.

Alta

3. As obras de recuperação de rodovias serão executadas no momento adequado para que não se tornem desatualizados os respectivos projetos de engenharia.

Alta

4. Flutuações da taxa de câmbio não comprometerão as metas físicas do Programa.

Baja

5. Não ocorrerão mudanças significativas de ordem institucional que venham a prejudicar a implantação e eficácia dos componentes.

Alta

Clasificación Resumen del Progreso en la Ejecución (PE): (Una clasificación de satisfactoria o más alta indica, entre otras cosas, que el proyecto será completado durante el periodo de desembolso actualmente aprobado)

☒ Muy Satisfactorio (MS)

☐ Satisfactorio (S)

☐ Insatisfactorio (I)

☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Describe brevemente los factores principales sobre los cuales se basa la clasificación de PE basados en los indicadores de acción y pertinentes suposiciones:

Em 30.nov.06 o Programa está totalmente concluído, com um avanço físico de 100% e um avanço financeiro de 100%.

A situação por subprograma é a seguinte:

1 - O Subprograma de Engenharia e Administração mostra um avanço físico de 100%, quando ponderados os serviços de gerenciamento do programa e de preparação dos estudos técnicos; e

2 - No Subprograma de Obras de Restauração de Rodovias estão previstos 703,2 km de rodovias e o avanço físico é de 100%;

3 - No Subprograma de Obras em Terminais Rodoviários estão previstas as obras de melhoria de 35 terminais existentes e as obras de construção de 12 novos terminais. O avanço físico é de 100%;

4 - No Subprograma de Supervisão Ambiental e de Obras Rodoviárias o avanço físico é de 100%. Para a supervisão de obras de restauração de rodovias, estão concluídos todos os 10 contratos. Está também concluído 1 contrato de supervisão de todas as obras de terminais rodoviários;

5 - No Subprograma de Fortalecimento Institucional o avanço físico é de 100%. Estão concluídos os serviços de Implantação da Gerência de Pavimentos; Implantação do Sistema de Estatística de Tráfego; Apoio à Área Ambiental do DER/SP; Apoio à Área de Engenharia; e Gestão de Transporte de Produtos Perigosos; e

6 - No Subprograma de Custos Concorrentes o avanço físico é de 100%. Estão concluídos todos os serviços de Compensação Ambiental e a implantação do Sistema de Gestão de Transporte de Produtos Perigosos. Não foi necessário efetuar desapropriações para as obras do Programa.

III. LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)

Objetivo de Desarrollo/Propósito:

Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas pelo Programa.

Clasificación: Muy Probable (MP)

Indicadores Claves de Desempeño:

A. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à situação sem o Programa, terão diminuído os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, da seguinte forma: 1. Automóvel: de US\$0,219 para US\$0,188; 2. Ônibus: de US\$0,763 para US\$0,685; 3. Caminhão médio: de US\$0,403 para US\$0,322; 4. Caminhão pesado: de US\$0,521 para US\$0,430; e 5. Caminhão semi-reboque: de US\$0,973 para US\$0,830.

B. Ao FPP, terá diminuído em 5% o índice de acidentes nos trechos melhorados pelo Programa. Em 2002 foi observado o índice de vítimas fatais de 0,462/km.100milhões de veículos.

C. Ao FPP mais de 75% dos usuários estarão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa.

Supuestos Claves Relacionados con el Objetivo de Desarrollo/Propósito:

Clasificación:

1. Não ocorrerão condições macroeconômicas que gerem um aumento excessivo de tráfego que possa influir na vida útil e na capacidade de cada rodovia.

Alta

2. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa atenderão a todas as linhas intermunicipais que servem os respectivos municípios.

Alta

3. Os novos sistemas gerenciais implantados no Programa continuam sendo adequadamente utilizados pelo DER/SP.

Alta

Clasificación Resumen de Supuestos de OD:

☒ Alta

☐ Baja

Evaluación Resumen del Logro de los Objetivos de Desarrollo (OD):

☒ Muy Probable (MP)

☐ Probable (P)

☐ Dudoso (DU)

☐ Improbable (I)

Explique brevemente los factores principales sobre los cuales se basa la clasificación de objetivos de desarrollo (OD) basados en los indicadores de acción y pertinente suposiciones:

1 - Este Programa está composto de componentes de fácil execução que não apresentam dificuldades técnicas ou institucionais.

2 - Os recursos necessários para a contrapartida local são proporcionalmente pequenos para o Estado de São Paulo e foram alocados oportunamente.

3 - As rodovias foram restauradas obedecendo a modernas normas técnicas o que garantirá a redução dos custos operacionais dos veículos.

4 - A construção de novos acostamentos e o tratamento dos pontos críticos permitiu diminuir o índice de acidentes com vítimas fatais.

5 - Os terminais construídos ou reformados pelo Programa foram concebidos para melhorar o conforto dos usuários, principalmente dos portadores de dificuldades especiais.

IV. FACTORES QUE INCIDEN EN EL LOGRO DEL PROYECTO

Marque las razones principales para clasificaciones de Insatisfactorio/Muy Insatisfactorio en el PE o Baja Probabilidad/Improbable en el logro del OD, y refleje en las Secciones V (Estado Actual y Perspectivas) y VII (Temas Principales y Acciones)

☐ Aprobación Legislativa

☐ Desempeño Proveedor/Contratista

☐ Auditoría externa calificada

☐ Compromiso Prestatario/Agencia Ejecutora

☐ Diseño proyecto/componentes

☐ Cambios de política Nacionales

☐ Escasez de fondos de contrapartida

☐ Demoras en cumplimiento de condiciones contractuales

☐ Cambios de política de la Agencia

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Capacidad institucional de la agencia ejecutora | <input type="checkbox"/> Eficiencia del Banco (demoras en responder) | <input type="checkbox"/> Cambios de política del Banco |
| <input type="checkbox"/> Oposición política/comunidad | <input type="checkbox"/> Dificultades en adquisiciones | <input type="checkbox"/> Falta de un sistema de seguimiento/evaluación |
| <input type="checkbox"/> Desempeño consultores | <input type="checkbox"/> Problemas ambientales | <input type="checkbox"/> Otro: |
| <input type="checkbox"/> Coordinación inter-agencias | <input type="checkbox"/> Sobrecostos | |

V. ESTADO ACTUAL Y PERSPECTIVAS

Explique brevemente sobre el estado de la ejecución del proyecto por componente (Incluir referencia a los indicadores de PE y supuestos y clasificaciones de PAIS si aplica)

- No Subprograma Obras de Restauração de Rodovias com previsão de 703,2 km, estão concluídos todos os 21 trechos (703,2 km) e todas as obras de sinalização dos 21 trechos.
- No Subprograma Obras em Terminais Rodoviários estão concluídas as obras de construção de 12 novos terminais de ônibus interurbanos e as obras de reforma de 35 terminais de ônibus já existentes.
- No Subprograma de Fortalecimento Institucional estão concluídos os serviços de Implantação da Gerência de Pavimentos; Implantação do Sistema de Estatística de Tráfego; Apoio à Área Ambiental do DER/SP; Apoio à Área de Engenharia; e Gestão de Transporte de Produtos Perigosos.

Evaluación a medio término (MTE)

Não se aplica. Não foi prevista e nem seria necessário realizar avaliação intermediária neste tipo de Programa.

Reformulaciones (aprobadas por el Directorio)/Reestructuración (aprobada por la Administración)

Fecha de la última reestructuración de los componentes del proyecto: 05 Abr 2006. Describe brevemente:

- Em 25 de fevereiro de 2005 foi aprovada pela Representação a transferência de recursos entre as categorias de inversão e a redução da meta física do Subprograma de Obras de Restauração de Rodovias de 1.000 km para 703 km.
- Durante o Seminário de Término de Projeto, realizado de 20 a 24 de março de 2006, foi efetuada uma revisão do Marco Lógico do Programa, confirmando seus objetivos e aprimorando seus indicadores de desempenho, meios de verificação e suposições.
- Em 05 de abril de 2006 foi aprovada pela Sede nova transferência de recursos entre as categorias de inversão, visando a plena utilização dos recursos disponíveis às reais necessidades do Programa.

Cumplimiento con requerimientos financieros

- Presentación oportuna de los estados financieros auditados
 - Demonstrações financeiras relativas ao ano de 2004 foram apresentadas dentro do prazo contratual (29.abr.05).
- Opiniones calificadas de auditores externos:
 - Parecer sem ressalvas.
- Observaciones del Especialista Financiero (incluye comentarios sobre los estados financieros auditados y/o factores que afectan el cumplimiento de los objetivos de desarrollo):
 - Entrega do Relatório: DENTRO DO PRAZO 29/04/2005.
 - Parecer: SEM RESSALVAS.
 - Não apresentam fatores que possam afetar o desenvolvimento normal do Programa.

Problemas en el cumplimiento de otras cláusulas contractuales importantes:

As cláusulas contratuais importantes foram oportunamente cumpridas.

Comentarios sobre relevancia de la clasificación "en alerta" de este proyecto (si aplica)

Este Programa não está em estado de alerta.

Temas de Sostenibilidad / Indicar si los factores son externos o internos al proyecto.

• Temas de Desarrollo Institucional:

Fator interno. No Programa foram desenvolvidos o Sistema de Gerência de Pavimentos, o Sistema de Estatísticas de Tráfego, o fortalecimento dos setores de Meio Ambiente e de Projetos de Engenharia, bem como o Plano de Gestão Transporte de Produtos Perigosos. Foram também efetuados treinamentos com o pessoal do DER/SP. Estes temas de desenvolvimento institucional estão aumentando a capacidade do DER/SP em gerenciar adequadamente a malha rodoviária estadual.

• Temas Financieros

Fator externo. Os recursos para a conservação das rodovias e demais componentes do Programa são habitualmente colocados à disposição do DER/SP.

• Mantenimiento de obras y/o infraestructura:

Fator interno. O DER/SP possui capacidade técnica e gerencial para que as rodovias estaduais e demais componentes do Programa sejam conservados de maneira adequada.

• Temas Ambientales

Fator interno. As medidas de mitigação e compensação ambiental são parte integrante do Programa.

• Otros temas que pueden afectar la sostenibilidad del proyecto:

Não existem outros temas que possam afetar a sustentabilidade do Programa ou o alcance de seus objetivos de desenvolvimento.

Estado de operaciones cofinanciadas/financiamiento paralelo (si aplica)

Não existe co-financiamento neste Programa.

VI. LECCIONES APRENDIDAS

Lecciones Aprendidas que pueden aplicarse a mejorar el diseño y ejecución de otras operaciones:

1 - O acompanhamento de toda a montagem deste Programa pelo Especialista da Representação permitiu o assessoramento contínuo ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa. Assim, a Equipe de Projeto pôde contar com a experiência da Representação na preparação e execução de programas rodoviários semelhantes.

VII. TEMAS PRINCIPALES

Tema Principal:

Efetuar o último desembolso até 23 de julho de 2006.

OBS: O último desembolso foi efetuado em 10.jul.06.

Acción:

Receber e processar a última solicitação de desembolso no início de julho de 2006.

OBS: O último desembolso foi efetuado em 10.jul.06.

Unidad Responsable: COF/CBR

Fecha para tomar la Acción: 23 Jul 2006

Completada: Yes

2002 DEV/PMP, MIF, ITS/ITC

11.3 INDICADORES

11.3.1 Indicadores de Efeitos Diretos (Propósitos)

Medem a mudança (efeito direto) nas condições ou comportamentos que foram alcançados ao término da execução do projeto, em relação a:

- População beneficiada;
- Serviço oferecido.

Incorpora os critérios de qualidade, quantidade, dimensão e tempo.

Os efeitos diretos para o Programa de Recuperação de Rodovias, são os seguintes:

- Custo de operações de veículos nas rodovias recuperadas no Programa que, em 2005 e 2008, terão sido reduzidos em relação a 2001;
- Desenvolvimento de um sistema de indicadores (com indicação de periodicidade) para medir: a adequação das instalações e dos serviços nos terminais de ônibus; índice de acidentes nas rodovias do Programa.

11.3.2 Indicadores de Produtos (Componentes)

Medem o progresso na geração dos produtos durante o processo de execução. Expressam a quantidade física de bens produzidos ou serviços prestados.

Incorpora os critérios de qualidade, quantidade, dimensão e tempo.

A seguir, são descritos os indicadores de produtos do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo:

- 703 km de rodovias recuperadas;
- construção de 15 novos terminais rodoviários;
- reforma/ampliação de 35 terminais rodoviários existentes;
- fortalecimento institucional do DER/SP, capacitando o órgão para o melhor gerenciamento da malha rodoviária.

11.3.3 Relatório de acompanhamento do Marco Lógico

A seguir apresenta-se o quadro contendo o "Relatório de Acompanhamento do Marco Lógico" com o objetivo de ilustrar a situação atual do Programa

11.3. QUADRO DE ACOMPANHAMENTO DO MARCO LÓGICO

Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo
Empréstimo 1351/OC-BR (BR-0295)

Março/2006

| OBJETIVO | | INDICADORES | CONCLUSÃO | SITUAÇÃO ATUAL |
|---|--|--|--|--|
| FIM Contribuir para o desenvolvimento social e econômico do Estado de São Paulo, mediante a melhoria do transportes de cargas e passageiros da Malha Rodoviária Estadual. | | IMPACTOS Valor positivo da diferença entre as taxas de crescimento do Valor Adicionado Fiscal (VAF) do grupo dos municípios diretamente beneficiados pelo Programa e dos demais municípios do Estado, comparando a situação anterior (2001) e posterior (2006) à implementação do Programa. | Os dados necessários para a apuração do VAF, estarão disponíveis ao final do 1º semestre de 2007. | Dado ainda não disponível. |
| PROPÓSITO Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas do Programa. | | EFEITOS DIRETOS A. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à situação sem Programa, terão diminuído os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, da seguinte forma: 1. Automóvel: de US\$0,219 para US\$0,188; 2. Ônibus: de US\$0,763 para US\$0,685; 3. Caminhão médio: de US\$0,403 para US\$0,322; 4. Caminhão pesado: de US\$0,521 para US\$0,430; e 5. Caminhão semi-reboque: de US\$0,973 para US\$0,830. B. Ao FPP, terá diminuído em 5% o índice de acidentes nos trechos melhorados pelo Programa. Em 2002 foi observado o índice de vítimas fatais de 0,462/km.10 ⁸ veículos. C. Ao FPP mais de 75% dos usuários estarão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa. | A. Estão sendo coletados os dados e as informações requeridas estarão disponíveis no 3º trimestre de 2006. B. Estão sendo coletados os dados e as informações requeridas estarão disponíveis no 3º trimestre de 2006. C. Estão sendo coletados os dados e as informações requeridas estarão disponíveis no 3º trimestre de 2006. | A. Os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, segundo dados coletados no 3º e 4º semestres de 2006, são os seguintes: 1. Automóvel: US\$0,065 2. Ônibus: US\$0,318 3. Caminhão médio: US\$0,289 4. Caminhão pesado: US\$0,371 5. Caminhão semi-reboque: US\$0,510 B. O índice de acidentes com vítimas fatais, segundo dados coletados no 3º e 4º semestres de 2006, é de 0,392/km.10 ⁸ veículos. C. Segundo pesquisas realizadas no 3º e 4º semestres de 2006, 90% dos usuários estão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa. |

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>COMPONENTES</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1. Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos;</p> <p>1.2. Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação;</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes.</p> | <p>PRODUTOS</p> <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1. Ao FPP estarão restaurados e abertos ao trânsito cerca de 703 km de rodovias estaduais;</p> <p>1.1.2. Ao FPP estarão recuperados ou regenerados pelo menos 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa;</p> <p>1.1.3. ao FPP deverão estar plantadas, com êxito, pelo menos 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's</p> <p>- Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental;</p> <p>1.2.1. Ao FPP estarão construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais; e</p> <p>1.2.2. Ao FPP estarão reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais.</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1.1. Ao FPP estará implantado e operando o SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos;</p> <p>2.1.2. Ao FPP terão sido realizadas as contagens de veículos e estará implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego;</p> <p>2.1.3. Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP;</p> <p>2.1.4. Ao FPP o DER/SP disporá de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia;</p> <p>2.1.5. Ao FPP será implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP.</p> | <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1. Emissão do termo de recebimento de obras pelo DER/SP até o final de 2006;</p> <p>1.1.2. Elaboração e emissão do relatório técnico a disponibilizado pela UCPRR do DER/SP até o final de 2006;</p> <p>1.1.3. Elaboração e emissão do relatório técnico a disponibilizado pela UCPRR do DER/SP até o final de 2006;</p> <p>1.2.1. Emissão do termo de recebimento de obras pelo DER/SP até o final de 2006;</p> <p>1.2.2. Emissão do termo de recebimento de obras pelo DER/SP até o final de 2006.</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. Emissão do termo de recebimento de serviços pelo DER/SP até o final de 2006.</p> | <p>1. OBRAS CIVIS</p> <p>1.1.1. Ainda não foram emitidos os termos de recebimento de obras;</p> <p>1.1.2. Ainda está em fase de elaboração o relatório técnico;</p> <p>1.1.3. Ainda está em fase de elaboração o relatório técnico;</p> <p>1.2.1. Ainda não foram emitidos os termos de recebimento de obras;</p> <p>1.2.2. Ainda não foram emitidos os termos de recebimento de obras.</p> <p>2. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>2.1. Ainda não foram emitidos os termos de recebimento de serviços.</p> |
|--|---|---|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>ATIVIDADES</p> <p>1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO</p> <p>1.1. Licitação, contratação e execução de estudos e projetos rodoviários;</p> <p>1.2. Atividades de coordenação e licitação, contratação e execução do gerenciamento de apoio e da auditoria independente do Programa.</p> <p>2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS</p> <p>2.1. Licitação, contratação e execução de obras de restauração de rodovias;</p> <p>2.2. Licitação, contratação e execução de obras em terminais rodoviários;</p> <p>2.3. Licitação, contratação e execução de supervisão ambiental e de obras rodoviárias.</p> <p>3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>3.1. Licitação, contratação e implantação do SGP - Sistema de Gerenciamento de Pavimentos;</p> <p>3.2. Licitação, contratação e implantação do Sistema de Estatísticas de Tráfego;</p> <p>3.3. Licitação, contratação e implantação do Sistema de Gestão Ambiental;</p> <p>3.4. Licitação, contratação e execução dos serviços de Apoio Técnico à Área de Engenharia do DER/SP;</p> <p>3.5. Licitação, contratação e execução dos serviços de treinamento do pessoal do DER/SP.</p> <p>4. CUSTOS CONCORRENTES</p> <p>4.1. Execução de desapropriações;</p> <p>4.2. Licitação, contratação e execução dos serviços de Compensação Ambiental;</p> <p>4.3. Licitação, contratação e implantação do Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos.</p> <p>5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO</p> | <p>INSUMOS</p> <p>1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO</p> <p>1.1. US\$ 4.486 mil;</p> <p>1.2. US\$ 6.253 mil.</p> <p>2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS</p> <p>2.1. US\$ 211,852 mil;</p> <p>2.2. US\$ 5.207 mil;</p> <p>2.3. US\$ 15,208 mil.</p> <p>3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>3.1. US\$ 2.354 mil;</p> <p>3.2. US\$ 2.003 mil;</p> <p>3.3. US\$ 2.996 mil;</p> <p>3.4. US\$ 1.642 mil;</p> <p>3.5. US\$ 0 mil.</p> <p>4. CUSTOS CONCORRENTES</p> <p>4.1. US\$ 0 mil;</p> <p>4.2. US\$ 364 mil;</p> <p>4.3. US\$ 1.555 mil.</p> <p>5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO</p> <p>US\$ 80 mil.</p> | <p>1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO</p> <p>1.1. Concluídas em 2004;</p> <p>1.2. Concluídas em 12/2006.</p> <p>2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS</p> <p>2.1. Concluídas em 2005;</p> <p>2.2. Concluídas em 05/2006;</p> <p>2.3. Concluídas em 05/2006.</p> <p>3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>3.1. Concluídas em 06/2006;</p> <p>3.2. Concluídas em 06/2006;</p> <p>3.3. Concluídas em 06/2006;</p> <p>3.4. Concluídas em 06/2006;</p> <p>3.5. Concluído (os recursos necessários para esse item já estão alocados nas demais subcategorias de Fortalecimento Institucional).</p> <p>4. CUSTOS CONCORRENTES</p> <p>4.1. Concluído (não foram necessárias desapropriações);</p> <p>4.2. Concluídas em 12/2006;</p> <p>4.3. Concluídas em 06/2006.</p> <p>5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO</p> <p>Concluído em 2003.</p> | <p>1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO</p> <p>1.1. US\$ 4.486 mil;</p> <p>1.2. US\$ 6.655 mil.</p> <p>2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS</p> <p>2.1. US\$ 211,199 mil;</p> <p>2.2. US\$ 5.090 mil;</p> <p>2.3. US\$ 15,207 mil.</p> <p>3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL</p> <p>3.1. US\$ 2.342 mil;</p> <p>3.2. US\$ 1.988 mil;</p> <p>3.3. US\$ 2.990 mil;</p> <p>3.4. US\$ 1.607 mil;</p> <p>3.5. US\$ 0 mil.</p> <p>4. CUSTOS CONCORRENTES</p> <p>4.1. US\$ 0 mil;</p> <p>4.2. US\$ 274 mil;</p> <p>4.3. US\$ 1.547 mil.</p> <p>5. INSPEÇÃO E SUPERVISÃO</p> <p>US\$ 80 mil.</p> |
|--|--|--|--|

ANEXO 6

Relatório de Execução do Programa – Dezembro de 2006

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Relatório de Execução do Programa Dezembro de 2006

UCPRR
UNIDADE DE COORDENAÇÃO
DO PROGRAMA DE
RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
DO ESTADO DE SÃO PAULO



GOVERNO DO ESTADO DE
SÃO PAULO



SECRETARIA
DOS
TRANSPORTES

DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM



BANCO
INTERAMERICANO
DE



Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

INDICE

| | |
|--|----|
| 1. DESCRIÇÃO DO PROJETO..... | 3 |
| 2. OBJETIVOS | 3 |
| 3. CUSTO DO PROGRAMA..... | 3 |
| 4. METAS E OBRAS | 4 |
| 5. CUSTO ATUALIZADO DO PROJETO..... | 6 |
| 6. EXECUÇÃO FINANCEIRA..... | 11 |
| 7. INDICADORES CHAVES DE EFEITOS DIRETOS | 13 |



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

1. DESCRIÇÃO DO PROJETO

Este é o primeiro programa rodoviário do Estado de São Paulo financiado pelo BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento. O contrato de empréstimo de nº 1.351/OC-BR foi firmado entre o Estado de São Paulo e o BID no dia 23 de junho de 2002, e o Contrato de Garantia, tendo como fiador a República Federativa do Brasil, foi assinado em 23 de julho de 2002.

2. OBJETIVOS

Este Programa tem por objeto a recuperação de trechos das principais rodovias da malha estadual de mais de 16.000 km que não foram concedidas à iniciativa privada. O incremento do tráfego nas rodovias estaduais acelera o ritmo de degradação do pavimento que, aliado ao mau estado de conservação, onera consideravelmente o custo do transporte de maneira geral além de provocar acidentes graves, fatais, às mais das vezes.

3. CUSTO DO PROGRAMA

O custo do Programa foi estimado no montante equivalente a US\$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de dólares americanos), cuja distribuição por fonte de financiamento e categoria de investimento encontra-se discriminada no quadro a seguir:

| | Descrição | Total | BID | TESP |
|---|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1 | Engenharia e Administração | 10.950.000,00 | 3.800.000,00 | 7.150.000,00 |
| 2 | Obras e Supervisão | 219.710.000,00 | 110.400.000,00 | 109.310.000,00 |
| 3 | Fortalecimento Institucional | 5.570.000,00 | 4.045.000,00 | 1.525.000,00 |
| 4 | Custos Concorrentes | 2.570.000,00 | 555.000,00 | 2.015.000,00 |
| 5 | Inspeção e Supervisão | 1.200.000,00 | 1.200.000,00 | 0,00 |
| | TOTAIS | 240.000.000,00 | 120.000.000,00 | 120.000.000,00 |



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

4. METAS E OBRAS

O Programa visa a contribuir para o desenvolvimento econômico e social do Estado de São Paulo, buscando a redução do custo de transporte na malha rodoviária a cargo do DER/SP, mediante a realização de obras, em parte das rodovias que se encontram em mau ou regular estado de conservação. De forma complementar e para facilitar o acesso dos usuários à malha rodoviária serão realizadas obras em terminais rodoviários, atividades de treinamento e fortalecimento da área de engenharia de projetos, implantação de sistemas de administração de estatísticas de tráfego, gerência de pavimentos e gestão ambiental. O Programa compõe-se de cinco subprogramas, a saber:

▪ **Engenharia e Administração;**

O subprograma "Engenharia e Administração" contemplam os serviços de elaboração de projetos executivos, de contratação de consultoria especializada para obtenção de financiamento, de contratação de empresa para o Gerenciamento do Programa, além das despesas decorrentes da contratação de auditoria independente.

▪ **Obras Civas e Supervisão de Obras;**

Compõem o subprograma "Obras Civas e Supervisão de Obras" a restauração e melhoria de aproximadamente 700 km de rodovias, inclusive implantação de acostamento, recuperação e/ou complementação dos sistemas de drenagem superficial e subterrânea, obras de arte, elementos de segurança rodoviária, atenuação do impacto das novas obras e, quando pertinente, recuperação do passivo ambiental existente. No quadro a seguir são apresentados os trechos recuperados, municípios envolvidos e extensão total dos segmentos:



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

| LOTES DE OBRAS | RODOVIA | TRECHO | QUILOMETRAGEM | | EXT KM |
|-----------------------|---------|---------------------------------|---------------|---------|----------------|
| | | | INÍCIO | TÉRMINO | |
| 1 | SP-099 | Alto da Serra / Caraguatatuba | 64,400 | 83,400 | 19,000 |
| 2 | SP-055 | Ubatuba / Caraguatatuba | 53,600 | 100,080 | 46,480 |
| 3 | SP-055 | Caraguatatuba / São Sebastião | 102,200 | 119,870 | 17,670 |
| 4 | SP-055 | São Sebastião / Boissucanga | 127,400 | 162,310 | 34,910 |
| 5 | SP-055 | Boissucanga / Boracéia | 162,310 | 190,907 | 28,597 |
| 6 | SP-055 | Boracéia / Bertoga | 190,907 | 220,370 | 29,463 |
| 7 | SP-055 | Bertoga / Monte Cabrão | 220,370 | 247,580 | 27,210 |
| 8 | SP-036 | Rodovia D. Pedro / Piracaia | 77,282 | 91,300 | 14,018 |
| 9 | SP-063 | Louveira / Bragança Paulista | 0,082 | 54,040 | 53,958 |
| 10 | SP-147 | Socorro / Itapira | 1,100 | 40,921 | 39,821 |
| 11 | SP-304 | Rod. Anhanguera / Piracicaba | 121,200 | 159,460 | 38,260 |
| 12 | SP-255 | Boa Esperança do Sul / Jaú | 122,250 | 147,240 | 24,990 |
| 13 | SP-255 | Jaú / São Manuel | 156,200 | 204,654 | 48,454 |
| 14 | SP-331 | Rod. Washington Luiz / Ibitinga | 0,900 | 57,380 | 56,480 |
| 15 | SP-253 | Pradópolis / R. Mogi-Guaçu | 174,190 | 204,377 | 30,187 |
| 16 | SP-294 | Marília / Borá | 457,910 | 503,280 | 45,370 |
| 17 | SP-294 | Borá / Iacri | 503,280 | 547,900 | 44,620 |
| 18 | SP-333 | Marília / Echaporã | 334,130 | 369,870 | 35,740 |
| 19 | SP-333 | Echaporã / Assis | 369,870 | 401,134 | 31,264 |
| 20 | SP-425 | Martinópolis / Pres. Prudente | 418,000 | 450,362 | 32,362 |
| | SP-270 | Pres. Prudente / Trevo Mavepa | 565,000 | 569,136 | 4,136 |
| EXTENSÃO TOTAL | | | | | 702,990 |

▪ **Fortalecimento Institucional;**

O subprograma "Fortalecimento Institucional" consiste em ações que permitirão ao DER/SP, órgão executor do Programa, aumentar a produtividade e eficiência dos seus trabalhos por meio de instalação de sistemas de planejamento e análise modernos e o treinamento correspondente, quais sejam: (i) Sistema de Gerência de Pavimentos; (ii) Sistema de Estatística de Tráfego; (iii) Fortalecimento do Setor de Meio Ambiente do DER/SP; (iv) Fortalecimento do Setor de Projetos do DER/SP; e (v) Treinamento.



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

▪ **Custos Concorrentes;**

Classificam-se como “Custos Concorrentes”, os custos decorrentes, ou necessários, à execução das obras do Programa. Estes custos estão assim divididos: (i) Desapropriações; (ii) Compensação Ambiental; e (iii) Gestão de Transporte de Produtos Perigosos.

▪ **Inspeção e Supervisão.**

Compreende despesas de inspeção e supervisão aplicáveis ao empréstimo do Banco durante a execução do Programa proposto. A este item se destinavam, originalmente, US\$ 1.200.000,00.

5. CUSTO ATUALIZADO DO PROJETO

Ao longo da execução do Programa foram necessários revisões nos valores iniciais do contrato de empréstimo, de modo que, através do remanejamento dos valores entre as categorias de inversão, fosse possível a execução, a contento, de todas as atividades previstas. A seguir, apresentam-se os valores originais de contrato, suas respectivas revisões e justificativas, por categoria de inversão.

▪ **ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO**

(i) Estudos e Projetos:

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 6.500.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 4.529.646,20 |
| Custo estimado em Março de 2006 | US\$ 4.485.674,93 |

Justificativa: Foram executados e pagos os estudos e projetos executivos para 703 km de obras de recuperação, além da reforma de 35 terminais rodoviários e construção de outros 15 novos terminais. No custo estimado estão consideradas todas as despesas relativas a esses projetos e, como não haverá contratação de novas obras, não são necessários mais recursos. A redução do valor ocorrida na última revisão, se deu conta de ajustes de fechamento pela conclusão da execução dos serviços deste item.

(ii) Administração do Programa



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 4.450.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 6.789.353,80 |
| Custo estimado em Março de 2006 | US\$ 6.253.000,00 |

Justificativa: O contrato de gerenciamento para o Programa vem sofrendo reajustes anuais em reais; contudo a variação da taxa de câmbio efetivamente realizada (taxa média ponderada na data do pagamento das faturas), com relação a taxa considerada no Contrato de Empréstimo, tem sido menor do que a variação desses reajustes em reais. Na última revisão, o valor foi reduzido em função da revisão dos reajustes contratuais e também pela variação cambial.

▪ **OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS**

(i) Obras de Restauração de Rodovias

| | |
|---|---------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 205.510.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 207.804.000,00 |
| Custo estimado em Março de 2006 | US\$ 211.852.000,00 |

Justificativa: Foram efetivados 20 contratos com extensão total de 703 km, cujas obras estão em fase de conclusão. A redução da extensão total prevista no contrato, que era de 1.000 km, deu-se em função principalmente de dois fatores. Inicialmente a alta nos preços do petróleo e conseqüentemente dos insumos de pavimentação, fez com que os reajustamentos contratuais deste 20 lotes tivessem um aumento médio de 40% em relação aos valores contratados iniciais. Em segundo, de menor influência, está o aumento do escopo de serviços a serem executados, em relação ao estabelecido no Projeto Executivo, cujo montante ultrapassou em 4% o valor estipulado em orçamento. Por outro lado, há que se ressaltar a influência da variação da taxa cambial neste período, quando a cotação da moeda americana passou de R\$ 2,68 (taxa de cambio considerada no orçamento dos 20 lotes no momento do contrato de empréstimo) para R\$ 2,92 (taxa média ponderada de pagamento das medições deste 20 contratos), um acréscimo médio de apenas 9%. Houve a necessidade de uma última revisão para adequação dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.

(ii) Obras em Terminais Rodoviários

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 3.500.000,00 |
|---|-------------------|



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Custo estimado em Fevereiro de 2005 US\$ 4.485.000,00

Custo estimado em Março de 2006 US\$ 5.207.000,00

Justificativa: O valor original foi previsto antes de haver projeto executivo. Posteriormente mostrou-se insuficiente para a execução das obras de forma adequada a atender as normas de segurança e acessibilidade. A última revisão resultou em aumento por conta dos aditivos aos contratos e também pela variação cambial.

(iii) Supervisão Ambiental e de Obras Rodoviárias

Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 US\$ 10.700.000,00

Custo estimado em Fevereiro de 2005 US\$ 14.336.000,00

Custo estimado em Março de 2006 US\$ 15.208.000,00

Justificativa: O atraso médio de um ano na execução das obras provocou aumento no custo da supervisão, havendo a necessidade de supervisão complementar para garantir o acompanhamento até a finalização das obras de restauração e também da sinalização definitiva. No custo estimado também são consideradas as despesas relativas à Supervisão de Obras em Terminais Rodoviários. Também houve reajustes em reais superiores à variação da taxa efetiva de câmbio do dólar (taxa de pagamento das faturas) com relação à taxa de câmbio considerada no Contrato de Empréstimo. O aumento ocorrido na última revisão se deu por três fatores: (i) revisão dos reajustes dos contratos de supervisão de obras rodoviárias; (ii) necessidade de aditivo ao contrato de supervisão de obras em terminais rodoviários e (iii) variação cambial.

▪ **FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL**

(i) Sistema de Gerência de Pavimentos

Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 US\$ 1.500.000,00

Custo estimado em Fevereiro de 2005 US\$ 1.873.000,00

Custo estimado em Março de 2006 US\$ 2.354.000,00

Justificativa: O atraso na licitação deste componente levou à uma revisão no orçamento, aumentando o custo em reais e, conseqüentemente, o aumento do custo em dólar. Já, na última revisão, o aumento ocorreu devido a revisão dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

(ii) Sistema de Estatística de Tráfego

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 1.400.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 1.581.000,00 |
| Custo estimado em Março de 2006 | US\$ 2.003.000,00 |

Justificativa: O atraso na licitação deste componente levou à uma revisão no orçamento, aumentando o custo em reais e, conseqüentemente, o aumento do custo em dólar. Já, na última revisão, o aumento ocorreu devido a revisão dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.

(iii) Setor de Meio Ambiente do DER/SP

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 1.920.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 2.535.000,00 |
| Custo estimado em Março de 2006 | US\$ 2.996.000,00 |

Justificativa: O atraso na licitação deste componente levou à uma revisão no orçamento, aumentando o custo em reais e, conseqüentemente, o aumento do custo em dólar. Já, na última revisão, o aumento ocorreu devido a revisão dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.

(iv) Setor de Projetos de Engenharia

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 500.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 1.240.000,00 |
| Custo estimado em Março de 2006 | US\$ 1.642.000,00 |

Justificativa: O atraso na licitação deste componente levou à uma revisão no orçamento, aumentando o custo em reais e, conseqüentemente, o aumento do custo em dólar. Já, na última revisão, o aumento ocorreu devido a revisão dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.

(v) Treinamento

| | |
|---|-----------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 250.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 50.000,00 |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Custo estimado em Março de 2006 US\$ 0,00

Justificativa: Está previsto no custo de cada um dos demais componentes de Fortalecimento Institucional o Treinamento de Pessoal específico da atividade. No entanto foi mantida, até a segunda revisão, uma verba para atender a eventual necessidade de contratação de treinamento complementar. Os custos relativos ao treinamento estão distribuídos nos demais itens de fortalecimento institucional.

▪ CUSTOS CONCORRENTES

(i) Desapropriações

Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 US\$ 500.000,00

Custo estimado em Fevereiro de 2005 US\$ 0,00

Justificativa: Não houve necessidade de desapropriações para execução das obras do Programa. Portanto, as verbas previstas inicialmente para essa subcategoria foram remanejadas.

(ii) Compensação Ambiental

Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 US\$ 1.200.000,00

Custo estimado em Fevereiro de 2005 US\$ 320.000,00

Custo estimado em Março de 2006 US\$ 364.325,07

Justificativa: Durante a execução das obras e após a licitação da "Compensação Ambiental", verificou-se que a necessidade de recursos para este componente era significativamente menor que o valor originalmente previsto no Contrato de Empréstimo. O aumento observado entre a segunda e terceira revisões, se deve à revisão dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.

(iii) Gestão de Transporte de Produtos Perigosos

Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 US\$ 870.000,00

Custo estimado em Fevereiro de 2005 US\$ 1.377.000,00

Custo estimado em Março de 2006 US\$ 1.555.000,00



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

Justificativa: O atraso na licitação deste componente levou à uma revisão no orçamento, aumentando o custo em reais e, conseqüentemente, o aumento do custo em dólar. Já, na última revisão, o aumento ocorreu devido a revisão dos reajustes contratuais e também a variação cambial ocorrida no período.

▪ **INSPEÇÃO E SUPERVISÃO**

| | |
|---|-------------------|
| Valor conforme contrato vigente em 23/07/2002 | US\$ 1.200.000,00 |
| Custo estimado em Fevereiro de 2005 | US\$ 80.000,00 |

Justificativa: Em 16/02/2004 através da Mensagem nº CBR-581/2004, o BID dispensou para este Contrato de Empréstimo a cobrança do FIV no valor de US\$ 1,120,000.00.

6. EXECUÇÃO FINANCEIRA

No quadro a seguir são apresentados os valores pagos, até a presente data, por categoria de inversão e por fonte de pagamento.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

| CATEGORIA DE INVERSÃO | TOTAL REALIZADO ACUMULADO ATÉ 2006 | | |
|--|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | BID | LOCAL | TOTAL |
| 1. ENGENHARIA E ADMINISTRAÇÃO | 5.250.000,00 | 5.862.743,36 | 11.112.743,36 |
| 1.1. Estudos e Projetos | 0,00 | 4.485.674,90 | 4.485.674,90 |
| 1.2. Administração do Programa | 5.250.000,00 | 1.377.068,46 | 6.627.068,46 |
| 2. OBRAS CIVIS E SUPERVISÃO DE OBRAS | 106.551.901,70 | 124.598.373,70 | 231.150.275,40 |
| 2.1. Obras de Restauração de Rodovias | 93.838.305,08 | 117.061.988,25 | 210.900.293,33 |
| 2.2. Obras em Terminais Rodoviários | 0,00 | 5.042.604,03 | 5.042.604,03 |
| 2.3. Supervisão Ambiental e de Obras Rodoviárias | 12.713.596,62 | 2.493.781,42 | 15.207.378,04 |
| 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL | 7.016.000,00 | 1.912.954,28 | 8.928.954,28 |
| 3.1. Sistema de Gerência de Pavimentos | 1.434.000,00 | 908.287,43 | 2.342.287,43 |
| 3.2. Sistema de Estatística de Tráfego | 1.700.000,00 | 288.446,11 | 1.988.446,12 |
| 3.3. Setor de Meio Ambiente do DER/SP | 2.900.000,00 | 89.623,18 | 2.989.623,18 |
| 3.4. Setor de Projetos de Engenharia | 982.000,00 | 626.597,55 | 1.608.597,55 |
| 3.5. Treinamento | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4. CUSTOS CONCORRENTES | 1.102.098,30 | 718.834,35 | 1.820.932,64 |
| 4.1. Desapropriações | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4.2. Compensação Ambiental | 0,00 | 273.895,38 | 273.895,38 |
| 4.3. Gestão de Transporte de Produtos Perigosos | 1.102.098,30 | 444.938,96 | 1.547.037,26 |
| 5. GASTOS FINANCEIROS | 80.000,00 | 0,00 | 80.000,00 |
| 5.1 Supervisão e Vigilância | 80.000,00 | 0,00 | 80.000,00 |
| TOTAL GERAL | 120.000.000,00 | 133.092.905,68 | 253.092.905,68 |
| PARI-PASSU (%) | 100,00 | 99,32 | 99,64 |



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

7. INDICADORES CHAVES DE EFEITOS DIRETOS

Nas tabelas a seguir são apresentados os indicadores chaves de efeitos diretos, planejados e obtidos, demonstrando a metodologia e os respectivos índices apurados.

CUSTO OPERACIONAL

A análise econômica foi realizada com a utilização do programa computacional HDM 4, versão 1.3 do Banco Mundial, desenvolvido especialmente para esta finalidade, modelo que atende às especificações do DNER pertinentes ao assunto.

Os benefícios envolvidos na análise são, basicamente, compostos da redução de três categorias de custos, advindas da aplicação das alternativas de intervenção sugeridas no Projeto Executivo:

- i. Redução do Custo Operacional dos Veículos da frota usuária do trecho;
- ii. Redução do Tempo de Viagem dos passageiros de automóveis e ônibus, bem como o atraso na entrega de cargas; e
- iii. Redução no número de acidentes, e a conseqüente perda monetária a eles atribuída.

Especificamente como indicador de Efeitos Diretos do programa optou-se pela utilização do Custo Operacional Unitário por Veículo e por Quilometro, conforme indicado nas tabelas a seguir.

Os parâmetros básicos de frota foram obtidos de diversas fontes, tais como Revista Transporte Moderno, Custos & Frete, Cargas, Confederação Nacional dos Transportes, Jornal do Carro, Conjuntura Econômica e pesquisa direta. Foram selecionados modelos de veículos que são adequados à tipologia empregada no programa HDM-4, conforme apresentado a seguir:

- i. Automóveis: modelo Gol Special 3p;
- ii. Ônibus: Mercedes Benz modelo O 371 U;
- iii. Caminhão Médio: Mercedes Benz L 1620;



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

- iv. Caminhão Pesado: Mercedes Benz L 1214;
- v. Caminhão Articulado: Scania Cavalo Mecânico T124 GA 360 + Carroçaria Carga Seca com 3 eixos.

O procedimento completo de avaliação de custos do projeto encontra-se detalhado no manual de "Metodologia para Avaliação Econômica", do DER/SP, exclusivo para o Programa BID. O valor do dólar americano utilizado para a conversão é de R\$ 2,65.



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

DETERMINAÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL MÉDIO A CADA VEÍCULO A CADA QUILOMETRO

AUTOMÓVEL

| LOTE | EXTENSÃO (Km) | COMBUSTÍVEL | LUBRIFICANTE | PNEUS | PEÇAS | MANUTENÇÃO | CAPITAL | TRIPULAÇÃO | TOTAL | TOTAL X EXT |
|-------|---------------|-------------|--------------|--------|--------|------------|----------|------------|----------|-------------|
| 1 | 19,00 | 54,27 | 1,00 | 2,73 | 24,28 | 37,16 | 61,83 | 0,00 | 181,27 | 3.444,13 |
| 2 | a 6,80 | 57,13 | 1,02 | 3,21 | 26,14 | 38,69 | 54,01 | 0,00 | 180,20 | 1.225,36 |
| 2 | b 39,68 | 56,73 | 1,02 | 3,10 | 24,06 | 36,97 | 53,99 | 0,00 | 175,87 | 6.978,52 |
| 3 | a 12,60 | 56,58 | 1,02 | 3,18 | 25,09 | 37,83 | 54,28 | 0,00 | 177,98 | 2.242,55 |
| 3 | b 5,20 | 56,10 | 1,01 | 3,07 | 24,02 | 36,94 | 54,27 | 0,00 | 175,41 | 912,13 |
| 4 | 34,91 | 57,05 | 1,02 | 3,08 | 24,03 | 36,95 | 53,99 | 0,00 | 176,12 | 6.148,35 |
| 5 | 28,69 | 56,40 | 1,02 | 2,94 | 24,23 | 37,12 | 59,25 | 0,00 | 180,96 | 5.191,74 |
| 6 | 57,03 | 1,02 | 3,25 | 24,02 | 36,94 | 53,31 | 0,00 | 0,00 | 118,54 | 6.760,34 |
| 7 | 27,21 | 55,95 | 1,01 | 2,91 | 24,02 | 36,94 | 54,37 | 0,00 | 175,20 | 4.767,19 |
| 8 | 14,02 | 56,26 | 1,01 | 3,01 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,22 | 2.456,58 |
| 9 | a 1,80 | 64,02 | 1,07 | 3,29 | 24,05 | 36,96 | 50,45 | 0,00 | 179,84 | 323,71 |
| 9 | b 15,04 | 63,73 | 1,07 | 3,21 | 24,02 | 36,94 | 50,43 | 0,00 | 179,40 | 2.698,18 |
| 9 | c 8,60 | 64,01 | 1,07 | 3,28 | 24,04 | 36,96 | 50,44 | 0,00 | 179,80 | 1.546,28 |
| 9 | d 29,04 | 63,76 | 1,07 | 3,21 | 24,02 | 36,94 | 50,43 | 0,00 | 179,43 | 5.210,65 |
| 10 | a 22,30 | 57,46 | 1,02 | 3,34 | 24,02 | 36,94 | 54,04 | 0,00 | 176,82 | 3.943,09 |
| 10 | b 17,98 | 57,38 | 1,02 | 3,32 | 24,02 | 36,94 | 54,04 | 0,00 | 176,72 | 3.177,43 |
| 11 | a 38,51 | 56,73 | 1,02 | 3,00 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,69 | 6.765,82 |
| 11 | b 38,51 | 56,80 | 1,02 | 3,02 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,78 | 6.769,29 |
| 12 | 27,55 | 56,42 | 1,02 | 3,21 | 24,02 | 36,94 | 56,29 | 0,00 | 177,90 | 4.901,15 |
| 13 | a 21,40 | 54,29 | 1,00 | 2,88 | 24,02 | 36,94 | 55,65 | 0,00 | 174,78 | 3.740,29 |
| 13 | b 27,10 | 54,39 | 1,00 | 2,87 | 24,02 | 36,94 | 55,52 | 0,00 | 174,74 | 4.735,45 |
| 14 | 57,60 | 56,85 | 1,02 | 3,02 | 24,02 | 36,94 | 53,99 | 0,00 | 175,84 | 10.128,38 |
| 15 | a 21,18 | 56,35 | 1,01 | 3,00 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,30 | 3.712,85 |
| 15 | b 5,60 | 56,04 | 1,01 | 3,00 | 24,02 | 36,94 | 54,14 | 0,00 | 175,15 | 980,84 |
| 15 | c 3,89 | 56,04 | 1,01 | 3,00 | 24,02 | 36,94 | 54,14 | 0,00 | 175,15 | 646,30 |
| 16 | a 29,26 | 56,71 | 1,02 | 3,02 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,69 | 5.140,69 |
| 16 | b 16,11 | 56,67 | 1,02 | 3,01 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,64 | 2.829,56 |
| 17 | a 24,33 | 55,92 | 1,01 | 2,99 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 174,86 | 4.254,34 |
| 17 | b 20,29 | 55,93 | 1,01 | 2,99 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 174,87 | 3.548,11 |
| 18 | 35,74 | 57,35 | 1,02 | 2,95 | 24,02 | 36,94 | 52,39 | 0,00 | 174,67 | 6.242,71 |
| 19 | 31,26 | 63,72 | 1,07 | 3,34 | 24,02 | 36,94 | 50,46 | 0,00 | 179,55 | 5.612,73 |
| 20 | a 4,14 | 56,05 | 1,01 | 3,02 | 24,02 | 36,94 | 53,98 | 0,00 | 175,02 | 724,58 |
| 20 | b 32,36 | 55,90 | 1,01 | 3,00 | 24,02 | 36,94 | 54,02 | 0,00 | 174,89 | 5.659,44 |
| TOTAL | 774,53 | 1.840,01 | 35,98 | 122,22 | 809,34 | 1.238,51 | 1.728,24 | 0,00 | 5.774,30 | 133.418,77 |

| | |
|---|-----------------------|
| CUSTO OPERACIONAL MÉDIO POR VEÍCULO E POR KM | R\$ 0,17 USD 0,065 |
|---|-----------------------|



SECRETARIA DOS TRANSPORTES DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

DETERMINAÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL MÉDIO A CADA VEÍCULO A CADA QUILOMETRO

ÔNIBUS

| LOTE | EXTENSÃO (Km) | COMBUSTÍVEL | LUBRIFICANTE | PNEUS | PEÇAS | MANUTENÇÃO | CAPITAL | TRIPULAÇÃO | TOTAL | TOTAL X EXT |
|-------|---------------|-------------|--------------|--------|----------|------------|----------|------------|-----------|-------------|
| 1 | 19,00 | 197,80 | 3,81 | 30,21 | 174,39 | 151,58 | 152,43 | 178,36 | 888,58 | 16.883,02 |
| 2 | a 6,80 | 216,89 | 3,91 | 30,87 | 202,20 | 163,63 | 135,16 | 128,12 | 880,58 | 5.987,94 |
| 2 | b 39,68 | 215,76 | 3,91 | 30,75 | 171,02 | 150,06 | 134,49 | 127,69 | 833,68 | 33.080,42 |
| 3 | a 12,60 | 214,57 | 3,90 | 31,15 | 186,62 | 156,99 | 135,41 | 129,91 | 858,55 | 10.817,73 |
| 3 | b 5,20 | 213,88 | 3,90 | 31,17 | 170,49 | 149,81 | 136,83 | 134,30 | 840,38 | 4.369,98 |
| 4 | 34,91 | 222,25 | 3,94 | 31,04 | 170,62 | 149,87 | 136,00 | 131,96 | 845,68 | 29.522,69 |
| 5 | 28,69 | 264,15 | 4,17 | 37,02 | 173,66 | 151,25 | 151,44 | 175,58 | 957,27 | 27.464,08 |
| 6 | 29,37 | 226,27 | 3,97 | 36,73 | 170,41 | 149,78 | 141,88 | 148,59 | 877,63 | 25.775,99 |
| 7 | 27,21 | 201,88 | 3,83 | 28,95 | 170,41 | 149,78 | 135,00 | 129,13 | 816,98 | 22.230,03 |
| 8 | 14,02 | 220,13 | 3,93 | 30,94 | 170,42 | 149,78 | 136,74 | 134,05 | 845,99 | 11.860,78 |
| 9 | a 1,80 | 183,65 | 3,73 | 15,95 | 170,87 | 149,99 | 123,52 | 96,66 | 744,37 | 1.339,87 |
| 9 | b 15,04 | 182,27 | 3,73 | 15,85 | 170,41 | 149,78 | 123,46 | 96,49 | 741,99 | 11.159,53 |
| 9 | c 8,60 | 183,56 | 3,73 | 15,94 | 170,76 | 149,94 | 123,51 | 96,64 | 744,08 | 6.399,09 |
| 9 | d 29,04 | 182,40 | 3,73 | 15,86 | 170,41 | 149,78 | 123,46 | 96,50 | 742,14 | 21.551,75 |
| 10 | a 22,30 | 256,14 | 4,13 | 42,71 | 170,42 | 149,78 | 149,54 | 170,23 | 942,95 | 21.027,79 |
| 10 | b 17,98 | 255,96 | 4,13 | 42,69 | 170,41 | 149,78 | 149,80 | 170,41 | 942,98 | 16.954,78 |
| 11 | a 38,51 | 221,59 | 3,94 | 30,99 | 170,40 | 149,78 | 136,58 | 133,59 | 846,87 | 32.612,96 |
| 11 | b 38,51 | 221,74 | 3,94 | 31,00 | 170,41 | 149,78 | 136,49 | 133,33 | 846,69 | 32.606,03 |
| 12 | 27,55 | 226,26 | 3,97 | 36,64 | 170,41 | 149,78 | 142,01 | 148,95 | 878,02 | 24.189,45 |
| 13 | a 21,40 | 208,84 | 3,87 | 30,72 | 170,40 | 149,78 | 139,49 | 141,81 | 844,91 | 18.081,07 |
| 13 | b 27,10 | 209,45 | 3,87 | 30,54 | 170,40 | 149,78 | 139,23 | 141,09 | 844,36 | 22.882,16 |
| 14 | 57,60 | 220,44 | 3,93 | 30,96 | 170,41 | 149,78 | 136,37 | 133,01 | 844,90 | 48.666,24 |
| 15 | a 21,18 | 222,78 | 3,95 | 31,01 | 170,41 | 149,78 | 136,83 | 134,31 | 849,07 | 17.983,30 |
| 15 | b 5,60 | 221,40 | 3,94 | 31,17 | 170,41 | 149,78 | 137,22 | 135,39 | 849,31 | 4.756,14 |
| 15 | c 3,69 | 221,38 | 3,94 | 31,18 | 170,41 | 149,78 | 137,22 | 135,40 | 849,31 | 3.133,95 |
| 16 | a 29,26 | 221,74 | 3,94 | 31,00 | 170,41 | 149,78 | 136,53 | 133,44 | 846,84 | 24.778,54 |
| 16 | b 16,11 | 221,66 | 3,94 | 30,99 | 170,41 | 149,78 | 136,57 | 133,58 | 846,93 | 13.644,04 |
| 17 | a 24,33 | 211,08 | 3,88 | 30,77 | 170,40 | 149,78 | 136,71 | 133,97 | 836,59 | 20.354,23 |
| 17 | b 20,29 | 211,12 | 3,88 | 30,77 | 170,40 | 149,78 | 136,69 | 133,91 | 836,55 | 16.973,60 |
| 18 | 35,74 | 177,28 | 3,70 | 22,92 | 170,40 | 149,78 | 128,28 | 110,14 | 762,50 | 27.251,75 |
| 19 | 31,26 | 188,77 | 3,76 | 23,41 | 170,40 | 149,78 | 124,03 | 98,11 | 758,26 | 23.703,21 |
| 20 | a 4,14 | 211,40 | 3,88 | 30,79 | 170,41 | 149,78 | 136,35 | 133,48 | 836,09 | 3.461,43 |
| 20 | b 32,36 | 210,97 | 3,88 | 30,83 | 170,41 | 149,78 | 136,73 | 134,02 | 836,62 | 27.073,02 |
| TOTAL | 746,87 | 7.065,26 | 128,66 | 981,52 | 5.680,42 | 4.967,84 | 4.501,80 | 4.392,15 | 27.717,65 | 628.576,58 |

| | |
|-------------------------|-----------|
| CUSTO OPERACIONAL MÉDIO | R\$ 0,94 |
| POR VEÍCULO E POR KM | USD 0,318 |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Nº

| ICE | PREÇO | COMISSÃO | LUBRIFICANTE | PES | PES | MAQUINARIA | OPERAÇÃO | TRIBUTOS | TA | TAXA |
|------|-------|----------|--------------|-----|------|------------|----------|----------|------|------|
| 1 | 100 | 123 | 30 | 25 | 151 | 156 | 159 | 150 | 843 | 1247 |
| 2 a | 60 | 171 | 32 | 27 | 126 | 137 | 139 | 140 | 792 | 5454 |
| 2 b | 348 | 115 | 32 | 29 | 153 | 163 | 175 | 160 | 737 | 3635 |
| 3 a | 160 | 168 | 32 | 241 | 159 | 168 | 138 | 165 | 716 | 922 |
| 3 b | 50 | 161 | 31 | 240 | 163 | 169 | 138 | 162 | 729 | 4174 |
| 4 | 391 | 123 | 33 | 277 | 165 | 163 | 172 | 162 | 725 | 2560 |
| 5 | 239 | 172 | 35 | 234 | 161 | 154 | 131 | 167 | 874 | 2332 |
| 6 | 297 | 152 | 37 | 235 | 164 | 167 | 136 | 162 | 734 | 2229 |
| 7 | 221 | 159 | 36 | 218 | 163 | 167 | 131 | 164 | 718 | 2483 |
| 8 | 142 | 135 | 32 | 238 | 164 | 167 | 136 | 162 | 734 | 1094 |
| 9 a | 10 | 120 | 36 | 194 | 169 | 161 | 175 | 122 | 697 | 1255 |
| 9 b | 134 | 110 | 35 | 165 | 164 | 167 | 172 | 115 | 678 | 1063 |
| 9 c | 80 | 122 | 35 | 163 | 163 | 167 | 174 | 122 | 695 | 6134 |
| 9 d | 294 | 130 | 35 | 165 | 164 | 167 | 172 | 115 | 703 | 2573 |
| 10 a | 230 | 164 | 34 | 323 | 164 | 167 | 123 | 132 | 792 | 1339 |
| 10 b | 138 | 159 | 34 | 321 | 164 | 167 | 127 | 137 | 759 | 1433 |
| 11 a | 351 | 139 | 32 | 239 | 163 | 167 | 129 | 160 | 719 | 2773 |
| 11 b | 351 | 133 | 32 | 231 | 164 | 167 | 129 | 162 | 718 | 2250 |
| 12 | 255 | 125 | 37 | 231 | 164 | 167 | 121 | 162 | 757 | 2353 |
| 13 a | 240 | 121 | 31 | 233 | 163 | 167 | 124 | 127 | 745 | 1338 |
| 13 b | 270 | 131 | 31 | 239 | 163 | 167 | 120 | 168 | 734 | 2638 |
| 14 | 560 | 145 | 32 | 22 | 163 | 167 | 120 | 166 | 745 | 4122 |
| 15 a | 218 | 153 | 32 | 237 | 164 | 167 | 125 | 163 | 745 | 1634 |
| 15 b | 50 | 145 | 32 | 231 | 164 | 167 | 122 | 122 | 753 | 4335 |
| 15 c | 39 | 146 | 32 | 232 | 164 | 167 | 123 | 123 | 757 | 222 |
| 16 a | 236 | 130 | 32 | 231 | 164 | 167 | 129 | 161 | 714 | 2304 |
| 16 b | 611 | 113 | 32 | 230 | 164 | 167 | 129 | 169 | 714 | 1233 |
| 17 a | 243 | 137 | 31 | 235 | 163 | 167 | 127 | 165 | 755 | 1862 |
| 17 b | 229 | 140 | 31 | 236 | 163 | 167 | 128 | 165 | 751 | 1618 |
| 18 | 354 | 128 | 39 | 133 | 163 | 167 | 121 | 166 | 737 | 2532 |
| 19 | 326 | 135 | 35 | 132 | 163 | 167 | 1011 | 165 | 738 | 2129 |
| 20 a | 44 | 120 | 32 | 239 | 164 | 167 | 125 | 134 | 723 | 3161 |
| 20 b | 326 | 142 | 31 | 231 | 163 | 167 | 125 | 162 | 731 | 2397 |
| TA | 747 | 452 | 163 | 759 | 5181 | 5086 | 4121 | 4334 | 2136 | 5181 |

| | |
|-------------------------------------|------|
| SECRETARIA DOS TRANSPORTES | 1906 |
| DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM | 1503 |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

DETERMINAÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL MÉDIO A CADA VEÍCULO A CADA QUILOMETRO

PESADO

| LOTE | EXTENSÃO (km) | COMBUSTÍVEL | LUBRIFICANTE | PNEUS | PEÇAS | MANUTENÇÃO | CAPITAL | TRIPULAÇÃO | TOTAL | TOTAL X EXT |
|-------|---------------|-------------|--------------|--------|----------|------------|----------|------------|----------|-------------|
| 1 | | 19,00 | 231,05 | 6,10 | 66,14 | 207,69 | 219,68 | 113,04 | 185,22 | 1.029,12 |
| 2 | a | 6,80 | 227,98 | 6,08 | 65,99 | 227,76 | 230,66 | 108,14 | 163,36 | 1.029,97 |
| 2 | b | 39,68 | 226,75 | 6,07 | 64,12 | 205,26 | 218,54 | 107,62 | 162,80 | 991,16 |
| 3 | a | 12,60 | 227,70 | 6,08 | 66,21 | 216,53 | 224,69 | 108,11 | 164,43 | 1.013,75 |
| 3 | b | 5,20 | 226,40 | 6,07 | 64,36 | 204,87 | 218,33 | 107,67 | 163,85 | 991,75 |
| 4 | | 34,91 | 227,51 | 6,08 | 63,83 | 204,97 | 218,38 | 107,60 | 162,71 | 991,08 |
| 5 | | 28,69 | 254,89 | 6,23 | 73,52 | 207,17 | 219,59 | 112,27 | 182,03 | 1.055,70 |
| 6 | | 29,37 | 241,44 | 6,15 | 69,61 | 204,82 | 218,30 | 108,87 | 168,01 | 1.017,20 |
| 7 | | 27,21 | 213,00 | 6,00 | 58,06 | 204,82 | 218,30 | 106,39 | 157,71 | 964,28 |
| 8 | | 14,02 | 226,19 | 6,07 | 63,12 | 204,83 | 218,30 | 107,47 | 162,21 | 988,19 |
| 9 | a | 1,80 | 228,22 | 6,08 | 46,36 | 205,15 | 218,48 | 96,09 | 115,04 | 915,42 |
| 9 | b | 15,04 | 226,78 | 6,07 | 45,47 | 204,82 | 218,30 | 96,05 | 114,88 | 912,35 |
| 9 | c | 8,60 | 228,12 | 6,08 | 46,29 | 205,07 | 218,44 | 96,09 | 114,03 | 914,12 |
| 9 | d | 29,04 | 226,90 | 6,07 | 45,54 | 204,82 | 218,30 | 96,05 | 114,88 | 912,56 |
| 10 | a | 22,30 | 259,23 | 6,25 | 77,93 | 204,83 | 218,30 | 111,12 | 177,31 | 1.054,97 |
| 10 | b | 17,98 | 259,98 | 6,25 | 77,51 | 204,82 | 218,30 | 111,09 | 177,20 | 1.054,15 |
| 11 | a | 38,51 | 226,63 | 6,07 | 62,52 | 204,82 | 218,30 | 107,50 | 162,31 | 988,15 |
| 11 | b | 38,51 | 226,82 | 6,07 | 62,80 | 204,82 | 218,30 | 107,52 | 162,40 | 988,73 |
| 12 | | 27,55 | 240,71 | 6,15 | 69,51 | 204,82 | 218,30 | 108,79 | 167,66 | 1.015,94 |
| 13 | a | 21,40 | 225,91 | 6,07 | 63,05 | 204,82 | 218,30 | 107,68 | 163,05 | 988,88 |
| 13 | b | 27,10 | 225,77 | 6,07 | 62,47 | 204,82 | 218,30 | 107,51 | 162,38 | 887,32 |
| 14 | | 57,60 | 226,71 | 6,07 | 62,80 | 204,82 | 218,30 | 107,53 | 162,47 | 988,70 |
| 15 | a | 21,18 | 226,49 | 6,07 | 62,81 | 204,82 | 218,30 | 107,45 | 162,10 | 988,04 |
| 15 | b | 5,60 | 226,47 | 6,07 | 63,23 | 204,82 | 218,30 | 107,61 | 162,80 | 989,30 |
| 15 | c | 3,69 | 226,48 | 6,07 | 63,26 | 204,82 | 218,30 | 107,62 | 162,81 | 989,36 |
| 16 | a | 29,26 | 226,79 | 6,07 | 62,98 | 204,82 | 218,30 | 107,51 | 162,38 | 988,85 |
| 16 | b | 16,11 | 226,69 | 6,07 | 62,83 | 204,82 | 218,30 | 107,50 | 162,33 | 988,54 |
| 17 | a | 24,33 | 225,09 | 6,07 | 62,35 | 204,82 | 218,29 | 107,47 | 162,20 | 986,29 |
| 17 | b | 20,29 | 225,14 | 6,07 | 62,42 | 204,82 | 218,29 | 107,48 | 162,22 | 986,44 |
| 18 | | 35,74 | 203,15 | 5,95 | 51,87 | 204,82 | 218,30 | 103,93 | 147,52 | 935,54 |
| 19 | | 31,26 | 213,54 | 6,00 | 51,80 | 204,81 | 218,29 | 100,34 | 132,66 | 927,24 |
| 20 | a | 4,14 | 223,56 | 6,06 | 62,20 | 204,82 | 218,30 | 105,51 | 154,06 | 974,51 |
| 20 | b | 32,36 | 225,28 | 6,07 | 62,73 | 204,82 | 218,30 | 107,53 | 162,46 | 987,19 |
| TOTAL | | 746,87 | 7.552,37 | 200,80 | 2.045,49 | 6.800,16 | 7.226,16 | 3.510,35 | 5.099,46 | 32.434,79 |

| | |
|---|-----------------------|
| CUSTO OPERACIONAL MÉDIO POR VEÍCULO E POR KM | R\$ 0,86 USD 0,371 |
|---|-----------------------|



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

DETERMINAÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL MÉDIO A CADA VEÍCULO A CADA QUILOMETRO

ARTICULADO

| LOTE | EXTENSÃO (Km) | COMBUSTÍVEL | LUBRIFICANTE | PNEUS | PEÇAS | MANUTENÇÃO | CAPITAL | TRIPULAÇÃO | TOTAL | TOTAL X EXT |
|-------|---------------|-------------|--------------|--------|----------|------------|----------|------------|-----------|--------------|
| 1 | | 19,00 | 318,39 | 6,49 | 139,32 | 423,59 | 236,65 | 171,33 | 1.474,51 | 28.015,69 |
| 2 | a | 6,80 | 308,23 | 6,52 | 142,43 | 460,84 | 247,22 | 162,54 | 1.481,48 | 10.074,06 |
| 2 | b | 39,88 | 306,39 | 6,51 | 138,34 | 413,07 | 235,33 | 161,84 | 1.414,90 | 56.143,23 |
| 3 | a | 12,60 | 306,99 | 6,51 | 142,65 | 440,02 | 241,36 | 162,62 | 1.455,23 | 18.335,90 |
| 3 | b | 5,20 | 305,04 | 6,50 | 138,59 | 418,35 | 235,12 | 162,35 | 1.420,74 | 7.387,85 |
| 4 | | 34,91 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 5 | | 28,69 | 344,52 | 6,72 | 154,09 | 422,62 | 236,36 | 172,48 | 1.518,61 | 43.588,92 |
| 6 | | 29,37 | 341,83 | 6,61 | 149,34 | 418,25 | 235,09 | 160,89 | 1.462,88 | 42.964,79 |
| 7 | | 27,21 | 284,31 | 6,38 | 125,13 | 418,24 | 235,09 | 161,61 | 1.383,56 | 37.646,67 |
| 8 | | 14,02 | 321,28 | 6,51 | 135,93 | 418,26 | 235,10 | 161,72 | 1.431,91 | 20.075,38 |
| 9 | a | 1,80 | 297,65 | 6,46 | 100,10 | 418,87 | 235,27 | 146,59 | 1.317,56 | 2.371,61 |
| 9 | b | 15,04 | 295,15 | 6,45 | 98,12 | 418,25 | 235,09 | 146,56 | 1.312,17 | 19.735,04 |
| 9 | c | 8,60 | 297,47 | 6,46 | 99,45 | 418,72 | 235,23 | 146,59 | 1.316,53 | 11.322,16 |
| 9 | d | 29,04 | 295,36 | 6,45 | 98,29 | 418,25 | 235,09 | 146,56 | 1.312,56 | 38.116,74 |
| 10 | a | 22,30 | 350,24 | 6,75 | 165,82 | 418,26 | 235,09 | 164,67 | 1.501,81 | 33.490,36 |
| 10 | b | 17,98 | 349,90 | 6,75 | 164,94 | 418,25 | 235,09 | 164,64 | 1.500,48 | 28.978,63 |
| 11 | a | 38,51 | 306,90 | 6,51 | 134,82 | 418,24 | 235,09 | 161,76 | 1.416,51 | 54.549,80 |
| 11 | b | 38,51 | 307,18 | 6,51 | 135,42 | 418,25 | 235,09 | 161,77 | 1.417,45 | 54.588,00 |
| 12 | | 27,55 | 340,50 | 6,61 | 148,92 | 418,25 | 235,09 | 160,78 | 1.460,74 | 40.243,39 |
| 13 | a | 21,40 | 304,73 | 6,50 | 135,89 | 418,24 | 235,09 | 162,06 | 1.416,50 | 30.313,10 |
| 13 | b | 27,10 | 304,96 | 6,50 | 134,76 | 418,24 | 235,09 | 161,77 | 1.414,55 | 38.334,31 |
| 14 | | 57,60 | 322,27 | 6,51 | 135,41 | 418,24 | 235,09 | 161,79 | 1.432,58 | 82.516,61 |
| 15 | a | 21,18 | 322,01 | 6,51 | 135,24 | 418,25 | 235,09 | 161,71 | 1.431,87 | 30.327,01 |
| 15 | b | 5,60 | 321,44 | 6,51 | 136,02 | 418,25 | 235,09 | 162,02 | 1.433,22 | 8.026,03 |
| 15 | c | 3,89 | 321,45 | 6,51 | 136,08 | 418,25 | 235,09 | 162,02 | 1.433,31 | 5.288,91 |
| 16 | a | 29,26 | 307,11 | 6,51 | 135,77 | 418,25 | 235,09 | 161,76 | 1.417,70 | 41.481,90 |
| 16 | b | 16,11 | 306,96 | 6,51 | 135,45 | 418,25 | 235,09 | 161,76 | 1.417,21 | 22.831,25 |
| 17 | a | 24,33 | 303,21 | 6,49 | 134,44 | 418,24 | 235,09 | 161,73 | 1.412,33 | 34.361,99 |
| 17 | b | 20,29 | 303,29 | 6,49 | 134,59 | 418,24 | 235,09 | 161,74 | 1.412,58 | 28.661,25 |
| 18 | | 35,74 | 285,58 | 6,29 | 113,02 | 418,24 | 235,02 | 156,45 | 1.333,61 | 47.663,22 |
| 19 | | 31,26 | 287,10 | 6,40 | 114,77 | 418,24 | 235,09 | 149,25 | 1.330,80 | 41.594,56 |
| 20 | a | 4,14 | 304,53 | 6,50 | 135,79 | 418,25 | 235,09 | 159,50 | 1.406,83 | 5.824,28 |
| 20 | b | 32,36 | 303,38 | 6,49 | 135,23 | 418,24 | 235,09 | 161,83 | 1.413,65 | 45.745,71 |
| TOTAL | | 746,87 | 9.955,35 | 208,43 | 4.264,16 | 13.454,00 | 7.544,64 | 5.122,69 | 45.306,17 | 1.008.576,33 |

| | |
|---|-----------------------|
| CUSTO OPERACIONAL MÉDIO POR VEÍCULO E POR KM | R\$ 1,35 USD 0,510 |
|---|-----------------------|



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

CUSTO OPERACIONAL A CADA VEÍCULO A CADA QUILOMETRO

TOTAL

| LOTE | | AUTO | ÔNIBUS | MÉDIO | FESADO | ARTICULADO | TOTAL |
|--------------|---|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| 1 | | 181,27 | 888,58 | 804,43 | 1.029,12 | 1.474,51 | 4.377,91 |
| 2 | a | 180,20 | 880,58 | 799,52 | 1.029,97 | 1.481,48 | 4.371,75 |
| 2 | b | 175,87 | 833,68 | 773,27 | 991,16 | 1.414,90 | 4.188,88 |
| 3 | a | 177,98 | 868,55 | 787,66 | 1.013,75 | 1.455,23 | 4.293,17 |
| 3 | b | 175,41 | 840,38 | 772,59 | 991,75 | 1.420,74 | 4.200,87 |
| 4 | | 176,12 | 845,68 | 772,75 | 991,08 | 0,00 | 2.785,63 |
| 5 | | 180,96 | 957,27 | 827,24 | 1.055,70 | 1.518,61 | 4.539,78 |
| 6 | | 118,54 | 877,63 | 776,04 | 1.017,20 | 1.452,88 | 4.252,29 |
| 7 | | 175,20 | 816,98 | 751,18 | 954,28 | 1.383,56 | 4.091,20 |
| 8 | | 175,22 | 845,99 | 763,84 | 988,19 | 1.431,91 | 4.205,15 |
| 9 | a | 179,84 | 744,37 | 689,47 | 915,42 | 1.317,56 | 3.855,66 |
| 9 | b | 179,40 | 741,99 | 697,78 | 912,35 | 1.312,17 | 3.843,69 |
| 9 | c | 179,80 | 744,08 | 689,26 | 914,12 | 1.316,53 | 3.853,79 |
| 9 | d | 179,43 | 742,14 | 707,89 | 912,56 | 1.312,56 | 3.854,58 |
| 10 | a | 176,82 | 942,95 | 799,82 | 1.054,97 | 1.501,81 | 4.476,37 |
| 10 | b | 176,72 | 942,98 | 799,59 | 1.054,15 | 1.500,48 | 4.473,92 |
| 11 | a | 175,69 | 846,87 | 771,69 | 988,15 | 1.416,51 | 4.198,91 |
| 11 | b | 175,78 | 846,69 | 771,88 | 988,73 | 1.417,45 | 4.200,53 |
| 12 | | 177,90 | 878,02 | 775,17 | 1.015,94 | 1.460,74 | 4.307,77 |
| 13 | a | 174,78 | 844,91 | 764,06 | 988,88 | 1.416,50 | 4.189,13 |
| 13 | b | 174,74 | 844,36 | 763,04 | 887,32 | 1.414,55 | 4.084,01 |
| 14 | | 175,84 | 844,90 | 764,45 | 988,70 | 1.432,58 | 4.205,47 |
| 15 | a | 175,30 | 849,07 | 764,36 | 988,04 | 1.431,87 | 4.208,64 |
| 15 | b | 175,15 | 849,31 | 765,33 | 989,30 | 1.433,22 | 4.212,31 |
| 15 | c | 175,15 | 849,31 | 765,37 | 989,36 | 1.433,31 | 4.212,50 |
| 16 | a | 175,69 | 846,84 | 771,84 | 988,85 | 1.417,70 | 4.200,92 |
| 16 | b | 175,64 | 846,93 | 771,74 | 988,54 | 1.417,21 | 4.200,06 |
| 17 | a | 174,86 | 836,59 | 768,85 | 986,29 | 1.412,33 | 4.178,92 |
| 17 | b | 174,87 | 836,55 | 768,91 | 986,44 | 1.412,58 | 4.179,35 |
| 18 | | 174,67 | 762,50 | 726,17 | 935,54 | 1.333,61 | 3.932,49 |
| 19 | | 179,55 | 758,26 | 709,28 | 927,24 | 1.330,60 | 3.904,93 |
| 20 | a | 175,02 | 836,09 | 752,78 | 974,51 | 1.406,83 | 4.145,23 |
| 20 | b | 174,89 | 836,62 | 769,31 | 987,19 | 1.413,65 | 4.181,66 |
| TOTAL | | 5.774,30 | 27.717,65 | 25.176,56 | 32.434,79 | 45.306,17 | 136.409,47 |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

CONTABILIZAÇÃO DE RCE

| ICE | AD | ORÇ | NDO | REND | ACUMD | TA |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | 82 | 888 | 848 | 1292 | 1443 | 4379 |
| 2 | 367 | 1746 | 1529 | 2213 | 2858 | 8853 |
| 3 | 339 | 1383 | 1625 | 2050 | 2657 | 8904 |
| 4 | 162 | 888 | 725 | 918 | 00 | 2553 |
| 5 | 888 | 977 | 872 | 1350 | 1361 | 4378 |
| 6 | 184 | 873 | 734 | 1072 | 1468 | 4529 |
| 7 | 150 | 858 | 718 | 988 | 1886 | 4910 |
| 8 | 152 | 859 | 734 | 889 | 1469 | 4555 |
| 9 | 787 | 2928 | 2840 | 3545 | 5582 | 1602 |
| 10 | 354 | 1883 | 1941 | 2092 | 3029 | 8529 |
| 11 | 347 | 1526 | 1357 | 1988 | 2336 | 8394 |
| 12 | 170 | 832 | 757 | 1054 | 1474 | 4877 |
| 13 | 302 | 1887 | 1570 | 1650 | 2315 | 8734 |
| 14 | 184 | 840 | 745 | 880 | 1438 | 4887 |
| 15 | 520 | 2843 | 2886 | 2570 | 4890 | 1535 |
| 16 | 313 | 1587 | 1388 | 1973 | 2391 | 8408 |
| 17 | 303 | 1634 | 1576 | 1923 | 2291 | 8357 |
| 18 | 147 | 750 | 787 | 954 | 1361 | 3220 |
| 19 | 195 | 785 | 798 | 972 | 1380 | 3293 |
| 20 a | 152 | 859 | 728 | 941 | 1403 | 4453 |
| 20 b | 179 | 852 | 751 | 879 | 1435 | 4816 |
| TA | 5748 | 27165 | 25156 | 32819 | 45837 | 16097 |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

| Km | T | Km | | Km | |
|----|----------|----------|---|-------|---|
| | | Km | | Km | |
| | | Km | | Km | |
| | | Km | | Km | |
| 5 | 100000 | 100000 | 8 | 84000 | 4 |
| 5 | 200000 | 200000 | 5 | 73200 | 8 |
| 5 | 300000 | 300000 | 3 | 61000 | 8 |
| 5 | 400000 | 400000 | 6 | 67900 | 2 |
| 5 | 500000 | 500000 | 8 | 52600 | 4 |
| 5 | 600000 | 600000 | 9 | 80000 | 4 |
| 5 | 700000 | 700000 | 5 | 73000 | 4 |
| 5 | 800000 | 800000 | 5 | 64800 | 4 |
| 5 | 900000 | 900000 | 8 | 33000 | 8 |
| 5 | 0100000 | 0100000 | 3 | 33000 | 8 |
| 5 | 1200000 | 1200000 | 5 | 61000 | 8 |
| 5 | 2300000 | 2300000 | 8 | 60000 | 4 |
| 5 | 3400000 | 3400000 | 5 | 61000 | 8 |
| 5 | 4500000 | 4500000 | 6 | 67900 | 4 |
| 5 | 5600000 | 5600000 | 5 | 33000 | 8 |
| 5 | 6700000 | 6700000 | 5 | 61000 | 8 |
| 5 | 7800000 | 7800000 | 5 | 63000 | 8 |
| 5 | 8900000 | 8900000 | 5 | 63000 | 8 |
| 5 | 9000000 | 9000000 | 8 | 60000 | 4 |
| 5 | 01000000 | 01000000 | 5 | 63000 | 8 |
| 5 | 12000000 | 12000000 | 5 | 63000 | 8 |
| T | | 65227531 | | | |



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

ÍNDICE DE ACIDENTES

De forma a parametrizar e normalizar os valores, todas as fórmulas dos índices possuem no denominador o VDM do segmento da estrada. Quando esse VDM variar dentro de um trecho é necessário subdividir esses segmento em dois outros de acordo com o ponto exato de mudança do VDM, podendo, dessa forma, resultar em segmentos de comprimentos diferentes.

Nessas condições o comprimento do trecho, que também aparece no denominador, é sempre aquele do segmento em consideração e normaliza o índice de forma a reduzir o valor a um parâmetro quilométrico.

Com relação ao aspecto temporal, todas as fórmulas possuem também o número de dias no denominador. Assim sendo, se os acidentes corresponderem a 1 ano, levam o número 365, se corresponderem a 4 meses levam o número 120 e se corresponderem a 1 mês levam o número 30, todos no denominador.

A determinação do Índice Médio Normalizado de Vítimas Fatais (mortes) para todos os segmentos é dada pela seguinte fórmula:

$$I_{vf} = \frac{(M) \times 10^8}{\sum VDM \times E \times 365}$$

onde:

- Ia = Índice de acidentes no segmento considerado;
- M = número de mortes no ano e segmento considerados;
- VDM = volume diário médio de veículos no segmento considerado;

E = extensão do segmento considerado.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

| PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - ÍNDICE DE ACIDENTES NOS TRECHOS DO PROGRAMA | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------------------------------|-----|------------------|---------|----------|-----------------------------|----------------|------------------------------|----------------|--------------------------------------|--------|---------------------|----------------|------------------------------|
| LOTE OBRA | TRECHO | SP | LOCALIZAÇÃO (KM) | | | ANTES DA EXECUÇÃO DAS OBRAS | | DEPOIS DA EXECUÇÃO DAS OBRAS | | ÍNDICE DE ACIDENTES (VÍTIMAS FATAIS) | | VARIAÇÃO PERCENTUAL | | |
| | | | | | | VDM | VÍTIMAS FATAIS | VDM | VÍTIMAS FATAIS | ANTES | DEPOIS | VDM | VÍTIMAS FATAIS | ÍNDICE DE ACIDENTES (FATAIS) |
| | | | INICIO | TÉRMINO | EXTENSÃO | JANEIRO A JUNHO 2002 | | JANEIRO A JUNHO 2006 | | | | | | |
| 1 | Alto da Serra / Caraguatatuba | 099 | 64,400 | 83,400 | 19,000 | 6.859 | 3 | 8.242 | 1 | 12,789 | 3,548 | 20% | -67% | -72% |
| 2 | Ubatuba / Caraguatatuba | 055 | 53,600 | 100,080 | 46,480 | 6.263 | 5 | 6.595 | 4 | 9,542 | 7,249 | 5% | -20% | -24% |
| 3 | Caraguatatuba / São Sebastião | 055 | 102,200 | 119,870 | 17,670 | 7.148 | 0 | 8.846 | 7 | - | 24,880 | 24% | 700% | - |
| 4 | São Sebastião / Boissucanga | 055 | 127,400 | 162,310 | 34,910 | 4.586 | 1 | 4.675 | 0 | 3,470 | - | 2% | -100% | - |
| 5 | Boissucanga / Boracéia | 055 | 162,310 | 190,907 | 28,597 | 8.666 | 5 | 9.186 | 3 | 11,209 | 6,345 | 6% | -40% | -43% |
| 6 | Boracéia / Bertioga | 055 | 190,907 | 220,370 | 29,463 | 9.196 | 13 | 9.748 | 6 | 26,556 | 11,606 | 6% | -54% | -56% |
| 7 | Bertioga / Monte Cabré | 055 | 220,370 | 247,580 | 27,210 | 9.900 | 3 | 10.494 | 12 | 6,187 | 23,347 | 6% | 300% | 277% |
| 8 | Rodovia D. Pedro II / Piracaja | 036 | 77,282 | 91,300 | 14,018 | 961 | 2 | 1.019 | 1 | 82,480 | 38,906 | 6% | -50% | -53% |
| 9 | Louveira / Bragança Paulista | 063 | 0,082 | 54,040 | 53,958 | 3.695 | 4 | 3.682 | 4 | 11,146 | 11,185 | 0% | 0% | 0% |
| 10 | Socorro / Itapira | 147 | 1,100 | 40,921 | 39,821 | 2.182 | 4 | 2.313 | 1 | 25,575 | 6,032 | 6% | -75% | -76% |
| 11 | Rodovia Anhangüera / Piracicaba | 304 | 121,200 | 159,460 | 38,260 | 13.113 | 11 | 18.479 | 10 | 12,181 | 7,858 | 41% | -9% | -35% |
| 12 | Boa Esperança do Sul / Jaú | 255 | 122,250 | 147,240 | 24,990 | 5.919 | 2 | 3.814 | 1 | 7,512 | 5,829 | -36% | -50% | -22% |
| 13 | Jaú / São Manuel | 255 | 156,200 | 204,654 | 48,454 | 3.978 | 5 | 3.961 | 2 | 14,411 | 5,789 | 0% | -60% | -60% |
| 14 | Rodovia Washington Luiz / Ibitinga | 331 | 0,900 | 57,380 | 56,480 | 1.862 | 4 | 2.722 | 0 | 21,131 | - | 46% | -100% | - |
| 15 | SP-255 / Pradópolis / Rio Mogi Guaçu | 253 | 174,190 | 204,377 | 30,187 | 1.970 | 4 | 3.377 | 1 | 37,368 | 5,450 | 71% | -75% | -85% |
| 16 | Marlília / Borá | 294 | 457,910 | 503,280 | 45,370 | 4.568 | 6 | 5.960 | 1 | 16,084 | 2,055 | 30% | -83% | -87% |
| 17 | Borá / Iacri | 294 | 503,280 | 547,900 | 44,620 | 4.684 | 1 | 4.013 | 2 | 2,658 | 6,205 | -14% | 100% | 133% |
| 18 | Marlília / Echaporã | 333 | 334,130 | 369,870 | 35,740 | 4.266 | 0 | 4.181 | 2 | - | 7,436 | -2% | 200% | - |
| 19 | Echaporã / Assis | 333 | 369,870 | 401,134 | 31,264 | 3.117 | 2 | 3.398 | 2 | 11,402 | 10,459 | 9% | 0% | -8% |
| 20 | Martinópolis / Presidente Prudente | 425 | 418,000 | 450,362 | 32,362 | 6.970 | 0 | 4.146 | 5 | - | 20,703 | -41% | 500% | - |
| | Presidente Prudente / Trevo Movepa | 270 | 565,000 | 569,136 | 4,136 | 14.846 | 2 | 12.159 | 0 | 18,095 | - | -18% | -100% | - |
| TOTAL (MÉDIO) | | | | | 702,99 | 124.749 | 77 | 131.009 | 65 | 0,488 | 0,392 | 5% | -16% | -20% |



**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM**

TERMINAIS RODOVIÁRIOS

Para a determinação do percentual de usuários satisfeitos com as instalações dos Terminais Rodoviários, foi realizada pesquisa nos meses de novembro de dezembro de 2006, cujos formulários preenchidos são apresentados mais adiante.



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|-------------------------|---|---|---|---|
| Município | SANTO ANTONIO DO ARAUJO | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | X | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|-------------------------|---|---|---|---|
| Município | SANTO ANTONIO DO ARAUJO | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|----------------------|---|---|---|---|
| Município | SANTO ANS DO AGUAPEI | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|----------------------|---|---|---|---|
| Município | SANTO ANS DO AGUAPEI | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | SANTO PAULO DO AGUAPEI | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | X | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | | |
| Áreas comuns e de espera | | X | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | X | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | SANTO PAULO DO AGUAPEI | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PRESIDENTE EPITÁCIO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PRESIDENTE EPITÁCIO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PRESIDENTE EPITÁCIO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Instalações Sanitárias | | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PRESIDENTE EPITÁCIO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|---------------------|---|---|---|---|
| Município | PRESIDENTE EPITÁCIO | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|---------------------|---|---|---|---|
| Município | PRESIDENTE EPITÁCIO | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Bebedouro | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Bebedouro | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7866 - Fax: (11) 3311-1728 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Babedouro | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| PESQUISA | | | | | |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7866 - Fax: (11) 3311-1728 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Babedouro | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| PESQUISA | | | | | |
| Instalações Sanitárias | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | Bebedouro | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|-----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Tipo (construção ou reforma) | reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | Bebedouro | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|-----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Tipo (construção ou reforma) | reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PONGAI | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | ✓ | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | ✓ | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | ✓ | | | |
| Áreas comuns e de espera | | ✓ | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | ✓ | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PONGAI | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | ✓ | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | ✓ | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | ✓ | |
| Áreas comuns e de espera | | | | ✓ | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | | ✓ |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| PONGAI | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| PONGAI | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PONGAI | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | PONGAI | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Guzolândia | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | X | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Guzolândia | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7880 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|------------|---|---|---|---|
| Município | Guzolândia | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | X | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7880 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|------------|---|---|---|---|
| Município | Guzolândia | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Piracatu | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | | X |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Piracatu | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | | X |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Pacatu | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Pacatu | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | X | | | | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Piracatu | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|----------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Piracatu | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | JACUPIRANGA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | X | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | | |
| Áreas comuns e de espera | | X | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | X | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | JACUPIRANGA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Jacupiranga | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Jacupiranga | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-4726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Jacupiranga | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-4726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Jacupiranga | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|--------------------|---|---|---|---|
| Município | Nova Independência | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|--------------------|---|---|---|---|
| Município | Nova Independência | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| <i>Nova Independência</i> | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| <i>Reforma</i> | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| <i>Nova Independência</i> | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| <i>Reforma</i> | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|--------------------|---|---|---|---|
| Município | Nova Independência | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|--------------------|---|---|---|---|
| Município | Nova Independência | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Reforma | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | X | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | X | | | |
| Áreas comuns e de espera | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | X | | | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Ubarana | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Construção | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Ubarana | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Construção | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Ubarana | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Construção | | | | |
| PESQUISA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Ubarana | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | Construção | | | | |
| PESQUISA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Ubarana | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Construção | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | Ubarana | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | Construção | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|--------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | MONTE APL PAULISTA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|--------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | MONTE APL PAULISTA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|---------------------|---|---|---|---|
| Município | MONTE AZUL PAULISTA | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | |
|---|---------------------|---|---|---|---|
| Município | MONTE AZUL PAULISTA | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7880 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | MUNTE AZUL PAULISTA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7880 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | MUNTE AZUL PAULISTA | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Alfama | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| Reforma | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Alfama | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| Reforma | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7880 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| ALTAIA | | | | | |
| Type (construção ou reforma) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| PESQUISA | | | | | |
| Instalações Sanitárias | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7880 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| ALTAIA | | | | | |
| Type (construção ou reforma) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| PESQUISA | | | | | |
| Instalações Sanitárias | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | ALTAIR | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|---------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | ALTAIR | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | REFORMA | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | SANTO ANTONIO DO ARAUJO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|-------------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | SANTO ANTONIO DO ARAUJO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | SANTO ANTONIO DO ARCANJO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | SANTO ANTONIO DO ARCANJO | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO ARACANGUÁ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | SANTO ANTONIO DO ARACANGUÁ | | | | |
|---|----------------------------|---|---|---|---|
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| <i>DOFETE</i> | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| <i>CONSTRUÇÃO</i> | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| <i>DOFETE</i> | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| <i>CONSTRUÇÃO</i> | | | | | |
| PESQUISA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| | BOFETE | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | X | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | X | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| | BOFETE | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | X | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | X | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|--------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | BADY BASSITT | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | X | | |
| Áreas comuns e de espera | | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| | | | | | | |
|---|--------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| Município | BADY BASSITT | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| BACU BASSITT | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | | | | |
| Instalações Sanitárias | | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| BACU BASSITT | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | | | | | |
| CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | | | | |
| Instalações Sanitárias | | | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | |



SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| | BADY BASSITT | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | | | X | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | | X |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | | X |
| Áreas comuns e de espera | | | X | | | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO



DER

DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE
RODAGEM

UCPRR—UNIDADE DE COORDENAÇÃO DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
Av. do Estado, 777 - 2º andar - sala 2123 - Ponte Pequena - São Paulo/SP - CEP: 01107-000
Fone: (11) 3326-7860 - Fax: (11) 3311-1726 - Email: derbid@derbid.com.br

Pesquisa de satisfação de usuários de Terminais Rodoviários construídos ou reformados pelo Programa BID

| Município | | MUITO INSATISFEITO | INSATISFEITO | NEUTRO | SATISFEITO | MUITO SATISFEITO |
|---|--------------|--------------------|--------------|--------|------------|------------------|
| | BADY BASSITT | | | | | |
| Tipo (construção ou reforma) | CONSTRUÇÃO | | | | | |
| PESQUISA | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Instalações Sanitárias | | | X | | | |
| Áreas de tráfego e circulação de coisas e pessoas | | | | | X | |
| Plataformas de Embarque e Desembarque | | | | | X | |
| Áreas comuns e de espera | | | | | X | |
| Avaliação geral do Terminal | | | | | X | |

ANEXO 7

ISDP/PPMR Final do Projeto



DRAFT

REPORT PRODUCED WITH DRAFT DATA

INFORME DE SEGUIMIENTO DE DESEMPEÑO DE PROYECTO (ISDP)

I. DATOS BÁSICOS (MONTOS EN MILLONES DE US\$)

| | |
|---|--|
| PROYECTO: BR0295 | TÍTULO: Programa Vial del Estado de Sao Paulo |
| Prestatario: ESTADO DO SAO PAULO | |
| Unidad Ejecutora: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SAO PAULO | |
| País: BR | Fecha de Aprobación: 26 Sep 2001 |
| No. de Préstamo(s): 1351/OC-BR | Fecha de firma de Contrato: 23 Jul 2002 |
| Sector: TR | Fecha de Vigencia del Contrato: 23 Jul 2002 |
| Modalidad de préstamo: Inversión - Proyecto específico | Fecha de Elegibilidad para Desembolsos: 21 Oct 2002 |
| | Fecha Actual Primer Desembolso: |
| | Fecha Original Ultimo Desembolso: 23 Jul 2006 |
| | Fecha Actual Ultimo Desembolso: 23 Jul 2006 |
| Especialista Sectorial asignado: PAULOCA | |
| Encargado en la Sede: ROSANAB | |
| Fecha Última Actualización: 18 Dec 2006 14:23:10 | |
| Fecha Actualización Actual: 07 Mar 2007 09:15:16 | |
| Ultima Rev. del Representante: 27 Dec 2006 09:54:33 | |
| Monto(s) del Préstamo(s): | |
| * Monto original: | 120,000,000 |
| * Monto actual: | 120,000,000 |
| * Pari Passu: | 47 |
| Meses en Ejecución | |
| * desde aprobación: | 65 |
| * desde firma contrato: | 55 |
| * desde vigencia: | 55 |
| Desembolsos: | |
| * Monto actual: | 120,000,000 |
| * Porcentaje (%): | 100% |
| * Desem. acum. como % del monto original proyectado: | 100% |
| Extensión Acumulada a la Fecha del Ultimo Desembolso (meses): | 0 |
| Costo Total Proyecto: | |
| * Estimado actual: | 240,000,000 |
| * Estimado original: | 240,000,000 |
| "En Alerta" estado: | |
| El proyecto actualmente está clasificado "en alerta" en PAIS?: | No |
| Cancelación(es) Anual: | No Aplica |

CLASIFICACIONES HISTÓRICAS DE LOS ISDP:

| Mes Año | Dec. 2001 | Jun. 2002 | Dec. 2002 | Jun. 2003 | Dec. 2003 | Jun. 2004 | Dec. 2004 | Jun. 2005 | Dec. 2005 | Jun. 2006 | Dec. 2006 |
|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| IP | S | S | S | S | S | S | S | S | HS | HS | HS |
| AS | H | H | H | H | H | H | H | H | H | H | H |
| DO | P | P | P | P | P | P | P | P | HP | HP | HP |

Se han acordado con el prestatario/agencia ejecutora los objetivos de desarrollo y los indicadores? ☒ Sí ☐ No

Han sido reformulados los objetivos de desarrollo originales y/o los indicadores del proyecto? ☐ Sí ☒ No

Han sido reestructurados los Componentes y/o los indicadores del proyecto? ☒ Sí ☐ No # de veces: 2

Existe un sistema en funcionamiento para la recolección de datos, con información de línea de base? ☒ Sí ☐ No

Está el prestatario manteniendo información sobre los indicadores de desempeño? ☒ Sí ☐ No

Fecha programada para la evaluación a medio término

COFINANCIAMIENTO Y CONTRAPARTIDA

| Fuente: | Compromiso Actual | Desembolsado a la Fecha | |
|---------------------|-------------------|-------------------------|------|
| | Total | Monto | % |
| Cofinanciamiento | | \$ | % |
| Contrapartida Local | \$120,000,000 | \$133,464,647 | 111% |

II. PROGRESO EN LA EJECUCIÓN (PE) DEL PROYECTO

| Componentes/Productos: | Indicadores Claves de Desempeño: |
|--|--|
| 1. OBRAS CIVIS - RODOVIAS 1.1 Rodovias restauradas e reabilitadas para operar durante uma vida útil de 10 anos. Clasificación: Muy Satisfactorio (MS) | 1.1.1 Ao Final do Programa Proposto (FPP) estarão restaurados e abertos ao trânsito cerca de 703 km de rodovias estaduais; 1.1.2 Ao FPP estarão recuperados ou regenerados pelo menos 90% dos 287 passivos ambientais cadastrados no Programa; 1.1.3 Ao FPP deverão estar plantadas, com êxito, pelo menos 90% das 211.799 unidades arbóreas previstas nos TCRA's - Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental. |
| 2. OBRAS CIVIS - TERMINAIS 2.1 Terminais Rodoviários construídos ou reformados em operação. Clasificación: Muy Satisfactorio (MS) | 2.1.1 Ao FPP estarão construídos e em operação 12 novos terminais rodoviários intermunicipais; 2.2.2 Ao FPP estarão reformados e em operação 35 terminais rodoviários intermunicipais. |
| 3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL 3.1 O DER/SP fortalecido em seus processos internos e capacitado para administrar a malha rodoviária do Estado, dispondo de instrumentos e ferramentas atualizados e eficientes. Clasificación: Muy Satisfactorio (MS) | 3.1.1 Ao FPP estará implantado e operando o SGP - Sistema de Gerência de Pavimentos; 3.1.2. Ao FPP terão sido realizadas contagens de veículos e estará implantado e operando o Sistema de Estatísticas de Tráfego; 3.1.3 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão Ambiental do DER/SP; 3.1.4 Ao FPP o DER/SP disporá de novas normas e procedimentos para a área de projetos de engenharia; 3.1.5 Ao FPP estará implantado e operando o Sistema de Gestão do Transporte de Produtos Perigosos no DER/SP. |

| Supuestos Claves Relacionados con la Implementación de los Componentes: | Clasificación: |
|--|----------------|
| 1. Estarão disponíveis os recursos da contrapartida local no momento oportuno. | Alta |
| 2. Não ocorrerão protestos ou mudanças na legislação pertinente que resultem em demoras excessivas nas licitações do Programa. | Alta |
| 3. As obras de recuperação de rodovias serão executadas no momento adequado para que não se tornem desatualizados os respectivos projetos de engenharia. | Alta |
| 4. Flutuações da taxa de câmbio não comprometerão as metas físicas do Programa. | Baja |
| 5. Não ocorrerão mudanças significativas de ordem institucional que venham a prejudicar a implantação e eficácia dos componentes. | Alta |

Clasificación Resumen del Progreso en la Ejecución (PE): (Una clasificación de satisfactoria o más alta indica, entre otras cosas, que el proyecto será completada durante el período de desembolso actualmente aprobado)

[X] Muy Satisfactorio (MS) [] Satisfactorio (S) [] Insatisfactorio (I) [] Muy Insatisfactorio (MI)

Describe brevemente los factores principales sobre los cuales se basa la clasificación de PE basados en los indicadores de acción y pertinente suposiciones:

Em 31.dez.06 o Programa está totalmente concluído, com um avanço físico de 100% e um avanço financeiro de 100%.

A situação por subprograma é a seguinte:

- 1 - O Subprograma de Engenharia e Administração mostra um avanço físico de 100%, quando ponderados os serviços de gerenciamento do programa e de preparação dos estudos técnicos; e
- 2 - No Subprograma de Obras de Restauração de Rodovias estão previstos 703,2 km de rodovias e o avanço físico é de 100%;
- 3 - No Subprograma de Obras em Terminais Rodoviários estão previstas as obras de melhoramento de 35 terminais existentes e as obras de construção de 12 novos terminais. O avanço físico é de 100%;

4 - No Subprograma de Supervisión Ambiental e de Obras Rodoviárias o avanço físico é de 100%. Para a supervisão de obras de restauração de rodovias, estão concluídos todos os 10 contratos. Está também concluído 1 contrato de supervisão de todas as obras de terminais rodoviários;

5 - No Subprograma de Fortalecimiento Institucional o avanço físico é de 100%. Estão concluídos os serviços de Implantação da Gerência de Pavimentos; Implantação do Sistema de Estatística de Tráfego; Apoio à Área Ambiental do DER/SP; Apoio à Área de Engenharia; e Gestão de Transporte de Produtos Perigosos; e

6 - No Subprograma de Custos Concorrentes o avanço físico é de 100%. Estão concluídos todos os serviços de Compensação Ambiental e a implantação do Sistema de Gestão de Transporte de Produtos Perigosos. Não foi necessário efetuar desapropriações para as obras do Programa.

III. LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)

| Objetivo de Desarrollo/Propósito: | Indicadores Claves de Desempeño: |
|---|--|
| <p>Condições de circulação de pessoas e mercadorias mais econômicas e seguras nas rodovias melhoradas pelo Programa.</p> <p>Clasificación: Muy Probable (MP)</p> | <p>A. Ao Final do Programa Proposto (FPP) em relação à situação sem o Programa, terão diminuído os custos econômicos de operação de veículos, medidos em valores constantes por veículo-km pelo HDM, da seguinte forma: 1. Automóvel: de US\$0,219 para US\$0,188; 2. Ônibus: de US\$0,763 para US\$0,685; 3. Caminhão médio: de US\$0,403 para US\$0,322; 4. Caminhão pesado: de US\$0,521 para US\$0,430; e 5. Caminhão semi-reboque: de US\$0,973 para US\$0,830.</p> <p>B. Ao FPP, terá diminuído em 5% o índice de acidentes nos trechos melhorados pelo Programa. Em 2002 foi observado o índice de vítimas fatais de 0,462/km.100milhões de veículos.</p> <p>C. Ao FPP mais de 75% dos usuários estarão satisfeitos com as novas instalações dos terminais rodoviários construídos ou reformados no Programa.</p> |

| Supuestos Claves Relacionados con el Objetivo de Desarrollo/Propósito: | Clasificación: |
|--|----------------|
| 1. Não ocorrerão condições macroeconômicas que gerem um aumento excessivo de tráfego que possa influir na vida útil e na capacidade de cada rodovia. | Alta |
| 2. Os terminais rodoviários construídos e reformados no Programa atenderão a todas as linhas intermunicipais que servem os respectivos municípios. | Alta |
| 3. Os novos sistemas gerenciais implantados no Programa continuam sendo adequadamente utilizados pelo DER/SP. | Alta |

Clasificación Resumen de Supuestos de OD: ☒ Alta ☐ Baja

Evaluación Resumen del Logro de los Objetivos de Desarrollo (OD):

☒ Muy Probable (MP) ☐ Probable (P) ☐ Dudoso (DU) ☐ Improbable (I)

Explique brevemente los factores principales sobre los cuales se basa la clasificación de objetivos de desarrollo (OD) basados en los indicadores de acción y pertinente suposiciones:

- 1 - Este Programa está composto de componentes de fácil execução que não apresentam dificuldades técnicas ou institucionais.
- 2 - Os recursos necessários para a contrapartida local são proporcionalmente pequenos para o Estado de São Paulo e foram alocados oportunamente.
- 3 - As rodovias foram restauradas obedecendo a modernas normas técnicas o que garantirá a redução dos custos operacionais dos veículos.
- 4 - A construção de novos acostamentos e o tratamento dos pontos críticos permitiu diminuir o índice de acidentes com vítimas fatais.
- 5 - Os terminais construídos ou reformados pelo Programa foram concebidos para melhorar o conforto dos usuários, principalmente dos portadores de dificuldades especiais.

IV. FACTORES QUE INCIDEN EN EL DESEMPEÑO DEL PROYECTO

Marque las razones principales para clasificaciones de Insatisfactorio/Muy Insatisfactorio en el PE o Baja Probabilidad/Improbable en el logro del OD, y refleja en las Secciones V (Estado Actual y Perspectivas) y VII (Temas Principales y Acciones)

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aprobación Legislativa | <input type="checkbox"/> Desempeño Proveedor/Contratista | <input type="checkbox"/> Auditoría externa calificada |
| <input type="checkbox"/> Compromiso Prestatario/Agencia Ejecutora | <input type="checkbox"/> Diseño proyecto/componentes | <input type="checkbox"/> Cambios de política Nacionales |
| <input type="checkbox"/> Escasez de fondos de contrapartida | <input type="checkbox"/> Demoras en cumplimiento de condiciones contractuales | <input type="checkbox"/> Cambios de política de la Agencia |

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Capacidade institucional de la agencia ejecutora | <input type="checkbox"/> Eficiencia del Banco (demoras en responder) | <input type="checkbox"/> Cambios de política del Banco |
| <input type="checkbox"/> Oposición política/comunidad | <input type="checkbox"/> Dificultades en adquisiciones | <input type="checkbox"/> Falta de un sistema de seguimiento/evaluación |
| <input type="checkbox"/> Desempeño consultores | <input type="checkbox"/> Problemas ambientales | <input type="checkbox"/> Otro: |
| <input type="checkbox"/> Coordinación inter-agencias | <input type="checkbox"/> Sobrecostos | |

V. ESTADO ACTUAL Y PERSPECTIVAS

Explique brevemente sobre el estado de la ejecución del proyecto por componente (Incluir referencia a los indicadores de PE y supuestos y clasificaciones de PAIS si aplica)

| | |
|---|---|
| 1 | No Subprograma Obras de Restauração de Rodovias com previsão de 703,2 km, estão concluídos todos os 21 trechos (703,2 km) e todas as obras de sinalização dos 21 trechos. |
| 2 | No Subprograma Obras em Terminais Rodoviários estão concluídas as obras de construção de 12 novos terminais de ônibus interurbanos e as obras de reforma de 35 terminais de ônibus já existentes. |
| 3 | No Subprograma de Fortalecimento Institucional estão concluídos os serviços de Implantação da Gerência de Pavimentos; Implantação do Sistema de Estatística de Tráfego; Apoio à Área Ambiental do DER/SP; Apoio à Área de Engenharia; e Gestão de Transporte de Produtos Perigosos. |

Evaluación a medio término (MTE)

Não se aplica. Não foi prevista e nem seria necessário realizar avaliação intermediária neste tipo de Programa.

Reformulaciones (aprobadas por el Directorio)/Reestructuración (aprobada por la Administración)

Fecha de la última reestructuración de los componentes del proyecto: 05 Apr 2006. Describe brevemente:

- 1 - Em 25 de fevereiro de 2005 foi aprovada pela Representação a transferência de recursos entre as categorias de inversão e a redução da meta física do Subprograma de Obras de Restauração de Rodovias de 1.000 km para 703 km.
- 2 - Durante o Seminário de Término de Projeto, realizado de 20 a 24 de março de 2006, foi efetuada uma revisão do Marco Lógico do Programa, confirmando seus objetivos e aprimorando seus indicadores de desempenho, meios de verificação e suposições.
- 3 - Em 05 de abril de 2006 foi aprovada pela Sede nova transferência de recursos entre as categorias de inversão, visando a plena utilização dos recursos disponíveis às reais necessidades do Programa.

Cumplimiento con requerimientos financieros

- Presentación oportuna de los estados financieros auditados

a) Demonstrações financeira relativas ao ano de 2005 foram apresentadas dentro do prazo contratual (26.abr.06).

- Opiniones calificadas de auditores externos:

b) Parecer sem ressalvas.

- Observaciones del Especialista Financiero (incluye comentarios sobre los estados financieros auditados y/o factores que afectan el cumplimiento de los objetivos de desarrollo):

a) Entrega do Relatório: DENTRO DO PRAZO 26/04/2006.

b) Parecer: SEM RESSALVAS.

c) Não apresentam fatores que possam afetar o desenvolvimento normal do Programa.

Problemas en el cumplimiento de otras cláusulas contractuales importantes:

As cláusulas contratuais importantes foram oportunamente cumpridas.

Comentarios sobre relevancia de la clasificación "en alerta" de este proyecto (si aplica)

Este Programa não está em estado de alerta.

Temas de Sostenibilidad / Indicar si los factores son externos o internos al proyecto.

- Temas de Desarrollo Institucional:

Fator interno. No Programa foram desenvolvidos o Sistema de Gerência de Pavimentos, o Sistema de Estatísticas de Tráfego, o fortalecimento dos setores de Meio Ambiente e de Projetos de Engenharia, bem como o Plano de Gestão Transporte de Produtos Perigosos. Foram também efetuados treinamentos com o pessoal do DER/SP. Estes temas de desenvolvimento institucional estão aumentando a capacidade do DER/SP em gerenciar adequadamente a malha rodoviária estadual.

- Temas Financieros

Fator externo. Os recursos para a conservação das rodovias e demais componentes do Programa são habitualmente colocados à disposição do DER/SP.

- Mantenimiento de obras y/o infraestructura:

Fator interno. O DER/SP possui capacidade técnica e gerencial para que as rodovias estaduais e demais componentes do Programa sejam conservados de maneira adequada.

- Temas Ambientales

Fator interno. As medidas de mitigação e compensação ambiental são parte integrante do Programa.

• Otros temas que pueden afectar la sostenibilidad del proyecto:

Não existem outros temas que possam afetar a sustentabilidade do Programa ou o alcance de seus objetivos de desenvolvimento.

Estado de operaciones cofinanciadas/financiamiento paralelo (si aplica)

Não existe co-financiamento neste Programa.

VI. LECCIONES APRENDIDAS

Lecciones Aprendidas que pueden aplicarse a mejorar el diseño y ejecución de otras operaciones:

1 - O acompanhamento de toda a montagem deste Programa pelo Especialista da Representação permitiu o assessoramento contínuo ao Órgão Executor, evitando a inclusão de componentes de difícil execução ou de viabilidade duvidosa. Assim, a Equipe de Projeto pôde contar com a experiência da Representação na preparação e execução de programas rodoviários semelhantes.

VII. TEMAS PRINCIPALES Y ACCIONES

Tema Principal:

Efetuar o último desembolso até 23 de julho de 2006.

OBS: O último desembolso foi efetuado em 10.jul.06.

Acción:

Receber e processar a última solicitação de desembolso no início de julho de 2006.

OBS: O último desembolso foi efetuado em 10.jul.06.

Unidad Responsable: COF/CBR

Fecha para tomar la Acción: 23 Jul 2006

Completada: Yes

ANEXO 8

Estudo de Reavaliação Econômica do Projeto

88184/06

7C
05 OUT 06

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO - BID

**REAVALIAÇÃO ECONÔMICA DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
DO ESTADO DE SÃO PAULO - EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR**

RELATÓRIO FINAL

**CONTRATO DE CONSULTORIA INDIVIDUAL Nº 001/45245
CARLOS HENRIQUE NORONHA**

**BRASÍLIA-DF-BRASIL
JULHO 2006**

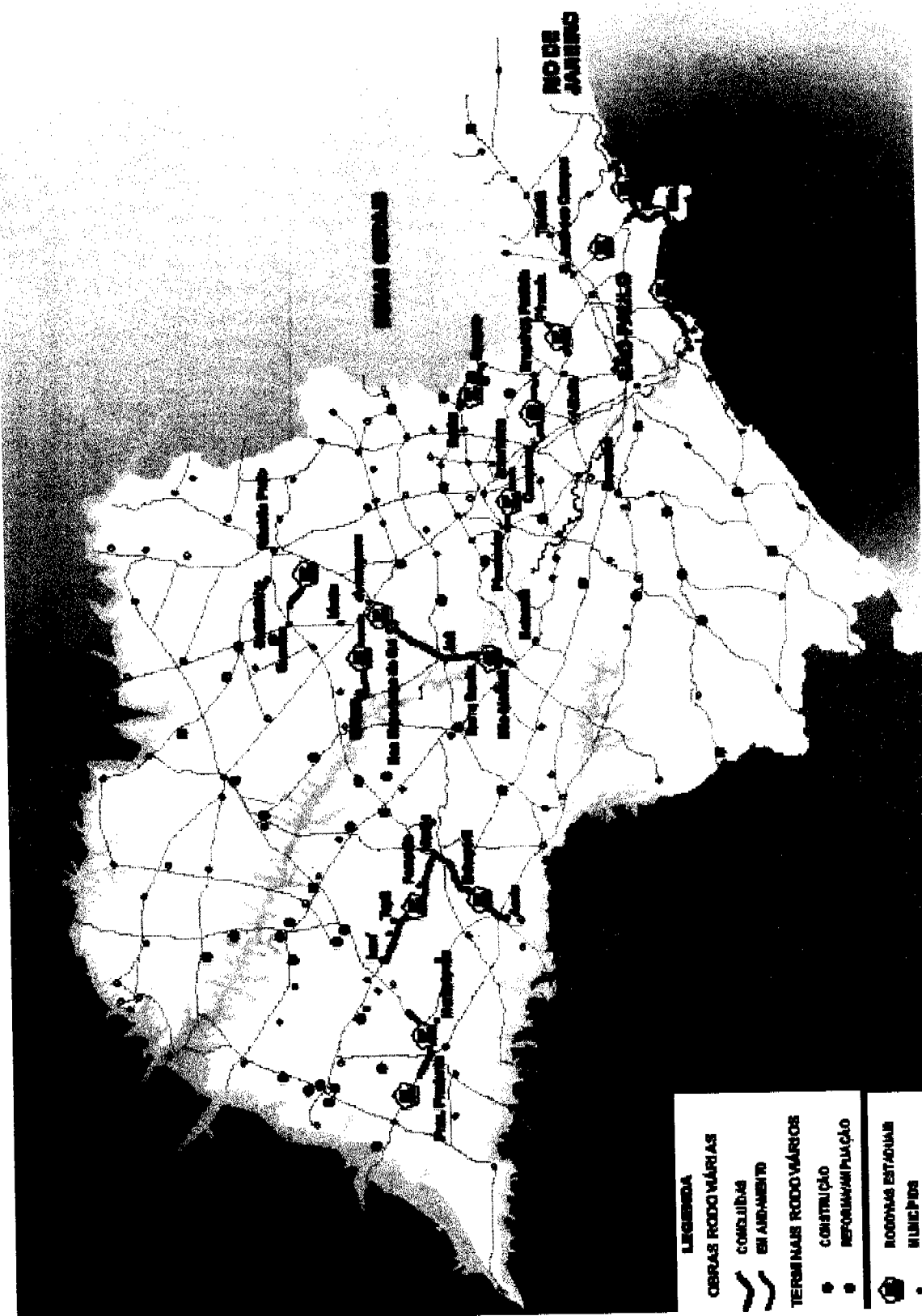
**REAVALIAÇÃO ECONÔMICA DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS
DO ESTADO DE SÃO PAULO - EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR**

| ÍNDICE | PÁG. |
|--|-------------|
| 1. MAPA DE LOCALIZAÇÃO..... | 05 |
| 2. APRESENTAÇÃO | 07 |
| 3. AVALIAÇÃO ECONÔMICA ORIGINAL DO PROGRAMA | 08 |
| 3.1 METODOLOGIA | 08 |
| 3.1.1 ESTUDOS DE TRÁFEGO | 09 |
| 3.1.2 CUSTOS ESTIMADOS | 11 |
| 3.2 ESTIMATIVA DA VIABILIDADE ECONÔMICA DO PROGRAMA..... | 16 |
| 4. REAVALIAÇÃO ECONÔMICA DO PROGRAMA..... | 17 |
| 4.1 METODOLOGIA | 17 |
| 4.1.1 ANÁLISE DO TRÁFEGO | 18 |
| 4.1.2 ANÁLISE DOS CUSTOS REAIS..... | 19 |
| 4.1.3. DADOS DE IRREGULARIDADE DO PAVIMENTO..... | 20 |
| 4.1.4 ACIDENTES..... | 20 |
| 4.2 COMENTÁRIOS GERAIS | 21 |
| 4.3 RESULTADOS DA REAVALIAÇÃO ECONÔMICA..... | 22 |
| ANEXO 1 – FICHAS-RESUMO DA REAVALIAÇÃO ECONÔMICA | |
| ANEXO 2 – INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE CADA TRECHO DO PROGRAMA | |
| ANEXO 3 – ASPECTOS AMBIENTAIS DOS LOTES DO PROGRAMA | |

REAValiação ECONômica DO PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

1. MAPA DE LOCALIZAÇÃO

O mapa de localização, obtido de Relatório Mensal emitido pela Unidade de Coordenação do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo - UCPRR- apresenta a localização dos trechos e dos terminais rodoviários do Programa.



2. APRESENTAÇÃO

Em março de 1998, a Comissão de Financiamento Externo (COFIEIX), órgão do Ministério da Fazenda do governo brasileiro, aprovou a preparação do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo, com um valor total de US\$ 240 milhões de dólares, sendo 50% financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e os 50% restantes, como contrapartida local, a cargo do governo do Estado de São Paulo, tendo como objetivo contribuir para o desenvolvimento econômico e social do estado e como propósito principal, reduzir o custo de transporte viário da rede a cargo do DER/SP, mediante a recuperação de rodovias que se encontravam em estado regular ou ruim, com previsão inicial de intervenção em aproximadamente 1.000 km. Complementarmente, a fim de facilitar o acesso dos usuários à rede rodoviária e melhorar os serviços de que dispunham, foram previstas obras em terminais de ônibus, além de atividades de capacitação e implantação de sistemas de administração viária.

O Programa consistiu em obras de restauração e melhoramentos das rodovias, construção e melhorias de terminais de ônibus e ações de fortalecimento institucional.

As obras viárias incluíram a restauração de pavimentos, implantação/restauração de acostamentos, melhorias em obras de arte, implantação de faixas adicionais de tráfego, melhorias nos sistemas de drenagem, obras de estabilização de encostas, sinalização e intervenções para melhorar a segurança de trânsito, além de implantação de melhorias em travessias urbanas, incluindo ciclovias, calçadas e outros dispositivos.

As obras nos Terminais Rodoviários interurbanos no interior do estado incluíram pequenas intervenções para facilitar a circulação e o uso das instalações por todos os usuários, inclusive aqueles com deficiência física, assim como a construção de terminais em municípios que não o tinham.

As atividades de fortalecimento institucional do DER/SP incluíram um programa de capacitação e sistemas de gerência de pavimentos, estatística de trânsito e manejo de meio ambiente.

Foram relacionados como principais benefícios do Programa os seguintes itens: (i) diminuição dos custos de transporte; (ii) melhores condições de acesso nos municípios do estado para o transporte de pessoas e da produção agrícola, pecuária e industrial, (iii) maior segurança no transporte de pessoas e cargas, reduzindo riscos de acidentes, diminuindo o tempo de viagem e otimizando itinerários; (iv) maior comodidade e acessibilidade para os usuários nos terminais de ônibus do interior do estado e (v) diminuição, no médio e longo prazo, dos custos de manutenção e restauração das rodovias do Programa.

O Programa considerou os seguintes componentes:

1. Engenharia e Administração;
2. Obras Civis e Supervisão de Obras;
3. Fortalecimento Institucional;
4. Custos Concorrentes;
5. Custos Financeiros.

A Amostra Representativa alcançou 48% do valor das obras de restauração previstas no programa, sendo de US\$ 90,6 milhões de um total de US\$ 188 milhões.

Durante a preparação do Programa foram realizados estudos de tráfego e econômicos necessários para a determinação dos indicadores usualmente adotados, como taxa interna de retorno (TIR) e valor presente líquido (VPL), para a verificação da viabilidade econômica dos trechos componentes da Amostra.

Os benefícios considerados foram relativos à redução dos custos operacionais, responsáveis por 86% do total de benefícios, dos custos de tempo de viagem, representando 6% dos benefícios e dos custos relativos aos acidentes, com 8% dos benefícios totais.

As taxas internas de retorno (TIR), dos trechos da amostra, foram bastante elevadas, variando de 25% a 75% a a.

As obras de recuperação do Programa tiveram sua execução realizada entre os anos de 2003 e 2005, perfazendo um total de 21 trechos, com 20 contratos e uma extensão total de 703,2 km.

De acordo com as atuais políticas do BID, ao concluir o Programa há necessidade de se efetuar uma análise comparativa entre os resultados "ex-ante" e "ex-post" da viabilidade econômica de cada trecho do Programa, e considerando também os resultados do Programa global.

Neste Relatório são apresentados os estudos efetuados e os resultados alcançados nesta reavaliação econômica, a qual confirmou a viabilidade do Programa executado, obtendo-se uma TIR de 31,27% e um VPL de R\$ 398,2 mil, sendo o custo total financeiro das obras correspondente a US\$ 211,9 milhões.

3. AVALIAÇÃO ECONÔMICA ORIGINAL DO PROGRAMA

3.1 METODOLOGIA

A avaliação econômica "ex-ante" de todo o Programa, bem como de cada trecho considerado individualmente, foi realizada no início da execução do programa, em conformidade com a metodologia usualmente adotada em trabalhos similares, baseada no conceito do excedente do consumidor, calculando-se os benefícios derivados da redução de custos de operação dos veículos, da redução dos tempos de viagem dos usuários, da redução dos custos de conservação e da redução dos custos de acidentes.

A fim de auxiliar as projeções do tráfego ao longo da vida útil do projeto, foram realizadas contagens volumétricas classificatórias de tráfego ao longo dos 21 trechos do Programa.

Foram feitas pesquisas também para definir os custos necessários para a utilização do Programa HDM IV (Highway Design Maintenance) que define os custos operacionais dos veículos e calcula os benefícios e custos de cada projeto, determinando os indicadores econômicos usualmente adotados, como taxa interna de retorno, relação benefício-custo e valor presente líquido (benefício - custo). Os custos das obras do Programa foram obtidos dos projetos de engenharia elaborados para o DER/SP e os custos de conservação foram obtidos de informações fornecidas também pelo citado órgão.

Nos itens abaixo, são apresentados maiores detalhes sobre a metodologia adotada.

3.1.1 ESTUDOS DE TRÁFEGO

Os dados de tráfego e acidentes de trânsito, utilizados na avaliação econômica foram extraídos dos estudos de tráfego realizados para cada lote de projeto integrante do Programa.

Para a determinação dos volumes de tráfego projetados ao longo da vida útil dos projetos, foram realizadas contagens volumétricas classificatórias de tráfego em locais estratégicos para os estudos.

As contagens foram efetuadas nos anos de 2000/2001, sendo os resultados expandidos para os anos de 2001 (referência) e 2004 (abertura ao tráfego), com o objetivo de se quantificar o número de veículos e de eixos, classificando os veículos em termos de passeio, coletivos, carga e demais veículos, sendo definidos segmentos homogêneos, a partir do conhecimento das características da rodovia, considerando os aspectos físicos, com características similares quanto ao pavimento, faixas por sentido, tipo de plataforma, dentre outras e aspectos funcionais, apresentando as mesmas características de tráfego.

As projeções de tráfego foram realizadas adotando-se as taxas de crescimento baseadas nos estudos sócio-econômicos fornecidos pelo DERSA e indicadas no Plano Diretor de Desenvolvimento de Transporte (PDDT), da Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo. Nesse estudo foram realizadas projeções para os veículos de passageiros e de carga, tomando como base os cenários de evolução do Produto Interno Bruto e população e a aplicação de um modelo clássico de quatro etapas.

O modelo de geração de viagens consistiu na determinação de equações representativas de produções e atrações de viagens, obtidas a partir de matrizes de origem e destino pesquisadas em 1999 para veículos de passeio e veículos comerciais.

No modelo de distribuição adotado utilizou-se o método de fator de crescimento em que a matriz origem/destino, resultante do processo de projeção, segue a estrutura da matriz inicial pesquisada em 1999.

Foi adotado o modelo de alocação de viagens por procedimento tudo ou nada, utilizando como critério para definição de custo generalizado a velocidade de fluxo livre e os dados de custos operacionais do modelo VOC (vehicle operating costs), componente do sistema HDM (Highway Development Maintenance), associados à distância.

Quanto à divisão modal, as matrizes de cada modo foram geradas separadamente.

A seguir são apresentadas as extensões e as taxas de crescimento do tráfego, adotadas para cada intervenção prevista no Programa:

Quadro 1 - Taxas de Crescimento de Tráfego

| Rodovia | Trecho | Ext(km) | Taxas de crescimento (%) 2000-2010 | | Taxas de crescimento (%) 2010 - 2020 | |
|------------|------------------------------------|---------|---------------------------------------|-----------|---|-----------|
| | | | Auto | Comercial | Auto | Comercial |
| 1. SP.099 | Alto da Serra - Caraguatatuba | 19,0 | 3,8 | 3,7 | 1,9 | 3,8 |
| 2. SP.055 | Ubatuba - Caraguatatuba | 46,5 | | | | |
| | Segmento 1 | | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| | Segmento 2 | | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| 3. SP.055 | Caraguatatuba - São Sebastião | 17,7 | | | | |
| | Segmento 1 | | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| | Segmento 2 | | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| 4. SP.055 | São Sebastião - Boissucanga | 34,9 | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| 5. SP.055 | Boissucanga - Boracéia | 28,7 | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| 6. SP.055 | Boracéia - Bertioga | 29,4 | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| 7. SP.055 | Bertioga - Monte Cabré | 27,2 | 1,4 | 3,2 | 1,5 | 3,3 |
| 8. SP.036 | Rodovia Pedro I - Piracaiá | 14,0 | 1,5 | 2,5 | 1,5 | 2,5 |
| 9. SP.063 | Louveira - Bragança Paulista | 54,0 | | | | |
| | Segmento 1 | | 3,4 | 4,2 | 3,4 | 4,2 |
| | Segmento 2 | | 3,4 | 4,2 | 3,4 | 4,2 |
| | Segmento 3 | | 3,4 | 4,2 | 3,4 | 4,2 |
| | Segmento 4 | | 3,4 | 4,2 | 3,4 | 4,2 |
| 10. SP.147 | Socorro - Itapira | 39,8 | | | | |
| | Segmento 1 | | 5,0 | 4,1 | 5,0 | 4,1 |
| | Segmento 2 | | 5,0 | 4,1 | 5,0 | 4,1 |
| 11. SP.304 | Via Anhangüera - Piracicaba | 38,3 | 1,4 | 3,4 | 1,2 | 3,6 |
| 12. SP.255 | Boa Esperança do Sul - Jaú | 25,0 | 1,3 | 3,1 | 1,0 | 3,1 |
| 13. SP.255 | Jaú - São Manuel | 48,5 | | | | |
| | Segmento 1 | | 1,3 | 3,1 | 1,0 | 3,1 |
| | Segmento 2 | | 1,3 | 3,1 | 1,0 | 3,1 |
| 14. SP.331 | Rodovia Washington Luiz - Ibitinga | 56,5 | 0,6 | 2,1 | 0,5 | 3,1 |
| 15. SP.253 | SP.255 - Pradópolis - Rio Mogi | 30,2 | | | | |
| | Guaçu | | | | | |
| | Segmento 1 | | 3,7 | 3,3 | 2,5 | 2,0 |
| | Segmento 2 | | 5,0 | 2,8 | 2,5 | 2,0 |
| | Segmento 3 | | 5,0 | 2,8 | 2,5 | 2,0 |
| 16. SP.294 | Marília - Borá | 45,4 | | | | |
| | Segmento 1 | | 0,5 | 2,1 | 0,5 | 2,3 |
| | Segmento 2 | | 0,5 | 2,1 | 0,5 | 2,3 |
| 17. SP.294 | Borá - Iacri | 44,6 | | | | |
| | Segmento 1 | | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 |
| | Segmento 2 | | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |
| 18. SP.333 | Marília - Echaporã | 35,7 | 1,5 | 2,5 | 1,5 | 2,5 |
| 19. SP.333 | Echaporã - Assis | 31,3 | 1,5 | 2,5 | 1,5 | 2,5 |
| 20. SP.425 | Martinópolis - Presidente Prudente | 23,4 | 1,3 | 2,8 | 1,0 | 3,4 |
| 21. SP.270 | Presidente Prudente - Trevo Movepa | 4,1 | 1,3 | 2,8 | 1,0 | 3,4 |
| | Total | 703,2 | | | | |

No Quadro a seguir, são apresentados os volumes médios diários de tráfego, de cada trecho integrante do Programa, por tipo de veículo, estimados para o ano de 2005, ano de abertura para a grande maioria dos trechos:

Quadro 2 – Previsão dos Volumes de Tráfego (2005)

Avaliação original

| Rodovia | Trecho | Segmento (km-km) | Extensão | VMD | | | |
|------------|--------------------------------------|------------------|----------|-------|-------|------|-------|
| | | | | VP | Onib. | Cam | Total |
| 1. SP.099 | Alto da Serra - Caraguatatuba | 64,4 - 83,4 | 19,0 | 6827 | 229 | 612 | 7668 |
| 2. SP.055 | Ubatuba - Caraguatatuba | | 46,5 | | | | |
| | Segmento 1 | 53,6 - 60,4 | 6,8 | 5076 | 451 | 1080 | 6607 |
| | Segmento 2 | 60,4 - 100,1 | 39,7 | 5076 | 451 | 1080 | 6607 |
| 3. SP.055 | Caraguatatuba - São Sebastião | | 17,7 | | | | |
| | Segmento 1 | 102,2 - 114,8 | 12,6 | 9764 | 310 | 469 | 10543 |
| | Segmento 2 | 114,8 - 126 | 5,2 | 7114 | 193 | 283 | 7590 |
| 4. SP.055 | São Sebastião - Boissucanga | 127,4 - 162,3 | 34,9 | 4246 | 0 | 646 | 4892 |
| 5. SP.055 | Boissucanga - Boracéia | 162,3 - 191,0 | 28,7 | 8552 | 0 | 655 | 9207 |
| 6. SP.055 | Boracéia - Bertioga | 191,0 - 220,4 | 29,4 | 9405 | 0 | 340 | 9745 |
| 7. SP.055 | Bertioga - Monte Cabão | 220,4 - 247,6 | 27,2 | 9265 | 0 | 1289 | 10554 |
| 8. SP.036 | Rodovia Pedro I - Piracaja | 77,3 - 91,3 | 14,0 | 445 | 82 | 496 | 1023 |
| 9. SP.063 | Louveira - Bragança Paulista | | 54,0 | | | | |
| | Segmento 1 | 0,0 - 1,8 | 1,8 | 9076 | 97 | 2309 | 11482 |
| | Segmento 2 | 1,8 - 16,8 | 15,0 | 2419 | 51 | 1810 | 4280 |
| | Segmento 3 | 16,8 - 25,4 | 8,6 | 6493 | 1444 | 3256 | 11193 |
| | Segmento 4 | 25,4 - 54,5 | 29,0 | 4424 | 228 | 2606 | 7258 |
| 10. SP.147 | Socorro - Itapira | | 39,8 | | | | |
| | Segmento 1 | 1,1 - 23,4 | 22,3 | 1820 | 29 | 659 | 2508 |
| | Segmento 2 | 23,4 - 41,4 | 18,0 | 2852 | 136 | 912 | 3900 |
| 11. SP.304 | Via Anhanguera - Piracicaba | 121,2 - 159,7 | 38,3 | 10869 | 372 | 2785 | 14026 |
| 12. SP.255 | Boa Esperança do Sul - Jaú | 119,7 - 147,2 | 25,0 | 2203 | 80 | 4084 | 6367 |
| 13. SP.255 | Jaú - São Manuel | | 48,5 | | | | |
| | Segmento 1 | 156,2 - 177,6 | 21,4 | 3504 | 156 | 4761 | 8421 |
| | Segmento 2 | 177,6 - 204,7 | 27,1 | 2389 | 92 | 1840 | 4321 |
| 14. SP.331 | Rodovia Washington Luiz - Ibitinga | 0,0 - 57,6 | 56,5 | 2338 | 135 | 1643 | 4116 |
| 15. SP.253 | SP.255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu | | 30,2 | | | | |
| | Segmento 1 | 173,8 - 195,0 | 21,2 | 598 | 66 | 1515 | 2179 |
| | Segmento 2 | 195,0 - 200,6 | 5,6 | 4032 | 117 | 2390 | 6539 |
| | Segmento 3 | 200,6 - 204,3 | 3,7 | 4234 | 121 | 2456 | 6811 |
| 16. SP.294 | Marília - Borá | | 45,4 | | | | |
| | Segmento 1 | 457,9 - 487,2 | 29,3 | 4881 | 283 | 1526 | 6690 |
| | Segmento 2 | 487,2 - 503,3 | 16,1 | 3059 | 172 | 1533 | 4764 |
| 17. SP.294 | Borá - Iacri | | 44,6 | | | | |
| | Segmento 1 | 503,3 - 527,6 | 24,3 | 3230 | 170 | 1644 | 5044 |
| | Segmento 2 | 527,6 - 547,9 | 20,3 | 4205 | 212 | 1785 | 6202 |
| 18. SP.333 | Marília - Echaporã | 334,1 - 369,9 | 35,7 | 3149 | 177 | 1175 | 4501 |
| 19. SP.333 | Echaporã - Assis | 369,9 - 401,1 | 31,3 | 2316 | 121 | 910 | 3347 |
| 20. SP.425 | Martinópolis - Presidente Prudente | 418,0 - 450,4 | 23,4 | 5090 | 313 | 2073 | 7476 |
| 21. SP.270 | Presidente Prudente - Trevo Movepa | 565,0 - 569,1 | 4,1 | 10572 | 658 | 4420 | 15650 |
| | Total | | 703,2 | | | | |

3.1.2 CUSTOS ESTIMADOS

a) Custos de Construção

Os custos de construção de cada trecho foram obtidos dos projetos finais de engenharia, sendo compostos pelos quantitativos de serviço calculados em cada projeto e pelos custos unitários, por item de serviço, da Tabela de Preços elaborada pelo DER/SP.

Os preços econômicos foram determinados a partir dos preços financeiros, deduzindo-se os valores referentes aos impostos incidentes, o custo social da mão-de-obra e subsídios concedidos.

Para a conversão dos preços financeiros em preços econômicos foram adotados os seguintes índices:

| | |
|--------------------------|--------|
| Terraplenagem : | 17,0 % |
| Pavimentação: | 13,0 % |
| Obras de Arte Especiais: | 25,0 % |
| Drenagem e OAC: | 22,0 % |
| Obras Complementares: | 20,0 % |

Os valores finais dos fatores de conversão de cada trecho, apresentados como taxas de desconto no Quadro 3, abaixo, foram obtidos computando-se os percentuais dos custos estimados para cada item de serviço multiplicado pelos índices de conversão acima citados.

O Quadro 3 apresenta os valores dos custos de construção, financeiros e econômicos adotados na avaliação econômica original:

**Quadro 3 - Estimativa dos Custos das Obras
Junho 2001**

| Rodovia | Trecho | Custos das Obras (R\$) | | |
|------------|--------------------------------------|------------------------|----------------------|----------------|
| | | Financeiro | Taxa de desconto (%) | Econômico |
| 1. SP.099 | Alto da Serra - Caraguatatuba | 10.846.861,00 | 16,5 | 9.057.128,94 |
| 2. SP.055 | Ubatuba - Caraguatatuba | 23.530.623,00 | 15,9 | 19.789.253,94 |
| 3. SP.055 | Caraguatatuba - São Sebastião | 16.918.184,00 | 18,6 | 13.776.477,23 |
| 4. SP.055 | São Sebastião - Boissucanga | 22.259.255,00 | 16,3 | 18.622.092,73 |
| 5. SP.055 | Boissucanga - Boracéia | 23.131.151,00 | 15,5 | 19.550.448,83 |
| 6. SP.055 | Boracéia - Bertioga | 20.083.449,00 | 15,3 | 17.018.714,68 |
| 7. SP.055 | Bertioga - Monte Cabrão | 21.860.586,00 | 15,1 | 18.559.637,51 |
| 8. SP.036 | Rodovia Pedro I - Piracaia | 7.049.287,00 | 14,9 | 5.998.943,24 |
| 9. SP.063 | Louveira - Bragança Paulista | 18.634.218,00 | 14,6 | 15.913.622,17 |
| 10. SP.147 | Socorro - Itapira | 16.558.677,00 | 14,7 | 14.131.174,95 |
| 11. SP.304 | Via Anhanguera - Piracicaba | 33.333.571,00 | 15,6 | 28.120.200,50 |
| 12. SP.255 | Boa Esperança do Sul - Jaú | 15.463.089,00 | 15,6 | 13.055.486,04 |
| 13. SP.255 | Jaú - São Manuel | 21.888.093,00 | 16,1 | 18.375.054,07 |
| 14. SP.331 | Rodovia Washington Luiz - Ibitinga | 15.453.995,00 | 14,4 | 13.227.074,32 |
| 15. SP.253 | SP.255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu | 13.380.127,00 | 13,8 | 11.535.007,49 |
| 16. SP.294 | Marília - Borá | 25.653.709,00 | 13,7 | 22.144.281,61 |
| 17. SP.294 | Borá - Iacri | 29.868.178,00 | 13,7 | 25.782.211,25 |
| 18. SP.333 | Marília - Echaporã | 14.925.437,00 | 15,5 | 12.610.501,72 |
| 19. SP.333 | Echaporã - Assis | 8.526.020,00 | 15,7 | 7.186.582,26 |
| 20. SP.425 | Martinópolis - Presidente Prudente | 28.531.931,00 | 15,4 | 24.126.600,85 |
| 21. SP.270 | Presidente Prudente - Trevo Movepa | | | |
| | Total | 387.896.441,00 | | 328.580.494,50 |

US\$ em junho 2001 = R\$ 2,30410

b) Custos de Tempo de Viagem

O primeiro passo para calcular o custo do tempo de viagem foi determinar os tempos de viagem, baseados no aumento de velocidade em função da melhoria das condições da via, principalmente condições geométricas, capacidade e condições do pavimento. As velocidades foram calculadas utilizando-se o módulo VOC, do HDM, a partir de características estruturais, físicas e geométricas da rodovia, com e sem projeto, por meio de funções parametrizadas do incremento da velocidade em função das obras de melhoria.

No caso dos veículos de carga, o custo do tempo de viagem não foi considerado, já que o valor dos salários do motorista e do ajudante, em termos de R\$/hora, já havia sido computado na estimativa dos custos operacionais.

Para os automóveis, o custo do tempo de viagem é definido como a remuneração que os passageiros, quando em viagens de negócios, serviço ou trabalho, deixam de receber durante o tempo em que estão se deslocando. A partir das pesquisas de O/D foram determinados os percentuais de usuários em viagens a serviço/negócios e a renda média dos motoristas, possibilitando, desta forma, definir o custo médio por passageiro em cada trecho.

Para os ônibus, a metodologia adotada baseou-se no nível de renda dos usuários, calculado em pesquisa efetuada em diversas linhas de ônibus intermunicipais do Estado de São Paulo.

c) Custos de Operação

Para determinação dos custos de operação, foram obtidos parâmetros básicos de frota, por meio de diversas fontes, dentre elas, as revistas Transporte Moderno, Custos & Fretes, Confederação Nacional dos Transportes, Jornal do Carro, Conjuntura Econômica, além de pesquisa direta, tendo sido selecionados modelos de veículos mais adequados à tipologia empregada no modelo HDM IV, conforme apresentado a seguir:

Automóvel : Gol Special 3p;

Ônibus : Mercedes Benz modelo O 371 U;

Caminhão Médio : Mercedes Benz L 1620;

Caminhão Pesado : Mercedes Benz L 1214;

Caminhão Articulado: Scania Cavallo Mecânico T124 GA 360 + Carroçaria Carga Seca, com 3 eixos.

As informações obtidas foram transcritas para o HDM que, juntamente com dados das características geométricas, estruturais e ambientais das rodovias, forneceram o custo de operação dos vários tipos de veículos que circulam no trecho.

As informações da situação sem projeto das rodovias foram extraídas dos cadastros de campo e as condições com projeto, através dos projetos de engenharia, ambos elaborados pelas empresas projetistas.

Os fatores incidentes nos custos de operação são:

- Geometria da via
 - rampas e contra-rampas, em m/km;
 - grau de curvatura da via, em graus/km;
 - largura da pista de rolamento, em m;

- Meio Ambiente
 - altitude média, em m;
- Tipo e Estado da Pista de Rolamento
 - tipo de revestimento;
 - rugosidade, em mm/km;
 - profundidade das trilhas de roda, em mm/km;
 - espessura do revestimento, em mm.
- Característica dos veículos
 - tipo de veículo;
 - tipo de combustível utilizado;
 - peso bruto total para veículo de carga, em ton;
 - potência, em HP.

d) Custos de Conservação

O Programa HDM IV estima a deterioração da superfície da pista de rolamento e o custo da atividade de conservação, em função do pavimento existente e de seu estado atual, das normas de conservação, das cargas transportadas, das condições ambientais e dos custos unitários dos serviços para a situação da rodovia com e sem projeto.

As operações de conservação que atuam sobre a pista de rolamento e que afetam diretamente os indicadores de deterioração do pavimento e os custos de operação dos veículos consistem de:

- Rodovia Pavimentada
 - operação de tapa-buraco;
 - operação de lama asfáltica;
 - recapeamento;
 - reconstrução do pavimento;
 - conservação rotineira das obras anexas à pista de rolamento (limpeza dos dispositivos de drenagem, da faixa de domínio, entre outros).

Para cada uma das atividades mencionadas são fornecidos os custos financeiros e econômicos da intervenção na rodovia, atualizados para as situações com e sem projeto.

A ocorrência de cada atividade de conservação pode se dar de duas maneiras: do tipo resposta associada a um índice de incidência de deterioração do pavimento (trincamento, IRI, percentual de buraco, entre outros) ou do Tipo Programado no qual se processa a atividade em período pré-estabelecido.

Estes parâmetros estão definidos nas Políticas de Manutenção que são estabelecidas para simulação no programa HDM e cujos custos foram determinados a partir da Tabela de Preços do DER/SP para os serviços previstos.

e) Políticas de Manutenção

Foram definidas as seguintes políticas de manutenção periódica e de rotina para os trechos estudados:

Para a situação sem projeto das vias analisadas, adotou-se a seguinte política de manutenção:

- Conservação rotineira convencional (reparos, limpezas, etc., sempre que necessário);
- Realizar operação tapa-buraco sempre que necessário (valendo-se do modelo de simulação do HDM IV)

A política, para a situação com projeto foi a seguinte:

- Conservação rotineira convencional (reparos, limpezas, etc, sempre que necessário);
- Realizar operação tapa-buraco, sempre que necessário, de acordo com o HDM IV;

O Quadro 4 apresenta as características e custos dos serviços rodoviários de manutenção rotineira, obtidos a partir de composição de custos médios de conservação praticados pelo DER/SP, para o mês de junho de 2001.

Quadro 4 – Custos dos Serviços Rodoviários

| Atividade | Unidade | Custos Unitários (R\$) | |
|----------------------|----------------|------------------------|-----------|
| | | Financeiro | Econômico |
| Manutenção rotineira | M ² | 14,40 | 12,00 |
| Remendo | | | |
| Selagem de trincas | | | |

f) Custos de Acidentes

Os dados de acidentes de trânsito foram obtidos de estatísticas, por tipo de acidente, levantadas nos Estudos de Segurança de Tráfego, componentes dos Projetos Executivos de cada lote. Para a análise econômica, em virtude da pouca disponibilidade de estudos a respeito, considerou-se que após as obras de restauração da rodovia haveria uma redução de 25% na média anual de acidentes de trânsito, já a partir do ano de liberação do tráfego. (2004/2005).

Os custos de acidentes utilizados no presente estudo foram provenientes de pesquisas realizadas pelo DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) durante o ano de 2001 e consolidadas em estudo realizado pelo convênio IPEA – ANTP, intitulado Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes nas Aglomerações Urbanas – ANTP, 2003.

Os custos unitários dos acidentes de trânsito foram obtidos pelo levantamento de despesas por componente de custo e estão sumarizados no Quadro 5, a seguir:

Quadro 5 - Custos de Acidentes

| Tipo de Acidente | Veículos envolvidos por acidente | Custo por veículo acidentado (R\$) | Custo por acidente (R\$) | Custo por vítima (R\$) |
|------------------|----------------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Com mortos | 1,11 | 105.342 | 116.635 | 86.597 |
| Com feridos | 1,52 | 9.250 | 14.095 | 11.490 |
| Sem vítima | 2,01 | 1.312 | 2.633 | - |
| Global | 1,92 | 3.691 | 7.090 | 23.123 |

O Quadro 6 apresenta os dados sobre acidentes, referentes ao ano de 2001, contendo informações sobre total de acidentes, acidentes com vítimas fatais, com vítimas com

ferimentos e acidentes sem vítimas, que deram origem às estimativas do número futuro de acidentes nas situações sem e com projeto.

Quadro 6 – Acidentes

| LOTE | RODOVIA | TRECHO | antes das obras (2001) | | | |
|------|---------|--------------------------------------|------------------------|-----------------------|----------------|-------|
| | | | Acidentes s/ vítimas | vítimas c/ ferimentos | vítimas fatais | total |
| 1 | SP.099 | ALTO DA SERRA - CARAGUATATUBA | 262,4 | 150 | 2 | 414,4 |
| 2 | SP.055 | UBATUBA - CARAGUATATUBA | 262,6 | 248,4 | 5,8 | 516,8 |
| 3 | SP.055 | CARAGUATATUBA - SÃO SEBASTIÃO | 99 | 94 | 2,2 | 195,2 |
| 4 | SP.055 | SÃO SEBASTIÃO - BOISSUCANGA | 120,5 | 57 | 0 | 177,5 |
| 5 | SP.055 | BOISSUCANGA - BORACÉIA | 40 | 61 | 5 | 106 |
| 6 | SP.055 | BORACÉIA - BERTIOGA | 179 | 120,5 | 10 | 309,5 |
| 7 | SP.055 | BERTIOGA - MONTE CABRÃO | 108 | 109 | 10,8 | 227,8 |
| 8 | SP.036 | RODOVIA D. PEDRO I - PIRACAIA | 17 | 23 | 6 | 46 |
| 9 | SP.063 | LOUVEIRA - BRAGANÇA PAULISTA | 54 | 29,6 | 1,9 | 85,5 |
| 10 | SP.147 | SOCORRO - ITAPIRA | 34 | 77,4 | 1,5 | 112,9 |
| 11 | SP.304 | VIA ANHANGUERA - PIRACICABA | 194 | 185 | 17,3 | 396,3 |
| 12 | SP.255 | BOA ESPERANÇA DO SUL - JAÚ | 9,9 | 22,5 | 0,5 | 32,9 |
| 13 | SP.255 | JAÚ - SÃO MANUEL | 111,2 | 63,7 | 7,9 | 182,8 |
| 14 | SP.331 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ - IBITINGA | 18,8 | 56,3 | 4,1 | 79,1 |
| 15 | SP.253 | SP.255 - PRADÓPOLIS - RIO MOGI GUAÇU | 32,4 | 10 | 7,4 | 49,8 |
| 16 | SP.294 | MARÍLIA - BORÁ | 100,5 | 54,2 | 10 | 164,7 |
| 17 | SP.294 | BORÁ - IACRI | 100 | 54 | 10 | 164 |
| 18 | SP.333 | MARÍLIA - ECHAPORÃ | 54 | 52,3 | 3 | 109,3 |
| 19 | SP.333 | ECHAPORÃ - ASSIS | 27 | 24 | 7,3 | 58,3 |
| 20 | SP.425 | MARTINÓPOLIS - PRES. PRUDENTE | 12 | 5 | 0 | 17 |
| 21 | SP.270 | PRES. PRUDENTE - T.MOVEPA | 21 | 34 | 7 | 62 |

3.2 ESTIMATIVA DA VIABILIDADE ECONÔMICA DO PROGRAMA

Definiu-se o período de análise de vida útil para 10 anos. O período de construção foi considerado como de dois anos, na maioria dos trechos, sendo de um ano para os demais.

A avaliação “ex-ante” foi realizada para todos os trechos do Programa, e para o total das intervenções relativas às obras de recuperação incluídas no Programa, cujos resultados são apresentados a seguir:

Quadro 7 – Resultados da Avaliação Econômica Original

| Rodovia | Trecho | Ext. (km) | VMD - 2005 | Custos Financeiros R\$ 10 ³ | | TIR (%) |
|------------|--------------------------------------|--------------|---------------|---|-------|------------|
| | | | | Total | RS/km | |
| 1. SP.099 | Alto da Serra - Caraguatatuba | 19,0 | 7668 | 10.847 | 571 | 25,28 |
| 2. SP.055 | Ubatuba - Caraguatatuba | 46,5 | 6607 | 23.531 | 506 | 52,63 |
| 3. SP.055 | Caraguatatuba - São Sebastião | 17,7 | 9680 | 16.918 | 956 | 14,99 |
| 4. SP.055 | São Sebastião - Boissucanga | 34,9 | 4892 | 22.259 | 638 | 19,70 |
| 5. SP.055 | Boissucanga - Boracéia | 28,7 | 9207 | 23.131 | 806 | 16,42 |
| 6. SP.055 | Boracéia - Bertioga | 29,4 | 9745 | 20.083 | 683 | 19,97 |
| 7. SP.055 | Bertioga - Monte Cabráo | 27,2 | 10554 | 21.861 | 804 | 21,42 |
| 8. SP.036 | Rodovia Pedro I - Piracaia | 14,0 | 1023 | 7.049 | 504 | 22,53 |
| 9. SP.063 | Louveira - Bragança Paulista | 54,0 | 7199 | 18.634 | 345 | 58,26 |
| 10. SP.147 | Socorro - Itapira | 39,8 | 3130 | 16.559 | 416 | 24,59 |
| 11. SP.304 | Via Anhanguera - Piracicaba | 38,3 | 14026 | 33.334 | 870 | 25,44 |
| 12. SP.255 | Boa Esperança do Sul - Jaú | 25,0 | 6367 | 15.463 | 619 | 15,13 |
| 13. SP.255 | Jaú - São Manuel | 48,5 | 6130 | 21.888 | 451 | 27,16 |
| 14. SP.331 | Rodovia Washington Luiz - Ibitinga | 56,5 | 4116 | 15.454 | 274 | 42,78 |
| 15. SP.253 | SP.255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu | 30,2 | 3541 | 13.380 | 443 | 44,70 |
| 16. SP.294 | Marília - Borá | 45,4 | 6007 | 25.654 | 565 | 68,99 |
| 17. SP.294 | Borá - Iacri | 44,6 | 5571 | 29.868 | 670 | 59,49 |
| 18. SP.333 | Marília - Echaporã | 35,7 | 4501 | 14.925 | 418 | 16,67 |
| 19. SP.333 | Echaporã - Assis | 31,3 | 3347 | 8.526 | 272 | 17,53 |
| 20. SP.425 | Martinópolis - Presidente Prudente | 32,4 | 7476 | 28.532 | 782 | 45,42 |
| 21. SP.270 | Presidente Prudente - Trevo Movepa | 4,1 | 15650 | | | |
| | Total | 703,2 | | 387.896 | 552 | 37,0 |

A distribuição dos benefícios indicou a grande representatividade da redução dos custos operacionais, com 80,2% do total, restando 10,1% para os benefícios relativos à redução de tempo de viagem e 9,7% para a redução dos custos de acidentes.

4. REAVALIAÇÃO ECONÔMICA DO PROGRAMA

O presente trabalho teve como objetivo efetuar uma análise comparativa entre os resultados “ex-ante” e “ex-post” da viabilidade econômica do Programa, sendo necessário, portanto, recalculer os indicadores econômicos apresentados para cada trecho do Programa, verificando se os investimentos efetuados no âmbito do Programa foram bem aplicados.

Para esta reavaliação econômica foram adotados os mesmos critérios utilizados durante a preparação e execução do Programa, mas a partir de dados atuais, após a execução dos melhoramentos realizados e com a rodovia em pleno uso.

Nos itens a seguir, são apresentados os tópicos referentes à metodologia, critérios adotados e resultados alcançados na presente reavaliação.

4.1 METODOLOGIA

A reavaliação econômica foi realizada utilizando-se a metodologia do HDM IV (Highway Design and Maintenance Model) utilizada na avaliação “ex-ante” do Programa, aplicando-se os dados reais, relativos aos volumes de tráfego verificados após a execução dos melhoramentos efetuados, os custos reais das obras executadas, e demais dados relativos aos

trechos em questão, tendo-se incorporado na reavaliação, os resultados derivados das pesquisas efetuadas pelo DER/SP, após a execução das obras, quanto às medidas de irregularidade do pavimento (QI), e respectivo índice de rugosidade internacional (IRI), importantes para a avaliação feita pelo modelo HDM.

4.1.1 ANÁLISE DO TRÁFEGO

Para a determinação dos volumes de tráfego, posteriores à execução das obras, foram pesquisados os dados das contagens volumétricas de tráfego realizadas pelo DER/SP em vários trechos de sua rede viária no ano de 2005. Em segmentos onde não se tinham dados atuais, foram consultados os dados de tráfego indicados no setor de Gerência de Pavimentos do mesmo órgão.

A fim de verificar a compatibilidade entre os volumes de tráfego previstos nos projetos de engenharia e os obtidos nas contagens recentes, foram identificados os locais das pesquisas efetuadas pelas projetistas em 2000/2001 e pelo DER/SP em 2005.

Em alguns lotes do Programa as projetistas dividiram o trecho em mais de um segmento, com volumes de tráfego diversos, obtidos por contagens em cada um deles, enquanto na documentação da Gerência de Pavimento foram considerados volumes idênticos ao longo de todo o trecho. Nesses casos identificou-se o local da contagem do DER/SP sendo este volume representativo do segmento em que este local estava inserido, adotando-se para os demais segmentos a mesma proporcionalidade verificada no projeto de engenharia.

No Quadro 8 são apresentados os dados de tráfego, para o ano de 2005, adotados na presente reavaliação, tendo-se aplicado as taxas de crescimento previstas na avaliação original para retroceder os VMDs para o ano de 2001, considerado na avaliação original.

As mesmas taxas de crescimento foram adotadas para a projeção do tráfego durante o período de vida útil de cada projeto.

**Quadro 8 - Volumes de Tráfego
Contagem DER/SP em 2005**

| Rodovia | Trecho | Segmento (km-km) | Extensão | VMD | | | |
|------------|--------------------------------------|------------------|----------|-------|-------|------|-------|
| | | | | VP | Onib. | Cam | Total |
| 1. SP.099 | Alto da Serra - Caraguatatuba | 64,4 - 83,4 | 19,0 | 7336 | 247 | 660 | 8243 |
| 2. SP.055 | Ubatuba - Caraguatatuba | | 46,5 | | | | |
| | Segmento 1 | 53,6 - 60,4 | 6,8 | 5845 | 151 | 599 | 6595 |
| | Segmento 2 | 60,4 - 100,1 | 39,7 | 5845 | 151 | 599 | 6595 |
| 3. SP.055 | Caraguatatuba - São Sebastião | | 17,7 | | | | |
| | Segmento 1 | 102,2 - 114,8 | 12,6 | 7560 | 244 | 1042 | 8846 |
| | Segmento 2 | 114,8 - 120 | 5,2 | 7560 | 244 | 1042 | 8846 |
| 4. SP.055 | São Sebastião - Boissucanga | 127,4 - 162,3 | 34,9 | 4038 | 195 | 442 | 4675 |
| 5. SP.055 | Boissucanga - Boracéia | 162,3 - 191,0 | 28,7 | 8362 | 118 | 561 | 9041 |
| 6. SP.055 | Boracéia - Bertioga | 191,0 - 220,4 | 29,4 | 8864 | 128 | 590 | 9582 |
| 7. SP.055 | Bertioga - Monte Cabré | 220,4 - 247,6 | 27,2 | 9573 | 135 | 641 | 10349 |
| 8. SP.036 | Rodovia Pedro I - Piracaia | 77,3 - 91,3 | 14,0 | 4010 | 73 | 554 | 4637 |
| 9. SP.063 | Louveira - Bragança Paulista | | 54,0 | | | | |
| | Segmento 1 | 0,0 - 1,8 | 1,8 | 10108 | 25 | 1218 | 11351 |
| | Segmento 2 | 1,8 - 16,8 | 15,0 | 2694 | 13 | 975 | 3682 |
| | Segmento 3 | 16,8 - 25,4 | 8,6 | 7276 | 396 | 1423 | 9095 |
| | Segmento 4 | 25,4 - 54,5 | 29,0 | 4957 | 62 | 975 | 5994 |
| 10. SP.147 | Socorro - Itapira | | 39,8 | | | | |
| | Segmento 1 | 1,1 - 23,4 | 22,3 | 1910 | 30 | 554 | 2494 |
| | Segmento 2 | 23,4 - 41,4 | 18,0 | 2992 | 77 | 788 | 3857 |
| 11. SP.304 | Via Anhangüera - Piracicaba | 121,2 - 159,7 | 38,3 | 18612 | 185 | 2644 | 21441 |
| 12. SP.255 | Boa Esperança do Sul - Jaú | 119,7 - 147,2 | 25,0 | 4453 | 96 | 1303 | 5852 |
| 13. SP.255 | Jaú - São Manuel | | 48,5 | | | | |
| | Segmento 1 | 156,2 - 177,6 | 21,4 | 5335 | 113 | 1695 | 7143 |
| | Segmento 2 | 177,6 - 204,7 | 27,1 | 2418 | 99 | 1444 | 3961 |
| 14. SP.331 | Rodovia Washington Luiz - Ibitinga | 0,0 - 57,6 | 56,5 | 1538 | 67 | 716 | 2321 |
| 15. SP.253 | SP.255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu | | 30,2 | | | | |
| | Segmento 1 | 173,8 - 195,0 | 21,2 | 912 | 102 | 2363 | 3377 |
| | Segmento 2 | 195,0 - 200,6 | 5,6 | 4107 | 135 | 2491 | 6733 |
| | Segmento 3 | 200,6 - 204,3 | 3,7 | 4040 | 135 | 2558 | 6733 |
| 16. SP.294 | Marília - Borá | | 45,4 | | | | |
| | Segmento 1 | 457,9 - 487,2 | 29,3 | 4800 | 145 | 1015 | 5960 |
| | Segmento 2 | 487,2 - 503,3 | 16,1 | 2922 | 113 | 978 | 4013 |
| 17. SP.294 | Borá - Iacri | | 44,6 | | | | |
| | Segmento 1 | 503,3 - 527,6 | 24,3 | 2922 | 113 | 978 | 4013 |
| | Segmento 2 | 527,6 - 547,9 | 20,3 | 3692 | 118 | 937 | 4747 |
| 18. SP.333 | Marília - Echaporã | 334,1 - 369,9 | 35,7 | 3089 | 98 | 994 | 4181 |
| 19. SP.333 | Echaporã - Assis | 369,9 - 401,1 | 31,3 | 2388 | 85 | 925 | 3398 |
| 20. SP.425 | Martinópolis - Presidente Prudente | 418,0 - 450,4 | 23,4 | 4965 | 161 | 1365 | 6491 |
| 21. SP.270 | Presidente Prudente - Trevo Movepa | 565,0 - 569,1 | 4,1 | 9660 | 233 | 2266 | 12159 |
| | Total | | 703,2 | | | | |

4.1.2 ANÁLISE DOS CUSTOS REAIS

Na presente reavaliação foram adotados como custos financeiros os valores efetivamente pagos, conforme acompanhamento feito pela Unidade de Coordenação do Programa (UCP) do DER/SP.

A transformação dos custos financeiros em custos econômicos foi obtida adotando-se os mesmos percentuais utilizados também na avaliação original dos trechos da avaliação "ex-ante", alterando, no entanto os percentuais fornecidos pelos orçamentos das obras pela distribuição efetivamente encontrada nos custos reais de cada item da obra.

Os custos finais das obras foram transformados para a data-base estabelecida na avaliação original, adotando-se os índices calculados pela Fundação Getúlio Vargas para reajustamentos de obras rodoviárias, por item de serviço, visando facilitar a comparação dos custos previstos com os efetivamente realizados.

4.1.3 DADOS DE IRREGULARIDADE DO PAVIMENTO

Em praticamente todos os trechos do Programa foram realizadas medições pelo DER/SP para verificar as condições do pavimento, fornecendo dados sobre deflexão, defeitos, e quociente de irregularidade (QI) e correspondente índice de rugosidade internacional (IRI), o que permitiu a verificação dos resultados alcançados, após a execução das obras, nos trechos integrantes do Programa.

Em função dos dados obtidos, foram adotados nesta reavaliação econômica, os valores reais dos IRI's pesquisados pelo DER/SP, à exceção do lote 7, onde, por falta de IRI atualizado foi adotado o mesmo índice da avaliação original.

Os dados reais médios, por trecho, dos IRI's, após a execução das intervenções, são apresentados a seguir:

Quadro 9
Relação dos IRI's reais - 2005

| Trecho | IRI | Trecho | IRI | Trecho | IRI |
|--------|------|--------|------|--------|------|
| 1. | 2,91 | 8 | 2,08 | 15 | 1,31 |
| 2 | 2,89 | 9 | 2,03 | 16 | 1,96 |
| 3 | 3,32 | 10 | 2,0 | 17 | 1,59 |
| 4 | 2,58 | 11 | 1,68 | 18 | 1,59 |
| 5 | 3,08 | 12 | 1,99 | 19 | 1,78 |
| 6 | 1,95 | 13 | 1,69 | 20 | 1,53 |
| 7 | 2,0 | 14 | 1,81 | 21 | 1,8 |

Obs: A identificação dos trechos pode ser obtida nas tabelas anteriormente apresentadas.

4.1.4 ACIDENTES

Para esta reavaliação econômica foram obtidos os dados de acidentes ocorridos no ano de 2005, após as conclusões das obras previstas, a fim de verificar, pelo menos em um primeiro momento, se as obras resultaram na redução esperada no número e na gravidade dos acidentes.

Verificou-se uma grande diversidade nos resultados alcançados, em relação aos previstos, sendo que, em alguns trechos a redução foi substancial, enquanto em outros houve um acréscimo no número de acidentes, inclusive com aumento da gravidade em determinados trechos.

Em termos globais, observou-se que os níveis de acidentes permaneceram similares aos ocorridos no ano de 2001, sofrendo, no entanto, uma pequena redução, se comparados com os números projetados para 2005, o que poderia ser computado como um ganho dos projetos em seu primeiro ano.

Quadro 10
PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (BR-0295)
EMPRÉSTIMO 1351/OC-BR

Comparativo de acidentes

| LOTE | previsão p/ 2005 s/ projeto | | | | real (2005) | | | | variação real/previsto s/ proj. | | | |
|--------|-----------------------------|----------------------|----------------|-------|----------------------|----------------------|----------------|-------|---------------------------------|----------------------|----------------|-------|
| | Acidentes s/ vítimas | vítimas c/ ferimento | vítimas fatais | total | Acidentes s/ vítimas | vítimas c/ ferimento | vítimas fatais | total | Acidentes s/ vítimas | vítimas c/ ferimento | vítimas fatais | total |
| 1 | 284 | 162 | 2 | 449 | 433 | 130 | 2 | 565 | 1,5 | 0,8 | 0,9 | 1,3 |
| 2 | 284 | 269 | 6 | 559 | 283 | 266 | 10 | 559 | 1,0 | 1,0 | 1,6 | 1,0 |
| 3 | 107 | 102 | 2 | 211 | 134 | 152 | 6 | 292 | 1,3 | 1,5 | 2,5 | 1,4 |
| 4 | 130 | 62 | 1 | 193 | 130 | 110 | 1 | 241 | 1,0 | 1,8 | 1,0 | 1,2 |
| 5 | 43 | 66 | 5 | 115 | 37 | 77 | 6 | 120 | 0,9 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |
| 6 | 194 | 130 | 11 | 335 | 168 | 73 | 6 | 247 | 0,9 | 0,6 | 0,6 | 0,7 |
| 7 | 117 | 118 | 12 | 247 | 78 | 63 | 9 | 150 | 0,7 | 0,5 | 0,8 | 0,6 |
| 8 | 18 | 25 | 6 | 50 | 11 | 33 | 5 | 49 | 0,6 | 1,3 | 0,8 | 1,0 |
| 9 | 58 | 32 | 2 | 93 | 110 | 91 | 9 | 210 | 1,9 | 2,8 | 4,4 | 2,3 |
| 10 | 37 | 84 | 2 | 122 | 40 | 36 | 0 | 76 | 1,1 | 0,4 | 0,0 | 0,6 |
| 11 | 210 | 200 | 19 | 429 | 221 | 152 | 13 | 386 | 1,1 | 0,8 | 0,7 | 0,9 |
| 12 | 11 | 24 | 1 | 36 | 31 | 14 | 2 | 47 | 2,9 | 0,6 | 3,7 | 1,3 |
| 13 | 120 | 69 | 9 | 198 | 58 | 52 | 8 | 118 | 0,5 | 0,8 | 0,9 | 0,6 |
| 14 | 20 | 61 | 4 | 86 | 16 | 15 | 2 | 33 | 0,8 | 0,2 | 0,5 | 0,4 |
| 15 | 35 | 11 | 8 | 54 | 20 | 16 | 2 | 38 | 0,6 | 1,5 | 0,2 | 0,7 |
| 16 | 109 | 59 | 11 | 178 | 84 | 113 | 6 | 203 | 0,8 | 1,9 | 0,6 | 1,1 |
| 17 | 108 | 58 | 11 | 178 | 37 | 45 | 7 | 89 | 0,3 | 0,8 | 0,6 | 0,5 |
| 18 | 58 | 57 | 3 | 118 | 28 | 26 | 8 | 62 | 0,5 | 0,5 | 2,5 | 0,5 |
| 19 | 29 | 26 | 8 | 63 | 7 | 7 | 1 | 15 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,2 |
| 20 | 13 | 5 | 1 | 19 | 37 | 26 | 7 | 70 | 2,8 | 4,8 | 7,0 | 3,6 |
| 21 | 23 | 37 | 8 | 67 | 28 | 17 | 0 | 45 | 1,2 | 0,5 | 0,0 | 0,7 |
| Totais | 2010 | 1657 | 132 | 3799 | 1991 | 1514 | 110 | 3615 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 1,0 |

4.2 COMENTÁRIOS GERAIS

Conforme descrito no Anexo 2 deste Relatório, onde constam resumos das obras efetuadas em cada um dos trechos do Programa, com informações sobre alterações de projeto em decorrência de problemas encontrados, pode-se verificar que além da recuperação do pavimento nas faixas de rolamento, foram executados vários acessos a localidades ao longo dos trechos, implantados vários segmentos em terceiras faixas, duplicação de pista em poucos quilômetros e principalmente implantação e recuperação de acostamentos.

As principais alterações de projeto foram observadas em relação às implantações de terceiras faixas onde deficiências nas estruturas dos pavimentos dos acostamentos resultaram na necessidade de reforço dos mesmos, visando proporcionar as condições necessárias para suportar o tráfego de caminhões pesados esperados.

Algumas soluções dadas nos projetos considerando a execução de fresagem e reciclagem tiveram que sofrer modificações, tendo em vista a piora nas condições do pavimento, devido ao tempo decorrido entre a elaboração dos projetos e a execução das obras.

Em termos ambientais relacionados ao Programa Global, a Secretaria de Meio Ambiente de São Paulo (SMA) emitiu o Certificado de Dispensa de Licença Ambiental nº 0034, de 26/10/01, tendo em vista as características das obras projetadas de restauração sem grandes intervenções que provocassem alterações substanciais no meio ambiente.

O único trecho que fugia a essas características era o da SP.55, entre Caraguatatuba e São Sebastião, onde foram previstas obras de duplicação entre os quilômetros 102,25 e 114,75, com 12,5 km, sendo que nesse trecho foram realizados estudos ambientais que subsidiaram a análise da SMA, a qual concedeu a Licença de Instalação nº 00274, de 23/10/03.

Na Rodovia dos Tamoios, SP.099, no km 79,95, sentido São José dos Campos - Caraguatatuba, houve a ocorrência de reassentamento involuntário de famílias, com 39 pessoas, devido à necessidade de construção de um muro de espera, que implicou na demolição de cinco edifícios no núcleo urbano Rio do Ouro, área residencial de baixa renda.

4.3 RESULTADOS DA REAVALIAÇÃO ECONÔMICA

Um resumo dos resultados da reavaliação econômica efetuada é apresentado no Quadro 11, a seguir.

Quadro 11 - Resultados da Reavaliação Econômica

| Rodovia | Trecho | Ext. (km) | VMD - 2005 | Custos Financeiros R\$ 10³ | | Indicadores | | |
|------------|--------------------------------------|-----------|------------|----------------------------|-------|-------------|--------------|------|
| | | | | Total | RS/km | TIR (%) | VPL (R\$10³) | B/C |
| 1. SP.099 | Alto da Serra - Caraguatatuba | 19,0 | 8243 | 12.120 | 638 | 22,42 | 6,13 | 1,7 |
| 2. SP.055 | Ubatuba - Caraguatatuba | 46,5 | 6595 | 22.235 | 478 | 38,02 | 34,07 | 3,2 |
| 3. SP.055 | Caraguatatuba - São Sebastião | 17,7 | 8846 | 16.123 | 911 | 37,09 | 23,45 | 3,2 |
| 4. SP.055 | São Sebastião - Boissucanga | 34,9 | 4675 | 26.600 | 762 | 16,58 | 5,24 | 1,3 |
| 5. SP.055 | Boissucanga - Boracéia | 28,7 | 9040 | 25.866 | 901 | 14,77 | 2,55 | 1,1 |
| 6. SP.055 | Boracéia - Bertioga | 29,4 | 9582 | 23.620 | 803 | 26,97 | 22,81 | 2,3 |
| 7. SP.055 | Bertioga - Monte Cabral | 27,2 | 10349 | 24.649 | 906 | 19,27 | 8,83 | 1,5 |
| 8. SP.036 | Rodovia Pedro I - Piracaba | 14,0 | 4637 | 5.649 | 403 | 17,24 | 1,29 | 1,3 |
| 9. SP.063 | Louveira - Bragança Paulista | 54,0 | 6024 | 14.333 | 265 | 59,39 | 39,29 | 4,9 |
| 10. SP.147 | Socorro - Itapira | 39,8 | 3103 | 12.270 | 308 | 33,76 | 20,29 | 3,3 |
| 11. SP.304 | Via Anhanguera - Piracicaba | 38,3 | 22909 | 38.183 | 997 | 37,35 | 48,14 | 2,8 |
| 12. SP.255 | Boa Esperança do Sul - Jau | 25,0 | 5852 | 14.060 | 562 | 11,53 | (0,2) | 0,98 |
| 13. SP.255 | Jau - São Manuel | 48,5 | 5365 | 21.506 | 443 | 17,32 | 4,12 | 1,3 |
| 14. SP.331 | Rodovia Washington Luiz - Ibitinga | 56,5 | 2321 | 12.321 | 218 | 37,04 | 12,90 | 2,4 |
| 15. SP.253 | SP.255 - Pradópolis - Rio Mogi Guaçu | 30,2 | 4400 | 16.633 | 551 | 57,01 | 60,64 | 6,0 |
| 16. SP.294 | Marília - Borá | 45,4 | 5270 | 32.007 | 705 | 41,31 | 38,32 | 2,7 |
| 17. SP.294 | Borá - Iacri | 44,6 | 4347 | 36.299 | 814 | 30,49 | 35,62 | 2,4 |
| 18. SP.333 | Marília - Echaporã | 35,7 | 4181 | 12.726 | 356 | 12,90 | 0,36 | 1,04 |
| 19. SP.333 | Echaporã - Assis | 31,3 | 3398 | 7.646 | 244 | 10,04 | (0,56) | 0,9 |
| 20. SP.425 | Martinópolis - Presidente Prudente | 32,4 | 6491 | 26.028 | 713 | 34,50 | 34,78 | 2,8 |
| 21. SP.270 | Presidente Prudente - Trevo Movepa | 4,1 | 12159 | | | | | |
| | Total | 703,2 | | 400.872 | 570 | 31,27 | 398,17 | 2,4 |

Os resultados da reavaliação efetuada demonstraram a viabilidade econômica do Programa, com uma taxa interna de retorno de 31,27% a a, mesmo considerando a revisão na premissa assumida com relação aos benefícios derivados da redução dos acidentes, sendo que na avaliação original assumiu-se que a redução no número de acidentes seria de 25%, enquanto na reavaliação foi adotada uma redução de apenas 10%.

Uma análise de sensibilidade efetuada demonstrou que a não inclusão dos benefícios devidos à redução de acidentes não traria maiores variações na avaliação global do Programa, que passaria a ter uma TIR de 29,7%. No entanto, haveria uma alteração de fato nos resultados dos lotes 18 e 19, já que em ambos os casos os benefícios previstos devidos à redução dos acidentes eram substanciais, representando 41,8% e 38,7%, respectivamente, dos benefícios totais estimados, o que resultaria em taxas de retorno bem abaixo dos 12% em ambos os casos.

Nesta reavaliação dois lotes, 12 e 19, obtiveram taxa interna de retorno abaixo de 12%, sendo que no lote 12 houve uma redução drástica na composição do tráfego, passando os veículos pesados de 65% do VMD total para 23%, o que acarretou uma redução substancial dos benefícios. Já no caso do lote 19 a redução dos benefícios foi decorrente da diminuição da consideração dos benefícios em termos de acidentes, conforme descrito anteriormente.

Para o Programa global, a distribuição dos benefícios resultou nos seguintes percentuais:

- Redução nos custos operacionais : 83,3%
- Redução nos tempos de viagem : 9,8%
- Redução nos custos dos acidentes : 4,7%
- Redução nos custos de conservação : 2,2%

O Quadro 12 apresenta um resumo comparativo entre dados da avaliação original e da reavaliação econômica do Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo..

No referido quadro é possível verificar a variação ocorrida nos resultados econômicos em todos os trechos, ao se comparar os indicadores originais com os da reavaliação. Na maioria dos casos onde a TIR ficou abaixo do esperado, o principal motivo foi a redução do volume de tráfego observado, e, principalmente a variação na composição do tráfego, com percentual menor dos veículos pesados.

Outros fatores, como variação nos custos e nos índices de rugosidade previstos influenciaram nos resultados, tanto de forma positiva como negativa.

No Anexo 1 são apresentadas as planilhas em Excel com os resultados para cada trecho e para o Programa Global.

No Anexo 2 são apresentados textos com informações gerais sobre as obras executadas em cada trecho do Programa.

No Anexo 3 são apresentados aspectos ambientais dos lotes do Programa.

QUADRO 12

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMPARATIVO ENTRE OS RESULTADOS DA AVALIAÇÃO ORIGINAL E DA REAVALIAÇÃO ECONÔMICA

| COMPARTAMENTO ENTRE OS RESULTADOS DA AVALIAÇÃO ORÇAMENTAL E DA REALIZAÇÃO ECONÔMICA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------------------------------------|--------------|---|-----------------------------------|--|--------------------------------------|---|--|--|----------------------|---------------------------------|------------|------------|-------|-----------|----------|-------|----------|-------|-------|
| LOTE | ROD | TRECHO | EXT. (km) | Segmentos homogêneos | início km | final km | extensão km | Volume Médio Diário de Tráfego | | | | Custo Econômico do Investimento | | | | IRI | | | TIR (%) | | |
| | | | | | | | | VMD (2005) | | % pesados | | R\$ mil - junho 2001 | | Variação | antes | pos obras | Original | Reav. | Original | Reav. | |
| | | | | | | | | Original | Reav. | Variação | % Original | Original | Reav. | | | | | | | | |
| 1 | SP-099 | ALTO DA SERRA - CARAGUATATUBA | 19,0 | único | 64,4 | 83,4 | 19,0 | 7.668 | 8.242 | 7,5 | 11 | 11 | 9.057.129 | 10.234.258 | 13,0 | 4,1 | 2,0 | 2,91 | 25,28 | 22,42 | |
| 2 | SP-055 | UBATUBA - CARAGUATATUBA | 46,5 | total segn. 1 segn. 2 | 53,6 53,6 60,4 | 100,08 60,4 100,08 | 6,8 6,8 39,68 | 6.607 6.607 6.607 | 6.595 6.595 6.595 | -0,2 -0,2 -0,2 | 23 23 23 | 11 | 19.789.254 | 18.736.122 | -5,3 | 3,8 | 2,0 | 2,89 | 52,63 | 38,02 | |
| 3 | SP-055 | CARAGUATATUBA - SÃO SEBASTIÃO | 17,7 | total segn. 1 segn. 2 | 102,2 102,2 114,8 | 120 114,8 120 | 17,8 12,6 5,2 | 9.680 10.543 10.543 | 8.846 8.846 8.846 | -8,6 -16,1 16,5 | 7 6 6 | 14 | 13.776.477 | 13.044.117 | -5,3 | 3,1 | 2,0 | 3,32 | 14,99 | 37,09 | |
| 4 | SP-055 | SÃO SEBASTIÃO - BOISSUCANGA | 34,9 | único | 127,4 | 163,31 | 34,91 | 4.892 | 4.675 | -4,4 | 12 | 13 | 18.622.093 | 22.369.712 | 20,1 | 4,7 | 2,0 | 2,58 | 19,70 | 16,58 | |
| 5 | SP-055 | BOISSUCANGA - BORACEIA | 28,7 | único | 162,31 | 191 | 28,69 | 9.207 | 9.040 | -1,8 | 7 | 7,5 | 19.550.449 | 21.797.341 | 11,5 | 4,3 | 2,0 | 3,08 | 16,42 | 14,77 | |
| 6 | SP-055 | BORACEIA - MONTI CARBÃO | 27,2 | único | 220,37 | 247,58 | 27,21 | 10.554 | 10.349 | -1,9 | 11 | 7,5 | 18.559.638 | 20.717.816 | 11,6 | 3,5 | 2,0 | 1,95 | 18,97 | 26,97 | |
| 7 | SP-055 | RODOVIA PEDRO I - PRACAIA | 14,0 | único | 77,282 | 91,3 | 14,018 | 3.232 | 4.637 | 43,5 | 56 | 13 | 5.998.943 | 4.761.706 | -20,6 | 4,2 | 2,0 | 2,08 | 22,53 | 17,34 | |
| 8 | SP-063 | LOUVEIRA - BRAGANÇA PAULISTA | 54,0 | total segn. 1 segn. 2 segn. 3 segn. 4 | 0 0,0 1,8 16,84 25,44 | 54,5 1,8 16,84 25,44 54,48 | 54,5 1,8 15,04 8,6 29,04 | 7.199 11.482 4.280 11.193 7.258 | 6.024 11.351 3.682 9.095 5.994 | -16,3 -1,1 -14,0 -18,7 -17,4 | 21 26 41 38 | 11 | 15.913.622 | 12.138.019 | -23,7 | 4,8 | 2,0 | 2,83 | 58,26 | 59,39 | |
| 9 | SP-147 | SOCORRO - ITAPIRA | 39,8 | total segn. 1 segn. 2 | 1,1 1,1 23,4 | 41,4 23,4 41,379 | 40,3 22,3 17,979 | 3.130 2.508 3.900 | 3.103 2.494 3.857 | -0,9 -0,6 -1,1 | 28 28 23 | 24 | 14.131.175 | 10.439.996 | -26,1 | 2,3 | 2,0 | 2,00 | 24,59 | 33,76 | |
| 10 | SP-304 | VIA ANHANGUERA - PIRACICABA | 38,3 | único | 119,69 | 147,24 | 27,55 | 6.367 | 5.852 | -8,1 | 65 | 23 | 28.120.201 | 32.146.943 | 14,3 | 3,9 | 2,0 | 1,68 | 25,44 | 37,35 | |
| 11 | SP-255 | BOA ESPERANÇA DO SUL - JAU | 25,0 | total segn. 1 segn. 2 | 156,2 156,2 177,6 | 204,7 177,6 204,65 | 21,4 21,4 27,054 | 6.130 8.421 4.321 | 5.365 7.143 3.961 | -12,5 -15,2 -8,3 | 57 43 43 | 24 | 13.055.486 | 11.765.402 | -9,9 | 3,1 | 2,0 | 1,99 | 15,13 | 11,53 | |
| 12 | SP-255 | JAU - SÃO MANUEL | 48,5 | único | 177,6 | 204,65 | 27,054 | 4.321 | 3.961 | -8,3 | 43 | 38 | 18.375.054 | 17.960.244 | -2,3 | 2,5 | 2,0 | 1,86 | 27,16 | 17,32 | |
| 13 | SP-331 | RODOVIA WASHINGTON LUIZ - JENTIN | 56,5 | único | 0 | 57,6 | 57,6 | 4.116 | 2.321 | -43,6 | 43 | 33 | 13.227.074 | 21.155.310 | 59,9 | 4,9 | 2,0 | 1,81 | 42,78 | 37,04 | |
| 14 | SP-253 | SP-255 - PRADÓPOLIS - RIO MOGI GUAÍ | 30,2 | total segn. 1 segn. 2 segn. 3 | 173,8 173,82 195,0 200,6 | 204,3 195,0 200,6 204,29 | 30,5 21,18 5,6 3,69 | 3.541 2.179 6.539 6.811 | 4.400 3.377 6.733 6.733 | 24,3 55,0 3,0 -1,1 | 43 73 39 40 | 33 | 11.535.007 | 14.272.496 | 23,7 | 3,6 | 2,0 | 1,31 | 44,70 | 57,01 | |
| 15 | SP-294 | MARILIA - BORA | 45,4 | total segn. 1 segn. 2 | 457,9 457,91 487,17 | 503,3 487,17 503,28 | 57,4 29,26 16,11 | 6.007 6.690 4.764 | 5.270 5.960 4.013 | -12,3 -10,9 -15,8 | 43 27 34 | 26 | 22.144.282 | 27.349.274 | 23,5 | 3,6 | 2,0 | 1,96 | 68,99 | 41,31 | |
| 16 | SP-294 | BORA - JACRI | 44,6 | total segn. 1 segn. 2 | 503,3 503,28 527,61 | 547,9 527,61 547,9 | 24,33 24,33 20,29 | 5.571 5.044 6.202 | 4.347 4.013 4.747 | -22,0 -20,4 -23,5 | 36 32 32 | 27 | 25.782.211 | 31.071.956 | 20,5 | 6,2 | 2,0 | 1,59 | 59,49 | 30,49 | |
| 17 | SP-333 | MARILIA - ECHAPORÁ | 35,7 | único | 334,13 | 369,87 | 35,74 | 4.501 | 4.181 | -7,1 | 30 | 26 | 12.610.502 | 10.665.658 | -15,4 | 2,7 | 2,0 | 1,59 | 16,67 | 12,90 | |
| 18 | SP-333 | ECHAPORÁ - ASSIS | 31,3 | único | 369,87 | 401,13 | 31,264 | 3.347 | 3.398 | 1,5 | 30 | 29 | 7.186.582 | 6.471.214 | -10,0 | 2,3 | 2,0 | 1,78 | 17,53 | 10,04 | |
| 19 | SP-425 | MARTINÓPOLIS - PRES. PRUDENTE | 32,4 | único | 418,0 | 450,36 | 32,362 | 7.476 | 6.491 | -13,2 | 31 | 23 | 24.126.601 | 21.497.092 | -10,9 | 2,80 | 2,0 | 1,53 | 45,42 | 34,5 | |
| 20 | SP-270 | PRES. PRUDENTE - TREVO MOVEPA | 4,1 | único | 565,0 | 569,14 | 4,136 | 15.650 | 12.159 | -22,3 | 32 | 20 | 24.126.601 | 21.497.092 | -10,9 | 2,80 | 2,0 | 1,53 | 45,42 | 34,5 | |
| 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Programa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 37,00 | 31,27 |

TIR reavaliação menor que TIR original
TIR reavaliação maior que TIR original
TIR < 12%

ANEXO 1

FICHAS-RESUMO DA REAVALIAÇÃO ECONÔMICA

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| Trecho : SP 099 - Alto da Serra/ Caraguatatuba - lote 01 | | | | Valor de Obra Orçado = | | R\$ 12.119.896 |
|--|-----------------|-------------|-------------|------------------------|-----------|---------------------------------------|
| Valores Econômicos (R\$ milhões) | | | | | | |
| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,000 |
| 2002 | 8,542 | 0,071 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -8,471 |
| 2003 | 1,692 | 0,070 | 0,985 | -0,002 | 0,00 | -0,639 |
| 2004 | 0,000 | 0,069 | 1,323 | 0,003 | 0,30 | 1,699 |
| 2005 | 0,000 | 0,069 | 1,646 | 0,005 | 0,31 | 2,029 |
| 2006 | 0,000 | 0,069 | 1,923 | 0,035 | 0,32 | 2,344 |
| 2007 | 0,000 | 0,069 | 2,228 | 0,041 | 0,32 | 2,661 |
| 2008 | 0,000 | 0,022 | 2,559 | 0,081 | 0,33 | 2,991 |
| 2009 | 0,000 | 0,022 | 2,965 | 0,097 | 0,34 | 3,419 |
| 2010 | 0,000 | 0,021 | 3,413 | 0,213 | 0,34 | 3,990 |
| 2011 | 0,000 | 0,021 | 3,977 | 0,342 | 0,35 | 4,689 |
| 2012 | 0,000 | 0,021 | 4,698 | 0,548 | 0,36 | 5,623 |
| 2013 | 0,000 | 0,021 | 5,559 | 0,805 | 0,36 | 6,748 |
| Totais | 10,234 | 0,545 | 31,276 | 2,167 | 3,329 | 27,083 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 1,5 |
| c.operac. | 83,8 |
| tempo viag. | 5,8 |
| acidentes | 8,9 |
| total | 100,0 |

| Fluxo de Caixa (R\$ milhões) | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Fluxo de Caixa | Fluxo de Caixa | Fluxo de Caixa | Fluxo de Caixa |
| 10,234 | 12,120 | 22,42 | 6,13 |
| | | | 1,68 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 22.234.658

Valor de Obra Orçado =

Trecho : SP 055 - Ubatuba/ Caraguatatuba - lote 02

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 6,370 | 0,103 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,10 |
| 2003 | 12,365 | 0,102 | 2,057 | 0,008 | 0,00 | 2,17 |
| 2004 | 0,000 | 0,102 | 2,889 | 0,082 | 0,49 | 3,56 |
| 2005 | 0,000 | 0,102 | 3,918 | 0,225 | 0,50 | 4,74 |
| 2006 | 0,000 | 0,102 | 5,081 | 0,446 | 0,51 | 6,15 |
| 2007 | 0,000 | 0,102 | 6,470 | 0,835 | 0,52 | 7,93 |
| 2008 | 0,000 | 0,102 | 8,107 | 1,356 | 0,53 | 10,09 |
| 2009 | 0,000 | 0,101 | 10,085 | 1,970 | 0,54 | 12,70 |
| 2010 | 0,000 | -0,016 | 12,482 | 2,733 | 0,55 | 15,76 |
| 2011 | 0,000 | -0,016 | 15,337 | 3,573 | 0,56 | 19,45 |
| 2012 | 0,000 | -0,017 | 18,189 | 4,417 | 0,57 | 23,16 |
| 2013 | 0,000 | -0,017 | 19,642 | 4,904 | 0,58 | 25,11 |
| Totais | 18,735 | 0,752 | 104,277 | 20,548 | 8,343 | 130,920 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 0,6 |
| c.operac. | 79,6 |
| tempo viag. | 15,7 |
| acidentes | 4,1 |
| total | 100,0 |

| Custos da Obra (R\$ milhões) | | | | Benefícios da Obra (R\$ milhões) | |
|------------------------------|--------|-----------|-------|----------------------------------|---------|
| Operacional | 20,548 | Acidentes | 8,343 | Operacional | 104,277 |
| Tempo | 22,235 | Tempo | 34,07 | Tempo | 18,735 |
| Totais | 34,07 | Totais | 3,19 | Totais | 18,735 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 16.122.760

Valor de Obra Orçado =

Trecho : SP 055 - Caraguatatuba/ São Sebastião - lote 03

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 5,071 | 0,035 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -5,036 |
| 2003 | 7,973 | 0,035 | 1,026 | -0,002 | 0,00 | -6,914 |
| 2004 | 0,000 | 0,035 | 1,807 | 0,061 | 0,18 | 2,088 |
| 2005 | 0,000 | 0,035 | 2,715 | 0,196 | 0,19 | 3,133 |
| 2006 | 0,000 | 0,034 | 3,823 | 0,493 | 0,19 | 4,543 |
| 2007 | 0,000 | 0,034 | 5,258 | 0,867 | 0,20 | 6,356 |
| 2008 | 0,000 | 0,034 | 6,817 | 1,319 | 0,20 | 8,370 |
| 2009 | 0,000 | -0,011 | 8,183 | 1,747 | 0,20 | 10,123 |
| 2010 | 0,000 | -0,011 | 9,404 | 2,095 | 0,21 | 11,695 |
| 2011 | 0,000 | -0,011 | 10,816 | 2,514 | 0,21 | 13,530 |
| 2012 | 0,000 | -0,012 | 11,455 | 2,730 | 0,22 | 14,390 |
| 2013 | 0,000 | -0,012 | 11,131 | 2,697 | 0,22 | 14,036 |
| Totais | 13,044 | 0,186 | 72,437 | 14,719 | 2,015 | 89,357 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 0,2 |
| c.operac. | 81,1 |
| tempo viag. | 16,5 |
| acidentes | 2,3 |
| total | 100,0 |

| Custo da Obra (R\$ milhões) | | Benefícios (R\$ milhões) | |
|-----------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
| Operacional | Planejamento | Operacional | Planejamento |
| 13,044 | 16,123 | 37,09 | 23,45 |
| | | | 3,15 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

Trecho : SP 055 - São Sebastião/ Boissucanga - lote 04

Valor de Obra Orçado =

R\$ 26.599.725

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|-------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,000 |
| 2002 | 12,027 | 0,118 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -11,909 |
| 2003 | 10,342 | 0,117 | 1,493 | 0,030 | 0,00 | -8,702 |
| 2004 | 0,000 | 0,117 | 1,885 | 0,071 | 0,11 | 2,188 |
| 2005 | 0,000 | 0,117 | 2,335 | 0,133 | 0,11 | 2,700 |
| 2006 | 0,000 | 0,117 | 2,869 | 0,239 | 0,12 | 3,342 |
| 2007 | 0,000 | 0,117 | 3,475 | 0,376 | 0,12 | 4,088 |
| 2008 | 0,000 | 0,117 | 4,137 | 0,541 | 0,12 | 4,917 |
| 2009 | 0,000 | 0,117 | 4,895 | 0,785 | 0,12 | 5,901 |
| 2010 | 0,000 | 0,117 | 5,736 | 1,039 | 0,13 | 7,018 |
| 2011 | 0,000 | 0,117 | 6,696 | 1,359 | 0,13 | 8,301 |
| 2012 | 0,000 | 0,117 | 7,831 | 1,714 | 0,13 | 9,794 |
| 2013 | 0,000 | 0,117 | 9,100 | 2,105 | 0,13 | 11,456 |
| Totais | 22,369 | 1,407 | 50,452 | 8,374 | 1,226 | 61,461 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 2,3 |
| c.operac. | 82,1 |
| tempo viag. | 13,6 |
| acidentes | 2,0 |
| total | 100,0 |

| Custo da Obra (R\$ milhões) | | Análise de Escoramentos | |
|-----------------------------|--------|-------------------------|-------|
| Benefícios | Tempo | Benefícios | Tempo |
| 22,369 | 26,600 | 16,58 | 5,24 |
| | | | 1,28 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

Trecho : SP 055 - Boissucanga/ Boracéla - lote 05 Valor de Obra Orçado = R\$ 25.865.859

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recomentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 7,787 | 0,096 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -7,691 |
| 2003 | 14,009 | 0,094 | 1,891 | 0,027 | 0,00 | -11,996 |
| 2004 | 0,000 | 0,094 | 2,290 | -0,002 | 0,16 | 2,54 |
| 2005 | 0,000 | 0,094 | 2,638 | 0,030 | 0,16 | 2,92 |
| 2006 | 0,000 | 0,094 | 3,002 | 0,063 | 0,16 | 3,32 |
| 2007 | 0,000 | 0,094 | 3,320 | 0,098 | 0,17 | 3,677 |
| 2008 | 0,000 | 0,094 | 3,656 | 0,136 | 0,17 | 4,053 |
| 2009 | 0,000 | 0,093 | 4,078 | 0,241 | 0,17 | 4,584 |
| 2010 | 0,000 | 0,093 | 4,566 | 0,351 | 0,18 | 5,186 |
| 2011 | 0,000 | 0,093 | 5,223 | 0,500 | 0,18 | 5,995 |
| 2012 | 0,000 | 0,093 | 5,961 | 0,726 | 0,18 | 6,963 |
| 2013 | 0,000 | 0,092 | 6,819 | 1,030 | 0,19 | 8,127 |
| Totais | 21,786 | 1,124 | 43,444 | 3,198 | 1,708 | 49,476 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 2,3 |
| c.operac. | 87,8 |
| tempo viag. | 6,5 |
| acidentes | 3,5 |
| total | 100,0 |

| Custo da Obra (R\$ milhões) | | Benefícios (R\$ milhões) | |
|-----------------------------|-----------|--------------------------|-----------|
| Operacional | Acidentes | Tempo | Acidentes |
| 21,796 | 25,866 | 14,77 | 2,55 |
| | | | 1,14 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 23.620.323

Valor de Obra Orçado =

Trecho : SP 055 - Boracéia/ Bertoga - lote 06

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Valores Econômicos (R\$ milhões) | | | | | | | Fluxo de Caixa |
|----------------------------------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------|----------------|
| Ano | Benefícios | | | | | | |
| | Custos de Obras | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total | |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 | |
| 2002 | 20,048 | 0,098 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,10 | |
| 2003 | 0,000 | 0,101 | 1,723 | 0,056 | 0,00 | 1,88 | |
| 2004 | 0,000 | 0,098 | 2,439 | 0,091 | 0,33 | 2,96 | |
| 2005 | 0,000 | 0,098 | 3,211 | 0,193 | 0,34 | 3,84 | |
| 2006 | 0,000 | 0,098 | 4,099 | 0,400 | 0,35 | 4,94 | |
| 2007 | 0,000 | 0,096 | 5,251 | 0,683 | 0,35 | 6,38 | |
| 2008 | 0,000 | 0,096 | 6,623 | 1,119 | 0,36 | 8,20 | |
| 2009 | 0,000 | 0,095 | 8,291 | 1,607 | 0,37 | 10,36 | |
| 2010 | 0,000 | 0,095 | 10,188 | 2,187 | 0,37 | 12,84 | |
| 2011 | 0,000 | 0,095 | 12,259 | 2,881 | 0,38 | 15,53 | |
| 2012 | 0,000 | 0,094 | 14,538 | 3,633 | 0,39 | 18,65 | |
| 2013 | 0,000 | 0,093 | 17,050 | 4,432 | 0,40 | 21,97 | |
| Totais | 20,048 | 1,151 | 85,689 | 17,261 | 3,636 | 107,716 | |
| | | | | | | 87,583 | |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 1,1 |
| c.operac. | 79,5 |
| tempo viag. | 16,0 |
| acidentes | 3,4 |
| total | 100,0 |

| Fluxo de Caixa (R\$ milhões) | | | |
|------------------------------|--------|--------|-------|
| Fluxo de Caixa | 20,048 | 23,620 | 22,81 |
| Fluxo de Caixa | 20,048 | 23,620 | 22,81 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

Trecho : SP 055 - Bertioga/ Monte Cabrão - lote 07 Valor de Obra Orçado = R\$ 24.649.228

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|-------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,000 |
| 2002 | 20,717 | 0,090 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -20,627 |
| 2003 | 0,000 | 0,089 | 1,889 | 0,074 | 0,00 | 2,052 |
| 2004 | 0,000 | 0,089 | 2,344 | 0,079 | 0,31 | 2,820 |
| 2005 | 0,000 | 0,089 | 2,823 | 0,120 | 0,31 | 3,346 |
| 2006 | 0,000 | 0,089 | 3,362 | 0,199 | 0,32 | 3,970 |
| 2007 | 0,000 | 0,089 | 3,967 | 0,318 | 0,33 | 4,701 |
| 2008 | 0,000 | 0,088 | 4,678 | 0,479 | 0,33 | 5,578 |
| 2009 | 0,000 | 0,088 | 5,500 | 0,685 | 0,34 | 6,613 |
| 2010 | 0,000 | 0,025 | 6,355 | 0,976 | 0,35 | 7,702 |
| 2011 | 0,000 | 0,024 | 7,282 | 1,239 | 0,35 | 8,900 |
| 2012 | 0,000 | 0,024 | 8,269 | 1,631 | 0,36 | 10,286 |
| 2013 | 0,000 | 0,024 | 9,393 | 2,075 | 0,37 | 11,860 |
| Totais | 20,717 | 0,808 | 55,863 | 7,876 | 3,373 | 67,919 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 1,2 |
| c.operac. | 82,2 |
| tempo viag. | 11,6 |
| acidentes | 5,0 |
| total | 100,0 |

| Custo de Obra (R\$ milhões) | | | Valor de Obra Orçado | |
|-----------------------------|-------------|--------|----------------------|-------|
| Operacional | Recorrentes | Tempo | Acidentes | Total |
| 20,717 | 0,808 | 24,649 | 19,27 | 8,83 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 5.648.851

Valor de Obra Orçado =

Trecho : SP 036 - Rodovia D. Pedro II Piracaia - lote 08

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Valores Econômicos (R\$ milhões) | | | | | | | Fluxo de Caixa | |
|----------------------------------|-----------|-------------|-------------|-------|-----------|--------|----------------|---------------------|
| Ano | Custos de | | Benefícios | | | | Total | (valores correntes) |
| | Obras | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | | | |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 | 0,000 | |
| 2002 | 2,051 | 0,052 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,05 | -1,989 | |
| 2003 | 2,710 | 0,052 | -0,020 | 0,000 | 0,00 | 0,03 | -2,678 | |
| 2004 | 0,000 | 0,054 | -0,038 | 0,000 | 0,11 | 0,12 | 0,123 | |
| 2005 | 0,000 | 0,054 | 0,644 | 0,012 | 0,11 | 0,82 | 0,820 | |
| 2006 | 0,000 | 0,054 | 0,802 | 0,028 | 0,11 | 1,00 | 0,996 | |
| 2007 | 0,000 | 0,053 | 0,946 | 0,046 | 0,11 | 1,16 | 1,159 | |
| 2008 | 0,000 | 0,052 | 1,084 | 0,064 | 0,12 | 1,32 | 1,317 | |
| 2009 | 0,000 | 0,052 | 1,207 | 0,083 | 0,12 | 1,46 | 1,461 | |
| 2010 | 0,000 | 0,017 | 1,363 | 0,118 | 0,12 | 1,62 | 1,619 | |
| 2011 | 0,000 | 0,017 | 1,479 | 0,155 | 0,12 | 1,77 | 1,775 | |
| 2012 | 0,000 | 0,017 | 1,611 | 0,198 | 0,13 | 1,95 | 1,952 | |
| 2013 | 0,000 | 0,017 | 1,745 | 0,238 | 0,13 | 2,13 | 2,129 | |
| Totais | 4,761 | 0,490 | 10,823 | 0,941 | 1,183 | 13,437 | 8,678 | |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 3,6 |
| c.operac. | 80,6 |
| tempo viag. | 7,0 |
| acidentes | 8,8 |
| total | 100,0 |

| Valores em R\$ milhões | | | |
|------------------------|-------|-------|------|
| 4,761 | 5,649 | 17,24 | 1,32 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| | | |
|--|------------------------|----------------|
| Trecho : SP 063 - Louvelra/ Brangança Paulista - Lote 09 | Valor de Obra Orçado = | R\$ 14.333.200 |
|--|------------------------|----------------|

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,000 |
| 2002 | 4,980 | 0,409 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -4,571 |
| 2003 | 7,158 | 0,412 | 2,788 | 0,117 | 0,00 | -3,844 |
| 2004 | 0,000 | 0,412 | 3,670 | 0,209 | 0,08 | 4,371 |
| 2005 | 0,000 | 0,410 | 4,723 | 0,389 | 0,08 | 5,583 |
| 2006 | 0,000 | 0,408 | 5,867 | 0,542 | 0,08 | 6,900 |
| 2007 | 0,000 | 0,385 | 6,987 | 0,870 | 0,08 | 8,307 |
| 2008 | 0,000 | 0,356 | 8,431 | 1,165 | 0,09 | 10,039 |
| 2009 | 0,000 | 0,282 | 10,163 | 1,598 | 0,09 | 12,132 |
| 2010 | 0,000 | 0,135 | 12,198 | 2,098 | 0,09 | 14,520 |
| 2011 | 0,000 | 0,135 | 14,446 | 2,615 | 0,09 | 17,287 |
| 2012 | 0,000 | 0,135 | 16,751 | 3,083 | 0,09 | 20,063 |
| 2013 | 0,000 | 0,135 | 18,598 | 3,538 | 0,10 | 22,366 |
| Totais | 12,138 | 3,692 | 104,819 | 16,204 | 0,878 | 128,281 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 2,9 |
| c.operac. | 83,5 |
| tempo viag. | 12,9 |
| acidentes | 0,7 |
| total | 100,0 |

| Custos de Obra (R\$ milhões) | | Benefícios de Obra (R\$ milhões) | |
|------------------------------|--------|----------------------------------|--------|
| Operacional | Tempo | Operacional | Tempo |
| 12,138 | 14,333 | 104,819 | 16,204 |
| | | 39,39 | 4,88 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 12.270.382

Valor de Obra Orçado =

Lote 10

Trecho : SP 147 - Socorro/ Itapira

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,000 |
| 2002 | 5,002 | 0,131 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -4,851 |
| 2003 | 5,437 | 0,150 | 0,183 | -0,002 | 0,00 | -5,106 |
| 2004 | 0,000 | 0,152 | 0,651 | -0,003 | 0,14 | 0,936 |
| 2005 | 0,000 | 0,152 | 1,308 | 0,008 | 0,14 | 1,607 |
| 2006 | 0,000 | 0,152 | 2,157 | 0,040 | 0,14 | 2,490 |
| 2007 | 0,000 | 0,150 | 3,300 | 0,160 | 0,14 | 3,755 |
| 2008 | 0,000 | 0,150 | 4,988 | 0,415 | 0,15 | 5,711 |
| 2009 | 0,000 | 0,105 | 7,263 | 0,846 | 0,15 | 8,364 |
| 2010 | 0,000 | 0,048 | 9,930 | 1,410 | 0,15 | 11,541 |
| 2011 | 0,000 | 0,048 | 12,026 | 1,877 | 0,16 | 14,107 |
| 2012 | 0,000 | 0,047 | 13,555 | 2,220 | 0,16 | 15,981 |
| 2013 | 0,000 | 0,047 | 14,558 | 2,489 | 0,16 | 17,257 |
| Totais | 10,439 | 1,352 | 69,930 | 9,461 | 1,439 | 82,332 |

| Benefícios | % |
|-----------------|-------|
| conserv. | 1,6 |
| c.operac. | 85,0 |
| tempo viag. | 11,5 |
| acidentes total | 1,8 |
| total | 100,0 |

| | | | | |
|--------|--------|-------|-------|------|
| 10,439 | 12,270 | 33,76 | 20,29 | 3,31 |
|--------|--------|-------|-------|------|

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| | |
|--|---------------------------------------|
| Trecho : SP 304 - Rodovia Anhanguera/ Piracicaba - Lote 11 | Valor de Obra Orçado = R\$ 38.182.680 |
|--|---------------------------------------|

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 15,281 | 0,510 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -14,771 |
| 2003 | 16,865 | 0,510 | 2,071 | -0,012 | 0,00 | -14,296 |
| 2004 | 0,000 | 0,508 | 8,042 | 0,027 | 0,51 | 9,089 |
| 2005 | 0,000 | 0,508 | 9,787 | 0,112 | 0,52 | 10,928 |
| 2006 | 0,000 | 0,508 | 11,670 | 0,220 | 0,53 | 12,930 |
| 2007 | 0,000 | 0,507 | 13,693 | 0,427 | 0,54 | 15,170 |
| 2008 | 0,000 | 0,507 | 15,454 | 0,679 | 0,55 | 17,195 |
| 2009 | 0,000 | 0,507 | 16,755 | 0,983 | 0,57 | 18,810 |
| 2010 | 0,000 | 0,507 | 18,218 | 1,366 | 0,58 | 20,688 |
| 2011 | 0,000 | 0,340 | 19,868 | 1,846 | 0,59 | 22,641 |
| 2012 | 0,000 | 0,339 | 21,518 | 2,382 | 0,60 | 24,840 |
| 2013 | 0,000 | 0,339 | 23,418 | 2,989 | 0,61 | 27,358 |
| Totais | 32,146 | 5,890 | 180,493 | 11,040 | 5,808 | 182,730 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 3,1 |
| c.operac. | 87,8 |
| tempo viag. | 6,0 |
| acidentes | 3,1 |
| total | 100,0 |

| Custo da Obra (R\$ milhões) | | | | Fluxo de Caixa (R\$ milhões) | |
|-----------------------------|-------------|--------|-----------|------------------------------|------|
| Operacional | Recorrentes | Tempo | Acidentes | Total | |
| 32,146 | 5,890 | 38,183 | 37,35 | 48,14 | 2,78 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 14.059.502

Valor de Obra Orçado =

Lote 12

Trecho : SP 265 - Boa Esperança do Sul/ Jaú

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|-------|---------------------------------------|
| | Custos de Obras | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 |
| 2002 | 4,589 | 0,083 | 0,000 | 0,000 | 0,08 |
| 2003 | 7,177 | 0,115 | 0,559 | 0,012 | 0,89 |
| 2004 | 0,000 | 0,130 | 1,123 | 0,013 | 1,39 |
| 2005 | 0,000 | 0,138 | 1,383 | 0,013 | 1,88 |
| 2006 | 0,000 | 0,138 | 1,594 | 0,014 | 1,88 |
| 2007 | 0,000 | 0,139 | 1,836 | 0,014 | 2,12 |
| 2008 | 0,000 | 0,140 | 2,029 | 0,032 | 2,34 |
| 2009 | 0,000 | 0,140 | 2,108 | 0,016 | 2,40 |
| 2010 | 0,000 | 0,140 | 1,989 | 0,034 | 2,31 |
| 2011 | 0,000 | 0,140 | 1,830 | 0,036 | 2,15 |
| 2012 | 0,000 | 0,140 | 1,632 | 0,056 | 1,98 |
| 2013 | 0,000 | 0,140 | 1,413 | 0,057 | 1,76 |
| Totais | 11,768 | 1,582 | 17,798 | 0,287 | 1,380 |
| | | | | | 21,083 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 7,5 |
| c.operac. | 84,5 |
| tempo viag. | 1,4 |
| acidentes | 6,6 |
| total | 100,0 |

| | | | | |
|--------|--------|-------|--------|------|
| 11,768 | 14,060 | 11,53 | (0,20) | 0,98 |
|--------|--------|-------|--------|------|

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| | |
|--|---------------------------------------|
| Trecho : SP 255 - Jauú/ São Manuel - Lote 13 | Valor de Obra Orçado = R\$ 21.506.280 |
|--|---------------------------------------|

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,000 |
| 2002 | 5,294 | 0,322 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -4,972 |
| 2003 | 12,665 | 0,319 | -0,110 | 0,000 | 0,00 | -12,456 |
| 2004 | 0,000 | 0,323 | 1,048 | -0,019 | 0,72 | 2,068 |
| 2005 | 0,000 | 0,322 | 1,855 | -0,016 | 0,73 | 2,890 |
| 2006 | 0,000 | 0,322 | 2,632 | -0,013 | 0,74 | 3,688 |
| 2007 | 0,000 | 0,322 | 3,380 | 0,004 | 0,76 | 4,468 |
| 2008 | 0,000 | 0,322 | 4,045 | 0,025 | 0,78 | 5,167 |
| 2009 | 0,000 | 0,322 | 4,327 | 0,027 | 0,79 | 5,468 |
| 2010 | 0,000 | 0,322 | 4,228 | 0,030 | 0,81 | 5,388 |
| 2011 | 0,000 | 0,322 | 4,028 | 0,053 | 0,82 | 5,236 |
| 2012 | 0,000 | 0,316 | 3,784 | 0,088 | 0,84 | 5,027 |
| 2013 | 0,000 | 0,187 | 3,509 | 0,144 | 0,86 | 4,696 |
| Totais | 17,969 | 3,719 | 32,727 | 0,333 | 7,840 | 44,620 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 8,3 |
| c.operac. | 73,3 |
| tempo viag. | 0,7 |
| acidentes | 17,6 |
| total | 100,0 |

| Custo de Obra (R\$ milhões) | | Benefícios (R\$ milhões) | |
|-----------------------------|----------|--------------------------|----------|
| Exatidão | Previsão | Exatidão | Previsão |
| 17,959 | 21,506 | 17,32 | 4,12 |
| | | | 1,28 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 12.321.271

Valor de Obra Orçado =

Trecho : SP 331 - Rodovia Washington Luiz/ Ibitinga - Lote 14

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|--------------------|-------------|-------------|-------|---------------------------------------|
| | Custos de Obras | Recorrentes | Operacional | Tempo | |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| 2002 | 8,811 | 0,383 | 0,000 | 0,000 | -8,428 |
| 2003 | 1,678 | 0,382 | 2,489 | 0,008 | 1,179 |
| 2004 | 0,000 | 0,382 | 2,709 | 0,014 | 3,482 |
| 2005 | 0,000 | 0,382 | 2,928 | 0,023 | 3,717 |
| 2006 | 0,000 | 0,382 | 3,136 | 0,031 | 3,941 |
| 2007 | 0,000 | 0,382 | 3,354 | 0,041 | 4,178 |
| 2008 | 0,000 | 0,382 | 3,590 | 0,063 | 4,444 |
| 2009 | 0,000 | 0,382 | 3,809 | 0,073 | 4,679 |
| 2010 | 0,000 | 0,382 | 4,061 | 0,087 | 4,954 |
| 2011 | 0,000 | 0,382 | 4,290 | 0,093 | 5,200 |
| 2012 | 0,000 | 0,382 | 4,442 | 0,111 | 5,378 |
| 2013 | 0,000 | 0,382 | 4,438 | 0,121 | 5,391 |
| Totais | 10,489 | 4,690 | 39,226 | 0,853 | 38,112 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 8,4 |
| c.operac. | 80,7 |
| tempo viag. | 1,4 |
| acidentes | 8,5 |
| total | 100,0 |

| Benefícios | | | |
|-------------|--------|-------|-------|
| Conserv. | 0,853 | 0,000 | 0,000 |
| C. Operac. | 39,226 | 0,000 | 0,000 |
| Tempo Viag. | 0,111 | 0,000 | 0,000 |
| Acidentes | 0,121 | 0,000 | 0,000 |
| Total | 40,290 | 0,000 | 0,000 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| | | |
|--|------------------------|----------------|
| Trecho : SP 253 - Pradópolis/ Rio Mogi Guaçu/ SP - 255 - Lote 15 | Valor de Obra Orçado = | R\$ 16.632.585 |
|--|------------------------|----------------|

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|-------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 7,201 | 0,033 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -7,168 |
| 2003 | 7,071 | 0,007 | -0,066 | 0,000 | 0,00 | -7,131 |
| 2004 | 0,000 | 0,012 | 4,843 | 0,013 | 0,30 | 5,167 |
| 2005 | 0,000 | 0,022 | 7,534 | 0,134 | 0,31 | 7,995 |
| 2006 | 0,000 | 0,023 | 11,103 | 0,371 | 0,31 | 11,808 |
| 2007 | 0,000 | 0,025 | 15,267 | 0,660 | 0,32 | 16,270 |
| 2008 | 0,000 | 0,018 | 18,947 | 0,917 | 0,32 | 20,206 |
| 2009 | 0,000 | -0,096 | 22,198 | 1,164 | 0,33 | 23,595 |
| 2010 | 0,000 | -0,097 | 23,669 | 1,301 | 0,34 | 25,211 |
| 2011 | 0,000 | -0,096 | 23,207 | 1,352 | 0,34 | 24,807 |
| 2012 | 0,000 | -0,095 | 22,753 | 1,399 | 0,35 | 24,408 |
| 2013 | 0,000 | -0,095 | 22,684 | 1,428 | 0,36 | 24,376 |
| Totais | 14,272 | -0,342 | 172,137 | 8,736 | 3,268 | 183,817 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | -0,2 |
| c.operac. | 93,6 |
| tempo viag. | 4,8 |
| acidentes | 1,8 |
| total | 100,0 |

| Custos de Obra (R\$ milhões) | | Benefícios (R\$ milhões) | |
|------------------------------|--------|--------------------------|---------|
| Operacionais | 14,272 | Operacionais | 172,137 |
| Benefícios | 16,633 | Benefícios | 57,01 |
| | | | 60,64 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 32.007.272

Valor de Obra Orçado =

- Lote 16

Trecho : SP 294 - Marília/ Borá

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 7,293 | 0,302 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -6,991 |
| 2003 | 20,055 | 0,301 | 5,312 | 0,234 | 0,00 | -14,208 |
| 2004 | 0,000 | 0,301 | 6,168 | 0,367 | 0,70 | 7,539 |
| 2005 | 0,000 | 0,301 | 7,107 | 0,531 | 0,72 | 8,656 |
| 2006 | 0,000 | 0,301 | 8,148 | 0,721 | 0,73 | 9,902 |
| 2007 | 0,000 | 0,301 | 9,288 | 0,945 | 0,75 | 11,281 |
| 2008 | 0,000 | 0,301 | 10,512 | 1,204 | 0,76 | 12,779 |
| 2009 | 0,000 | 0,301 | 11,829 | 1,487 | 0,78 | 14,394 |
| 2010 | 0,000 | 0,301 | 13,047 | 1,754 | 0,79 | 15,894 |
| 2011 | 0,000 | 0,301 | 14,229 | 2,063 | 0,81 | 17,401 |
| 2012 | 0,000 | 0,301 | 15,501 | 2,371 | 0,82 | 18,998 |
| 2013 | 0,000 | 0,301 | 16,798 | 2,705 | 0,84 | 20,844 |
| Totais | 27,348 | 3,611 | 117,938 | 14,381 | 7,769 | 143,638 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 2,5 |
| c.operac. | 82,1 |
| tempo viag. | 10,0 |
| acidentes | 5,4 |
| total | 100,0 |

| | | | | |
|--------|--------|-------|-------|------|
| 27,348 | 32,007 | 41,31 | 36,32 | 2,70 |
|--------|--------|-------|-------|------|

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| | | | |
|------------------------------|---------|------------------------|----------------|
| Trecho : SP 294 - Borá/lacrl | Lote 17 | Valor de Obra Orçado = | R\$ 36.298.975 |
|------------------------------|---------|------------------------|----------------|

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 10,778 | 0,167 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,17 |
| 2003 | 20,293 | 0,166 | -0,059 | -0,011 | 0,00 | 0,10 |
| 2004 | 0,000 | 0,166 | 4,993 | 0,219 | 0,70 | 6,08 |
| 2005 | 0,000 | 0,166 | 6,226 | 0,402 | 0,71 | 7,51 |
| 2006 | 0,000 | 0,166 | 7,723 | 0,669 | 0,73 | 9,29 |
| 2007 | 0,000 | 0,166 | 9,502 | 1,025 | 0,74 | 11,44 |
| 2008 | 0,000 | 0,166 | 11,619 | 1,423 | 0,76 | 13,97 |
| 2009 | 0,000 | 0,104 | 13,979 | 1,908 | 0,77 | 16,76 |
| 2010 | 0,000 | 0,104 | 16,600 | 2,436 | 0,79 | 19,93 |
| 2011 | 0,000 | 0,103 | 18,721 | 2,917 | 0,80 | 22,55 |
| 2012 | 0,000 | 0,103 | 20,185 | 3,281 | 0,82 | 24,39 |
| 2013 | 0,000 | 0,103 | 20,844 | 3,485 | 0,84 | 25,27 |
| Totais | 31,071 | 1,680 | 130,333 | 17,754 | 7,665 | 157,432 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 1,1 |
| c.operac. | 82,8 |
| tempo viag. | 11,3 |
| acidentes | 4,9 |
| total | 100,0 |

| Custos da Obra (R\$ milhões) | | Benefícios da Obra (R\$ milhões) | |
|------------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|
| Operacional | Recorrentes | Operacional | Recorrentes |
| 31,071 | 1,680 | 130,333 | 7,665 |
| | | 36,299 | 30,49 |
| | | | 35,62 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

R\$ 12.725.697

Valor de Obra Orçado =

Lote 18

Trecho : SP 333 - Marília/ Echaporã

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa | |
|--------|-----------------|-------------|-------------|-------|----------------|--------|
| | Custos de Obras | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 2,286 | 0,238 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,24 |
| 2003 | 8,379 | 0,237 | 0,163 | 0,001 | 0,00 | 0,40 |
| 2004 | 0,000 | 0,238 | 0,264 | 0,001 | 0,80 | 1,30 |
| 2005 | 0,000 | 0,238 | 0,469 | 0,001 | 0,82 | 1,52 |
| 2006 | 0,000 | 0,237 | 0,639 | 0,002 | 0,83 | 1,71 |
| 2007 | 0,000 | 0,237 | 0,771 | 0,002 | 0,85 | 1,86 |
| 2008 | 0,000 | 0,237 | 0,877 | 0,002 | 0,87 | 1,98 |
| 2009 | 0,000 | 0,237 | 0,992 | 0,003 | 0,88 | 2,12 |
| 2010 | 0,000 | 0,237 | 1,108 | 0,003 | 0,90 | 2,25 |
| 2011 | 0,000 | 0,237 | 1,229 | 0,003 | 0,92 | 2,38 |
| 2012 | 0,000 | 0,237 | 1,343 | 0,003 | 0,94 | 2,52 |
| 2013 | 0,000 | 0,237 | 1,469 | 0,018 | 0,96 | 2,66 |
| Totais | 10,665 | 2,348 | 9,326 | 0,037 | 8,760 | 20,963 |

(valores correntes)

| Benefícios | % |
|-----------------|-------|
| conserv. | 13,8 |
| c.operac. | 44,5 |
| tempo viag. | 0,2 |
| acidentes total | 41,8 |
| | 100,0 |

| | | | | |
|--------|--------|-------|------|------|
| 10,665 | 12,726 | 12,90 | 0,36 | 1,04 |
|--------|--------|-------|------|------|

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

| | |
|---|--------------------------------------|
| Trecho : SP 333 - Echaporã/ Assis - Lote 19 | Valor de Obra Orçado = R\$ 7.645.646 |
|---|--------------------------------------|

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|-------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 4,621 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | -4,621 |
| 2003 | 1,849 | 0,208 | 0,052 | 0,000 | 0,00 | -1,590 |
| 2004 | 0,000 | 0,208 | 0,081 | 0,000 | 0,42 | 0,71 |
| 2005 | 0,000 | 0,208 | 0,132 | 0,001 | 0,43 | 0,77 |
| 2006 | 0,000 | 0,208 | 0,229 | 0,001 | 0,44 | 0,88 |
| 2007 | 0,000 | 0,208 | 0,350 | 0,001 | 0,45 | 1,01 |
| 2008 | 0,000 | 0,208 | 0,456 | 0,001 | 0,46 | 1,12 |
| 2009 | 0,000 | 0,208 | 0,546 | 0,002 | 0,47 | 1,22 |
| 2010 | 0,000 | 0,208 | 0,647 | 0,002 | 0,48 | 1,33 |
| 2011 | 0,000 | 0,207 | 0,752 | 0,002 | 0,49 | 1,45 |
| 2012 | 0,000 | 0,207 | 0,850 | 0,002 | 0,50 | 1,56 |
| 2013 | 0,000 | 0,207 | 0,950 | 0,002 | 0,51 | 1,67 |
| Totais | 6,470 | 2,284 | 6,046 | 0,014 | 4,843 | 11,888 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 19,1 |
| c.operac. | 42,1 |
| tempo viag. | 0,1 |
| acidentes | 38,7 |
| total | 100,0 |

| Custo de Obra (R\$ milhões) | | Benefícios Econômicos | |
|-----------------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| Exercício | Benefício | Exercício | Benefício |
| 6,470 | 7,646 | 10,04 | (0,56) |
| | | | 0,90 |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

Trecho : SP 425/ 270 - Martinópolis/ Pres. Prudente - Pres.
Prudente/ Trevo Movepa - Lote 20

Valor de Obra Orçado = R\$ 26.027.529

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|--------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,00 |
| 2002 | 20,673 | 0,167 | 0,000 | 0,000 | 0,00 | 0,17 |
| 2003 | 1,274 | 0,163 | -0,149 | -0,036 | 0,00 | -0,02 |
| 2004 | 0,000 | 0,163 | 6,521 | 0,688 | 0,41 | 7,78 |
| 2005 | 0,000 | 0,163 | 7,541 | 0,758 | 0,42 | 8,88 |
| 2006 | 0,000 | 0,163 | 8,577 | 0,817 | 0,43 | 9,99 |
| 2007 | 0,000 | 0,163 | 9,724 | 0,925 | 0,44 | 11,26 |
| 2008 | 0,000 | 0,142 | 10,724 | 1,092 | 0,45 | 12,40 |
| 2009 | 0,000 | 0,142 | 11,434 | 1,254 | 0,45 | 13,29 |
| 2010 | 0,000 | 0,081 | 12,326 | 1,562 | 0,46 | 14,41 |
| 2011 | 0,000 | 0,081 | 13,526 | 1,901 | 0,47 | 15,96 |
| 2012 | 0,000 | 0,060 | 14,966 | 2,297 | 0,48 | 17,81 |
| 2013 | 0,000 | 0,060 | 16,752 | 2,708 | 0,49 | 20,01 |
| Totais | 21,947 | 1,508 | 111,942 | 13,967 | 4,511 | 131,930 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 1,1 |
| c.operac. | 84,8 |
| tempo viag. | 10,6 |
| acidentes | 3,4 |
| total | 100,0 |

| Custos de Obra (R\$ milhões) | | Benefícios (R\$ milhões) | |
|------------------------------|--------|--------------------------|-------|
| Operacional | 21,947 | Operacional | 34,50 |
| Recorrentes | | Acidentes | 2,78 |
| Totais | | Totais | |

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA - Reavaliação

Trecho : total lotes 1 a 20 Valor de Obra Orçado = R\$ 400.872.219

Valores Econômicos (R\$ milhões)

| Ano | Custos de Obras | Benefícios | | | | Fluxo de Caixa (valores correntes) |
|--------|-----------------|-------------|-------------|---------|-----------|---------------------------------------|
| | | Recorrentes | Operacional | Tempo | Acidentes | Total |
| 2001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| 2002 | 179,422 | 3,430 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 3,430 |
| 2003 | 158,982 | 3,630 | 24,555 | 0,501 | 0,000 | 28,685 |
| 2004 | 0,000 | 3,653 | 55,051 | 1,913 | 7,278 | 67,895 |
| 2005 | 0,000 | 3,684 | 70,922 | 3,246 | 7,424 | 85,256 |
| 2006 | 0,000 | 3,662 | 88,447 | 5,319 | 7,572 | 105,000 |
| 2007 | 0,000 | 3,620 | 108,368 | 8,339 | 7,723 | 128,050 |
| 2008 | 0,000 | 3,533 | 129,344 | 12,116 | 7,878 | 152,872 |
| 2009 | 0,000 | 3,190 | 150,608 | 16,556 | 8,036 | 178,390 |
| 2010 | 0,000 | 2,688 | 171,534 | 21,814 | 8,196 | 204,231 |
| 2011 | 0,000 | 2,519 | 191,220 | 27,315 | 8,360 | 229,414 |
| 2012 | 0,000 | 2,512 | 209,832 | 32,891 | 8,527 | 253,762 |
| 2013 | 0,000 | 2,378 | 226,872 | 37,968 | 8,698 | 274,917 |
| Totais | 338,414 | 38,490 | 1,425,751 | 167,977 | 79,692 | 1,711,901 |

| Benefícios | % |
|-------------|-------|
| conserv. | 2,2 |
| c.operac. | 83,3 |
| tempo viag. | 9,8 |
| acidentes | 4,7 |
| total | 100,0 |

| Custo da Obra (R\$ milhões) | | Benefícios Econômicos | |
|-----------------------------|----------------|-----------------------|----------------|
| Benefícios | Fluxo de Caixa | Benefícios | Fluxo de Caixa |
| 338,414 | 400,872 | 31,27 | 398,17 |
| | | | 2,39 |

ANEXO 2

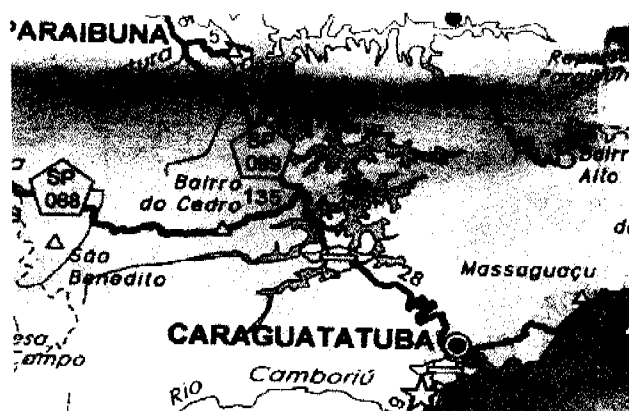
**INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE CADA TRECHO DO
PROGRAMA**

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--|--|
| RODOVIA: SP 099 | CONSTRUTORA: Delta |
| TRECHO: Alto da Serra/Caraguatatuba | CONTRATO: 12.507-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 19,0 | SUPERVISORA: Enger/EPT/Planservi/Umah |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.507-6 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 099 é uma rodovia serrana que liga a região do planalto paulista ao Litoral Norte do Estado de São Paulo. O segmento tem início no km 64 da Rodovia dos Tamoios e termina no entroncamento da SP 055, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos.. A restauração tem grande importância sócio-econômica a medida em que representa a ligação com o litoral, permitindo a utilização não somente recreativa como também o acesso ao Porto de São Sebastião. O município mais diretamente beneficiado é Caraguatatuba, com 76.000 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 64 DA SP 099, próximo aos municípios de Paraibuna e Salesópolis.

FINAL DO TRECHO: Entroncamento com a SP 055, junto à planície de Caraguatatuba.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja, grande variação sazonal do tráfego. Assim, nos sábados temos uma predominância do tráfego no sentido descendente e nas tardes de domingo há predominância do tráfego ascendente. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasiões em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 a 3 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

O trecho em questão vence um desnível de 750,0 metros, apresenta rampa média, no segmento da Serra do Mar, em torno de 5,6% e um traçado em planta entremeado por 113 curvas, algumas com raios próximos a 30,0 m. Os acessos que se destacam são:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|--|--------------------------------|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Acesso ao Bairro Alto | Conversão a esquerda | 87,20 | Caraguatatuba |
| Acesso à Sede do Pque Est. da Serra do Mar | Acesso a esquerda | 80,00 | Caraguatatuba |
| Acesso ao Núcleo Urbano Rio do Ouro | Acesso a direita | 81,00 | Caraguatatuba |
| Acesso ao Núcleo Urbano Jaraguazinho | Conversão a esquerda e retorno | 81,80 | Caraguatatuba |
| Acesso ao Terminal Rod. de Caraguatatuba | Rotatória fechada | 83,00 | Caraguatatuba |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|---------------|--------|-------|---------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | 2,40 km | 81,00 | 83,40 | Caraguatatuba |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 16,60 km | 64,40 | 81,00 | Caraguatatuba |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 16,60 km (LD) | 64,40 | 81,00 | Caraguatatuba |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | 2,40 km | 81,00 | 83,40 | Caraguatatuba |

As soluções estudadas no projeto sofreram adequações buscando as suas otimizações face às condições atuais da pista.

O projeto previa no lugar do acostamento da pista ascendente a implantação de 3ª faixa com uma largura variável entre 3,00 m e 3,50 m., uma vez que esta 3ª faixa seria utilizada por veículos pesados. Foram feitas medições das deflexões nestes trechos de acostamento, constatando-se valores muito altos, bastante acima dos valores admissíveis.

Após estas constatações, foram executadas sondagens nos acostamentos da pista existente e, levando-se em consideração os dados obtidos, procurou-se dimensionar a nova condição de seção de pavimento da forma mais econômica possível e que pudesse atender às condições estruturais preconizadas.

Em função destes resultados, optou-se pela demolição do referido acostamento e sua reconstrução, cuja estrutura projetada estaria dimensionada para receber as cargas solicitantes, reduzindo substancialmente os índices das deflexões.

Para se obter as larguras previstas para a implantação da 3ª faixa, constatou-se que houve a necessidade de utilização de parte da pista ascendente atual, uma vez que o acostamento existente não possuía, na maioria das vezes, a largura prevista em projeto (3,00m a 3,5m).

Como consequência e obedecendo-se o projeto, o eixo da pista acabou sendo deslocado transversalmente, fazendo com que a pista descendente, por vezes, ocupe parcialmente o acostamento do lado contrário.

Em decorrência, foram medidas as deflexões destes trechos de acostamentos e que apresentaram-se com valores bastantes altos. Sendo assim, consideramos para a pista descendente a mesma solução adotada para a pista ascendente nos sub trechos onde houve deslocamento do eixo da pista.

Para as condições estruturais da pista existente foram executadas as soluções de projeto. Devido às altas deflexões encontradas nos acostamentos existentes do lado esquerdo, onde foi implantada a 3a faixa da pista ascendente e no acostamento do lado direito devido ao deslocamento do eixo, houve a necessidade da remoção e reconstrução total de 12 km.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 10.846.860,89, mas a construtora DELTA, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 10.355.283,72, correspondente a 4,5% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 20,46% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR

Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO

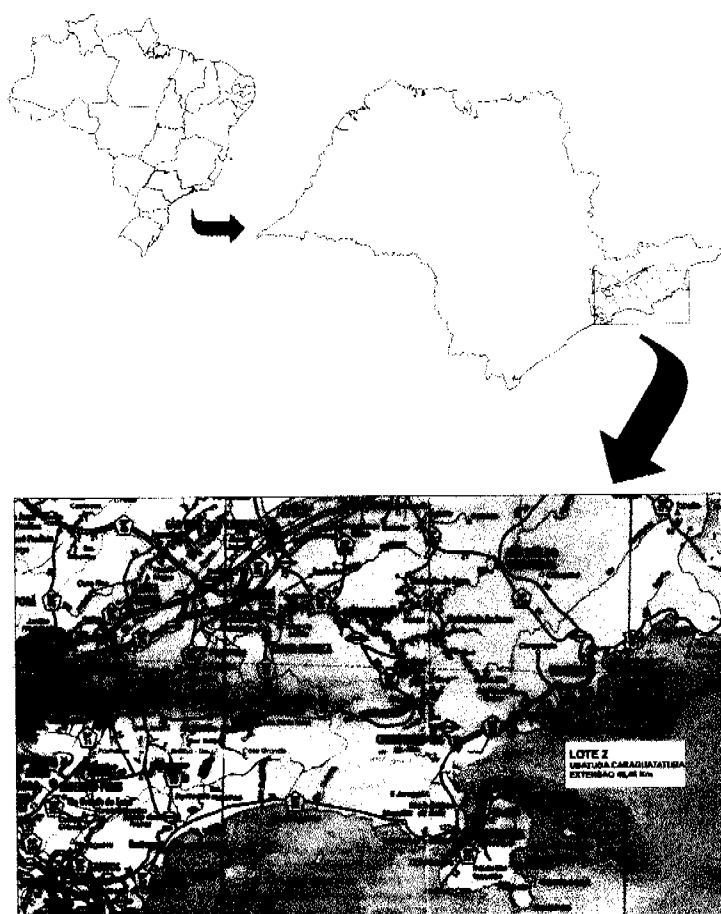
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|--|
| RODOVIA: SP 055 | CONSTRUTORA: OAS |
| TRECHO: Ubatuba/Caraguatatuba | CONTRATO: 12.507-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 46,5 | SUPERVISORA: Enger/EPT/Planservi/Umah |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.507-6 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 055 é uma rodovia litorânea, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos. Este trecho liga os municípios de Ubatuba e Caraguatatuba, ambos no litoral norte do Estado de São Paulo. A restauração tem grande importância sócio-econômica na medida em que representa a ligação entre dois pólos turísticos de grande recepção de tráfego. Os municípios mais diretamente beneficiados são Caraguatatuba, com 76.000 habitantes e Ubatuba, com 64.000 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 53,6 da SP 055, na interseção da mesma com a SP 125.

FINAL DO TRECHO: km 100,8 da SP 055, no perímetro urbano de Caraguatatuba.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja, grande variação sazonal do tráfego. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasiões em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

A restauração do trecho contou com a melhoria de segurança e acessibilidade em diversas interseções e acessos. No entanto, alguns novos entroncamentos foram implantados. Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|---------------------------|---|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Retorno de Praia Grande | Rotatória fechada | 55,10 | Ubatuba |
| Acesso Bairro Casa Branca | Acesso a direita e retorno com conversão a esquerda (sentido Ubatuba) | 97,00 | Caraguatatuba |
| Acesso Praia da Cidade | Conversão a esquerda e Retorno | 97,70 | Caraguatatuba |
| Acesso Praia da Cidade | Conversão a esquerda e Retorno | 99,10 | Caraguatatuba |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|-------|-------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | 4,22 km | 53,60 | 55,00 | Ubatuba |
| | | 96,94 | 99,76 | Caraguatatuba |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 8,00 km | 64,60 | 65,90 | Ubatuba |
| | | 65,80 | 67,30 | Ubatuba |
| | | 69,00 | 70,00 | Ubatuba |
| | | 69,90 | 71,20 | Ubatuba |
| | | 94,10 | 95,30 | Caraguatatuba |
| | | 95,20 | 96,90 | Caraguatatuba |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 53,18 km (LE e LD) | 71,20 | 94,10 | Ubatuba |
| | | 96,94 | 97,20 | Caraguatatuba |
| | | 97,60 | 99,22 | Caraguatatuba |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 26,30 km (LE e LD) | | | Ubatuba e Caraguatatuba |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | 13,20 km | 71,80 | 82,30 | Ubatuba |
| | | 97,10 | 99,80 | Caraguatatuba |

As soluções estudadas no projeto sofreram adequações buscando as suas otimizações face às condições atuais da pista. Como resultado desta atualização observou-se o seguinte:

- aumento significativo nos valores das deflexões características, com incremento nos valores de deflexões superiores a 70x 10mm;
- Aumento da área em que se verifica a degradação na condição estrutural das camadas de revestimento e base, representada pelo raio de curvatura;
- Elevado grau de trincamento do pavimento;

Estudos efetuados permitiram a constatação da evolução significativa do estágio de deterioração do pavimento em especial no que se refere aos parâmetros estruturais utilizados no redimensionamento da restauração: a deflexão característica (Dc) e o raio de curvatura (R). As consequências desta evolução refletiram-se nas espessuras de reforço e nas áreas que requeriam recuperação de base (reciclagem). Foi também necessário realizar as ações corretivas preliminares (fresagem e recomposições e remendos superficiais e profundos).

Portanto, observou-se a necessidade de se aumentar a espessura de reforço, bem como as áreas de reciclagem, a fim de se adequar estruturalmente o trecho às premissas do projeto original. Observou-se também que a condição superficial dos pavimentos era insatisfatória em todo o trecho, em especial devido a ocorrência de trincamento, afundamentos plásticos, panelas e remendos, mostrando a necessidade das ações preliminares previstas no projeto original que permitiram a adequada aplicação das camadas de reforço, tais como, fresagens e recomposições, reparos localizados (superficiais e profundos) e mesmo a execução de camada de regularização e impermeabilização.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 23.530.631,72, mas a construtora OAS, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 17.934.909,28, correspondente a 23,8% abaixo do preço referencial.

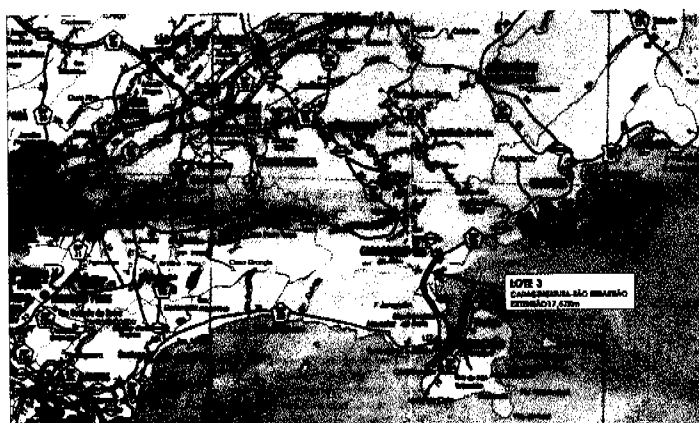
Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 23,5% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|---|--|
| RODOVIA: SP 055 | CONSTRUTORA: Delta |
| TRECHO: Caraguatatuba/S. Sebastião | CONTRATO: 12.507-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 17,7 | SUPERVISORA: Enger/EPT/Planservi/Umah |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.507-6 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 055 é uma rodovia litorânea, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos. O segmento tem início no km 102,2, no entroncamento da SP 055 com a SP 99, e termina no km 119,9, no perímetro urbano de São Sebastião. A restauração tem grande importância sócio-econômica a medida em que representa a ligação com o litoral, permitindo a utilização não somente recreativa como também o acesso ao Porto de São Sebastião. Os municípios mais diretamente beneficiados são Caraguatatuba, com 76.000 habitantes e São Sebastião, com 55.000 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 102,2 DA SP 055, entroncamento da SP 099 com a SP 055, zona urbana de Caraguatatuba.

FINAL DO TRECHO: km 119,9 da SP 055, dentro da zona urbana de São Sebastião.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja grande variação sazonal do tráfego. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasião em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

A restauração do trecho contou com a melhoria de segurança e acessibilidade em diversas interseções e acessos. No entanto, alguns novos entroncamentos foram implantados. Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|------------------------------------|--|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Acesso Jardim Aruam/Praia da Lagoa | Rotatória fechada | 104,00 | Caraguatatuba |
| Acesso Praia das Palmeiras | Conversão a esquerda (Sentido Caraguatatuba) e Retorno | 105,80 | Caraguatatuba |
| Acesso Praia das Palmeiras | Conversão a esquerda (Sentido São Sebastião) e Retorno | 106,60 | Caraguatatuba |
| Acesso Praia das Palmeiras | Conversões a esquerda (ambos os sentidos) e Retorno | 107,90 | Caraguatatuba |
| Acesso ao Bairro Porto Novo | Rotatória alongada, fechada | 110,40 | Caraguatatuba |
| Acesso ao Bairro Porto Novo | Conversões a esquerda (ambos os sentidos) e Retorno | 111,30 | Caraguatatuba |
| Acesso à Praia das Cigarras | Conversão a esquerda (Sentido Caraguatatuba) e Retorno | 112,80 | São Sebastião |
| Acesso à Praia das Cigarras | Conversão a esquerda (Sentido Caraguatatuba) e Retorno | 113,40 | São Sebastião |
| Acesso à Praia das Cigarras | Conversão a esquerda (Sentido São Sebastião) e Retorno | 114,70 | São Sebastião |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|--------|-------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | 12,60 km | 102,20 | 112,66 | Caraguatatuba |
| | | 112,66 | 114,80 | São Sebastião |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 31,48 km (LE e LD) | | | Caraguatatuba |
| | | | | Caraguatatuba |
| | | | | São Sebastião |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 3,86 km (LE e LD) | | | Caraguatatuba e São Sebastião |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | 10,80 km | 102,30 | 102,50 | Caraguatatuba |
| | | 103,90 | 112,66 | Caraguatatuba |
| | | 112,66 | 114,50 | São Sebastião |

As soluções estudadas no projeto sofreram adequações buscando as suas otimizações face às condições atuais da pista.

O projeto previa no lugar do acostamento da pista ascendente a implantação de 3ª faixa com uma largura variável entre 3,00 m e 3,50 m. Uma vez que esta 3ª faixa será utilizada por veículos pesados. Fez-se por bem medir as deflexões nestes trechos de acostamento, constatando-se valores muito altos, bastante acima dos valores admissíveis.

Após estas constatações, foram executadas sondagens nos acostamentos da pista existente e, levando-se em consideração os dados obtidos, procurou-se dimensionar a nova condição de seção de pavimento da forma mais econômica possível e que pudesse atender às condições estruturais preconizadas.

Em função destes resultados, optou-se pela demolição do referido acostamento e sua reconstrução, cuja estrutura projetada estará dimensionada para receber as cargas solicitantes e deverá, portanto, reduzir substancialmente os índices das deflexões.

Para se obter as larguras previstas para a implantação da 3ª faixa, constatou-se que houve a necessidade de utilização de parte da pista ascendente atual, uma vez que o acostamento existente não possui, na maioria das vezes, a largura prevista em projeto (3,00m a 3,5m).

Como consequência e obedecendo-se o projeto, o eixo da pista acaba sendo deslocado transversalmente, fazendo com que a pista descendente, por vezes, ocupe parcialmente o acostamento do lado contrário.

Em decorrência, foram medidas as deflexões destes trechos de acostamentos e que apresentaram-se com valores bastantes altos. Sendo assim, consideramos para a pista descendente a mesma solução adotada para a pista ascendente nos sub trechos onde houve deslocamento do eixo da pista.

Para as condições estruturais da pista existente continuam sendo executadas as soluções de projeto.

Devido as altas deflexões encontradas, nos acostamentos existentes do lado esquerdo, onde será implantada a 3ª faixa da pista ascendente e no acostamento do lado direito devido ao deslocamento do eixo, houve a necessidade da remoção e reconstrução total de 12 km.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 16.918.183,77, mas a construtora DELTA, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 13.704.393,23, correspondente a 19% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 24,51% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| RODOVIA: SP 055 | CONSTRUTORA: Queiroz Galvão |
| TRECHO: S. Sebastião/Boiucunga | CONTRATO: 12.508-8 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 34,9 | SUPERVISORA: Ductor/Engevix |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.489-8 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 055 é uma rodovia litorânea, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos. O segmento tem início no km 127,4, no perímetro urbano de São Sebastião, e termina no km 162,3, no bairro de Boiucunga. A restauração tem grande importância sócio-econômica a medida em que representa a ligação com o litoral, permitindo a utilização não somente recreativa como também o acesso ao Porto de São Sebastião. O município mais diretamente beneficiado é São Sebastião, com 55.000 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 127,4 da SP 055, dentro da zona urbana de São Sebastião
FINAL DO TRECHO: km 162,31 da SP 055, no bairro de Boiucunga.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja grande variação sazonal do tráfego. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasião em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

A restauração do trecho contou com a melhoria de segurança e acessibilidade em diversas interseções e acessos. No entanto, alguns novos entroncamentos foram implantados. Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|----------------------------------|---|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Acesso ao Bairro Capitão Antibes | Conversão a esquerda (sentido Bertioga) | 135,40 | São Sebastião |
| Acesso a Guaecá | Rotatória fechada | 136,90 | São Sebastião |
| Acesso a Toque-Toque Grande | Conversão a esquerda (sentido Bertioga) | 142,90 | São Sebastião |
| Acesso a Galhetas | Conversão a direita (sentido Bertioga) | 144,70 | São Sebastião |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|-------|---------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 38,14 km (LE e LD) | - | - | São Sebastião |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 31,68 km (LE e LD) | - | - | São Sebastião |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | - | - | - | - |

A solução apresentada no projeto original de execução de Reciclagem "in situ" com adição de cimento 5%, foi inexecutável devido a estrutura do pavimento existente, traçado e rampas, além das considerações de ordem construtiva e da necessidade de interdição da pista por um tempo considerável para cura e ainda que a solução de reciclagem com adição de cimento com 17cm de espessura e 7cm de CBUQ foi questionável, visto que haviam segmentos que não tem estrutura suficiente para execução da reciclagem na pista e nos acostamentos.

Assim sendo, após discussões com a equipe técnica do DER/SP, considerando os aspectos construtivos da obra em virtude das condições de traçado, greide (rampas acentuadas devido o relevo ser de característica de serra) e seção transversal da plataforma algumas vezes restrita da rodovia, além de dificuldade de efetuar interdição da pista, inclusive de uma das faixas, adotaram-se soluções de restauração considerando também a experiência profissional dos técnicos envolvidos da projetista, do DER e do consultor do BID (Eng. Marcílio Augusto Neves), bem como as considerações de caráter de segurança viária durante as obras.

É importante saber que esta rodovia é constituída por pista simples e que a demolição e a reconstrução com conseqüente cura da camada reciclada com adição de cimento exigiria a execução de desvios de tráfego, o que na largura da plataforma atual da via não seria possível, comprometendo sobremaneira a operação da rodovia, inclusive com o risco de graves acidentes e vale lembrar que esta rodovia é a única alternativa para o litoral Norte do Estado.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 22.259.255,04, mas a construtora Queiroz Galvão, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 22.297.382,64, correspondente a 0,2% acima do preço referencial.

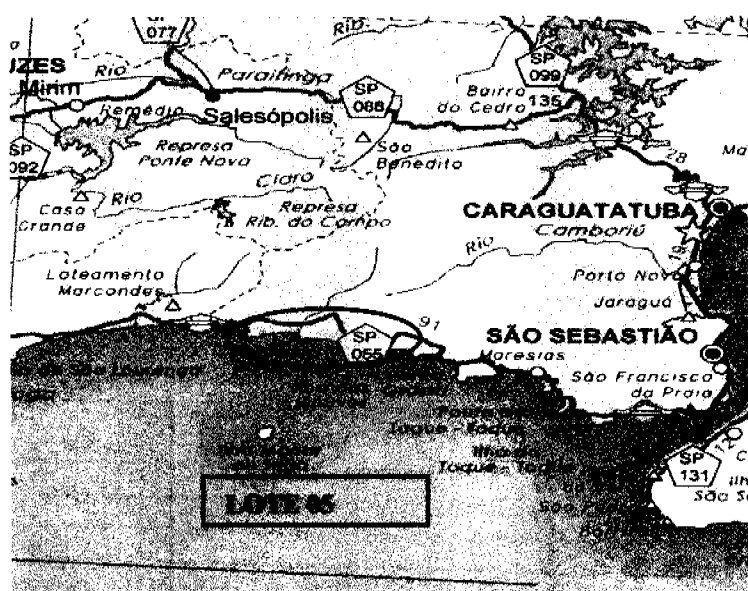
Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 24,49% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| RODOVIA: SP 055 | CONSTRUTORA: OAS |
| TRECHO: Boiçucanga/Boracéia | CONTRATO: 12.453-9 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 28,6 | SUPERVISORA: Ductor/Engevix |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.489-8 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 055 é uma rodovia litorânea, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos. O segmento tem início no km 162,3, no bairro de Boiçucanga, e termina no km 190,907, no bairro de Boracéia, ambos do município de São Sebastião. A restauração tem grande importância sócio-econômica a medida em que representa a ligação com o litoral, permitindo a utilização não somente recreativa como também o acesso ao Porto de São Sebastião. O município mais diretamente beneficiado é São Sebastião, com 55.000 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 162,31 da SP 055, no bairro de Boiçucanga.
FINAL DO TRECHO: km 190,907 da SP 055, no bairro de Boracéia.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja grande variação sazonal do tráfego. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasião em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

A restauração do trecho contou com a melhoria de segurança e acessibilidade em diversas interseções e acessos. No entanto, alguns novos entroncamentos foram implantados. Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|---------------------------------------|---|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Acesso ao Bairro Camburizinho | Conversão a esquerda (sentido Boracéia) | 165,15 | São Sebastião |
| Acesso a Camburi | Rotatória alongada fechada | 167,00 | São Sebastião |
| Acesso ao Lixão | Rotatória aberta | 169,70 | São Sebastião |
| Acesso à Barra do Sahy | Rotatória alongada fechada | 172,00 | São Sebastião |
| Acesso a Juquehy | Rotatória fechada | 176,50 | São Sebastião |
| Acesso a Barra do Una | Rotatória fechada | 183,15 | São Sebastião |
| Acesso à Praia da Juréia | Rotatória fechada | 185,60 | São Sebastião |
| Acesso à Praia da Juréia (secundário) | Conversão a direita (sentido Boissucanga) | 187,39 | São Sebastião |
| Acesso ao Condomínio Costa Norte | Rotatória aberta | 190,30 | São Sebastião |
| Divisa São Sebastião/Bertioga | Rotatória aberta | 190,79 | São Sebastião |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|--------|-------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | - | - | - | - |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 57,19 km (LE e LD) | 162,31 | 190,91 | S. Sebastião e Bertioga |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | - | - | - | - |

A solução apresentada no projeto original de execução de Reciclagem "in situ" com adição de cimento 5%, foi inexecutável devido a estrutura do pavimento existente, traçado e rampas, além das considerações de ordem construtiva e da necessidade de interdição da pista por um tempo considerável para cura e ainda que a solução de reciclagem com adição de cimento com 17cm de espessura e 7cm de CBUQ foi questionável, visto que haviam segmentos que não tem estrutura suficiente para execução da reciclagem na pista e nos acostamentos.

Assim sendo, após discussões com a equipe técnica do DER/SP, considerando os aspectos construtivos da obra em virtude das condições de traçado, greide (rampas

acentuadas devido o relevo ser de característica de serra) e seção transversal da plataforma algumas vezes restrita da rodovia, além de dificuldade de efetuar interdição da pista, inclusive de uma das faixas, adotaram-se soluções de restauração considerando também a experiência profissional dos técnicos envolvidos da projetista, do DER e do consultor do BID (Eng. Marcílio Augusto Neves), bem como as considerações de caráter de segurança viária durante as obras.

É importante saber que esta rodovia é constituída por pista simples e que a demolição e a reconstrução com conseqüente cura da camada reciclada com adição de cimento exigiria a execução de desvios de tráfego, o que na largura da plataforma atual da via não seria possível, comprometendo sobremaneira a operação da rodovia, inclusive com o risco de graves acidentes e vale lembrar que esta rodovia é a única alternativa para o litoral Norte do Estado.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 23.131.150,62, mas a construtora OAS, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 22.635.537,94, correspondente a 2,2% abaixo do preço referencial.

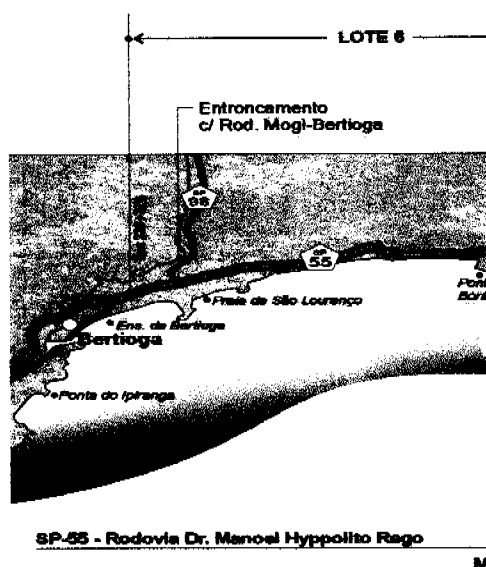
Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 20,01% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| RODOVIA: SP 055 | CONSTRUTORA: CNO |
| TRECHO: Boracéia/Bertioga | CONTRATO: 12.454-0 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 29,5 | SUPERVISORA: Maubertec/APPE |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.509-0 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 055 é uma rodovia litorânea, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos. O segmento tem início no km 190,90, no bairro de Boracéia, no município de São Sebastião, e termina no km 220,37, no município de Bertioga. A restauração tem grande importância sócio-econômica a medida em que representa a ligação com o litoral, permitindo a utilização não somente recreativa como também o acesso ao Porto de São Sebastião. Os municípios mais diretamente beneficiados são São Sebastião, com 55.000 habitantes e Bertioga, com 28.200 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 190,907 da SP 055, no bairro de Boracéia, em São Sebastião.

FINAL DO TRECHO: km 220,370 da SP 055, no município de Bertioga.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja grande variação sazonal do tráfego. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasião em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

A restauração do trecho contou com a melhoria de segurança e acessibilidade em diversas interseções e acessos. No entanto, alguns novos entroncamentos foram implantados. Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|---|--|---------------------|-------------|-----------|
| | | | km | Município |
| | | Rotatória aberta | 193,30 | Bertioga |
| Acesso ao Condomínio Costa do Sol (I) | | Rotatória aberta | 198,30 | Bertioga |
| Acesso ao Condomínio Costa do Sol (II) | | Rotatória aberta | 199,70 | Bertioga |
| Acesso ao Condomínio Costa do Sol (III) | | Rotatória aberta | 200,90 | Bertioga |
| Acesso ao Condomínio Guaratuba | | Rotatória aberta | 203,10 | Bertioga |
| Acesso a Concrepav | | Rotatória aberta | 207,60 | Bertioga |
| Acesso ao Jardim São Lourenço | | Rotatória aberta | 208,90 | Bertioga |
| Acesso a Riviera de São Lourenço | | Rotatória fechada | 211,30 | Bertioga |
| Acesso a PMRV | | Rotatória aberta | 212,80 | Bertioga |
| Rotatória | | Rotatória aberta | 215,60 | Bertioga |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------|--------|--------|-----------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 7,56 km (LE e LD) | 196,33 | 197,11 | Bertioga |
| | | 199,93 | 200,95 | Bertioga |
| | | 203,35 | 205,33 | Bertioga |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 51,37 km (LE e LD) | 197,11 | 199,93 | Bertioga |
| | | 200,95 | 203,35 | |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | 0,3 km | 194,60 | 194,90 | Bertioga |

O projeto de restauração apresentou como solução a execução de uma nova camada de Reciclagem com Adição de Cimento, com espessura de 17cm, e construção de nova camada de C.B.U.Q. com 7cm, em parte significativa do trecho. Em segmentos específicos foi indicada a solução de fresagem e aplicação de nova camada de C.B.U.Q. Antes de se iniciar as obras, percebeu-se que na implantação de Reciclagem com Cimento poderia haver problemas de operação da rodovia, devido ao tempo necessário para a cura da camada reciclada executada antes da liberação da pista para o tráfego, considerando-se que a rodovia possui grande parte de seu traçado em pista simples, sem 3ª faixa que pudesse ser utilizada para desvio durante a obra.

Além disto, foram constatados que alguns segmentos possuíam solos moles nas fundações dos aterros, camadas de rachão e macadame hidráulico na estrutura do pavimento existente, o que desaconselha a implantação da solução recomendada pelo projeto nestes locais.

Procurou-se, então, analisar a viabilidade de se adotar uma outra alternativa, que também foi indicada como viável tecnicamente pelo projeto existente, contemplando a Reciclagem com Espuma de Asfalto. Esta solução torna-se interessante, do ponto de

vista operacional, uma vez que a camada reciclada pode ser rapidamente liberada ao tráfego, facilitando o trânsito de veículos durante o período de execução de obras.

Essas soluções se mostraram mais adequadas para implantação, porém, permaneceu ainda o problema das deformações do pavimento existente que modificam as quantidades dos materiais empregados, considerando-se que um mínimo de regularização da superfície é imprescindível para se garantir as condições de segurança necessárias, evitando empoçamento de água e mudanças bruscas na superfície provocando a desestabilização de veículos em movimento.

A fim de evitar esses problemas com possibilidades de graves acidentes, foi feita nova avaliação e estabelecido um novo perfil otimizado para acompanhar o possível o pavimento existente mas garantindo o acréscimo de estrutura necessária com adoção de um valor mínimo na altura da camada de BGS nos pontos salientes do pavimento antigo.

A Rodovia atravessa uma área urbana bastante povoada, com as soleiras dos acessos aos imóveis locais nivelados com a atual cota do pavimento da pista. Com a solução de recuperação do pavimento existente com BGS, a cota da pista sobe 25cm (já explicado anteriormente), causando grandes problema na concordância dos acessos e no acostamento de águas pluviais, que poderão invadir o interior dos estabelecimentos.

Com o intuito de minimizar estes problemas, optou-se por um projeto de recuperação alternativo que prevê uma elevação da cota final da pista de apenas 8cm, aproximadamente – este serviço consiste no lançamento de 2cm de massa fina, seguido da colocação de manta geotêxtil e um novo lançamento de uma camada de CBUQ com 6cm.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 20.083.448,88, mas a construtora CNO, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 20.461.783,63, correspondente a 2,2% acima do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 22,03% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR

Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO

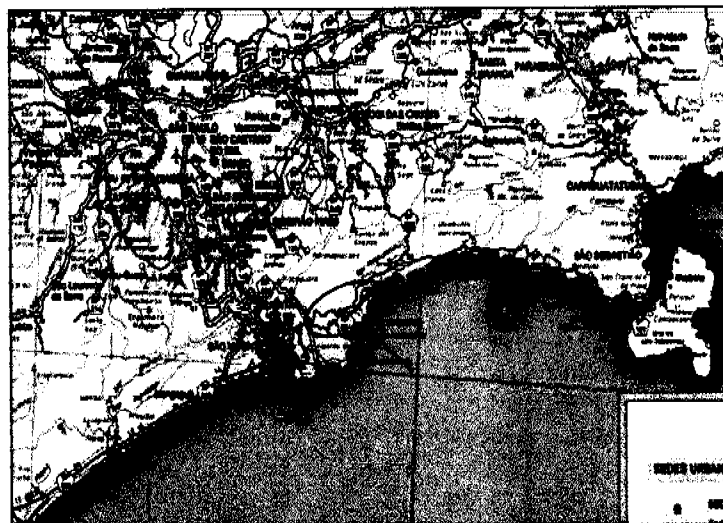
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| RODOVIA: SP 055 | CONSTRUTORA: Galvão |
| TRECHO: Bertioga/Monte Cabrão | CONTRATO: 12.455-2 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 27,2 | SUPERVISORA: Maubertec/APPE |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.509-0 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 055 é uma rodovia litorânea, trecho estadualizado da BR 101, Rodovia Rio-Santos. O segmento tem início no 220,37, no município de Bertioga, e termina no km 247,5, no município de Bertioga, próximo à interseção com a rodovia Piaçaguera-Guarujá (Monte Cabrão). A restauração tem grande importância sócio-econômica a medida em que representa a ligação com o litoral, permitindo a utilização não somente recreativa como também o acesso ao Porto de São Sebastião. Os municípios mais diretamente beneficiados são Bertioga, com 28.200 habitantes e Santos, com 417.000 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: 220,370 da SP 055, no município de Bertioga.

FINAL DO TRECHO: km 247,580, também no município de Bertioga, próximo à interseção com o segmento da SP 055 conhecido por Piaçaguera-Guarujá (monte Cabrão).

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, ou seja grande variação sazonal do tráfego. Na temporada de verão, compreendida entre os meses de dezembro e fevereiro, observa-se um notável aumento do tráfego e nos finais de semana prolongados, ocasião em que o volume de veículos chega a triplicar, são comuns os congestionamentos que provocam retardamentos de viagens na ordem de 2 horas.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

A restauração do trecho contou com a melhoria de segurança e acessibilidade em diversas interseções e acessos. No entanto, alguns novos entroncamentos foram implantados. Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|-------------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------|
| | | km | Município |
| Acesso ao SESC Bertioga | Rotatória alongada fechada | 220,90 | Bertioga |
| Rotatória | Rotatória aberta | 222,10 | Bertioga |
| Acesso a Bertioga | Rotatória alongada fechada | 223,60 | Bertioga |
| Acesso ao Depósito de Lixo | Rotatória aberta | 226,90 | Bertioga |
| Acesso a Caiubura e a Caruara | Rotatória alongada fechada | do 232,90 ao 233,50 | Bertioga e Santos |
| Acesso a Pedreira | Rotatória aberta | 245,90 | Santos |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------|--------|--------|-----------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | 2,46 km | 223,28 | 224,72 | Bertioga |
| | | 232,62 | 233,64 | Bertioga |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 12,22 km (LE e LD) | 239,49 | 243,45 | Santos |
| | | 245,43 | 247,58 | Santos |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 21,36 km (LE e LD) | 220,37 | 223,64 | Bertioga |
| | | 231,54 | 239,49 | |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | - | - | - | - |

O projeto de restauração apresentou como solução a execução de uma nova camada de Reciclagem com Adição de Cimento, com espessura de 17cm, e construção de nova camada de C.B.U.Q. com 7cm, em parte significava do trecho. Em segmentos específicos foi indicada a solução de fresagem e aplicação de nova camada de C.B.U.Q. Antes de se iniciar as obras, percebeu-se que na implantação de Reciclagem com Cimento poderia haver problemas de operação da rodovia, devido ao tempo necessário para a cura da camada reciclada executada antes da liberação da pista para o tráfego, considerando-se que a rodovia possui grande parte de seu traçado em pista simples, sem 3ª faixa que pudesse ser utilizada para desvio durante a obra.

Além disto, foram constatados que alguns segmentos possuíam solos moles nas fundações dos aterros, camadas de rachão e macadame hidráulico na estrutura do pavimento existente, o que desaconselha a implantação da solução recomendada pelo projeto nestes locais.

Procurou-se, então, analisar a viabilidade de se adotar uma outra alternativa, que também foi indicada como viável tecnicamente pelo projeto existente, contemplando a

Reciclagem com Espuma de Asfalto. Esta solução torna-se interessante, do ponto de vista operacional, uma vez que a camada reciclada pode ser rapidamente liberada ao tráfego, facilitando o trânsito de veículos durante o período de execução de obras.

Essas soluções se mostraram mais adequadas para implantação, porém, permaneceu ainda o problema das deformações do pavimento existente que modificam as quantidades dos materiais empregados, considerando-se que um mínimo de regularização da superfície é imprescindível para se garantir as condições de segurança necessárias, evitando empoçamento de água e mudanças bruscas na superfície provocando a desestabilização de veículos em movimento.

A fim de evitar esses problemas com possibilidades de graves acidentes, foi feita nova avaliação e estabelecido um novo perfil otimizado para acompanhar o possível o pavimento existente mas garantindo o acréscimo de estrutura necessária com adoção de um valor mínimo na altura da camada de BGS nos pontos salientes do pavimento antigo.

O complexo viário das interseções 3,4 e 5 estão integrados com finalidade de permitir uma melhor distribuição do tráfego separando os veículos de passagem daqueles com destino à São Sebastião, Santos e Bertioga (Centro).

No início das obras do lote 7 a contagem de tráfego efetivada pelo DER regional de Cubatão, mostra que com o acréscimo de tráfego no período de férias escolares o fluxo de veículos fica muito acima do VDM médio, com a predominância dos veículos de origem no bairro Vicente de Carvalho II para o destino em sentido ao centro do município de Bertioga.

Levando em consideração a geometria das interseções 3 e 4 e a necessidade do bairro em questão atendido pela interseção 5, observou-se que a concepção do projeto original conflitaria com o fluxo contínuo de veículos no período de férias escolares onde o VDM neste segmento será acrescido do fluxo de usuários proveniente do bairro Vicente de Carvalho II.

Outro ponto de grande relevância que nos leva a uma modificação na concepção do projeto foi a interferência com a Petrobrás (Transpetro). Ressalva-se que a documentação agora apresentada pela Transpetro mostra que o oleoduto foi construído antes da rodovia, sendo assim os custos de proteção devem ser arcados pelo DER/SP. Lembra-se, também, que esse trecho foi construído pelo DNER.

O processo para solução junto a Petrobrás já decorre desde dezembro de 2002 com protocolo na Transpetro. Foram solicitadas sondagem do local realizada pela Construtora em meados de abril de 2003 e após as sondagens foi concebido um projeto básico, mas, sem aprovação da Petrobrás. Este mesmo projeto foi orçado em R\$ 380.000,00 (trezentos e oitenta mil reais), valor não contemplado na planilha de contrato.

Tenho em vista reduzir custo e após vários estudos de alternativas, cotejando-se os custos, chegou-se a uma concepção tal que, implantada por etapas, a sua primeira fase tivesse um orçamento inferior ao da solução original e sem prejuízo de sua complementação no futuro.

O projeto contemplava uma pista dupla com canteiro central interligando as duas interseções em cada extremidade com seus retornos e ainda na interseção 7 prevê uma marginal do lado direito. Essa solução visava eliminar ou reduzir os acidentes nesse trecho e permitir uma melhor distribuição do tráfego separando os veículos de passagem com destino a Santos ou Bertioga.

Após, decorridos em torno de 120 dias do início das obras, o órgão responsável pela liberação da supressão vegetal o DPRN (Departamento de Proteção dos Recursos Naturais) emitiu o seu primeiro parecer, onde liberava o início das obras na interseção

nos locais onde não ocorria supressão de vegetação, isto é em campos antrópicos. No dia 22/05/2003 o mesmo órgão emitiu o seu parecer conclusivo, onde autorizava a supressão da vegetação vinculado ao comprimento do TCRA n.º 28/03 (Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental) onde fazia restrições e não liberava a supressão da vegetação da interseção 7.

O órgão ambiental justifica que a interseção 7 estava em sua grande parte em área de preservação permanente, sugerindo que fosse apresentado um projeto alternativo com menor impacto ambiental.

Buscou-se então, uma solução que pudesse resolver estas restrições ambientais e não previstas, sem prejudicar o usuário da rodovia.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 21.860.585,65, mas a construtora Galvão, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 21.530.105,96, correspondente a 1,5% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 21,97% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR

Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO

Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

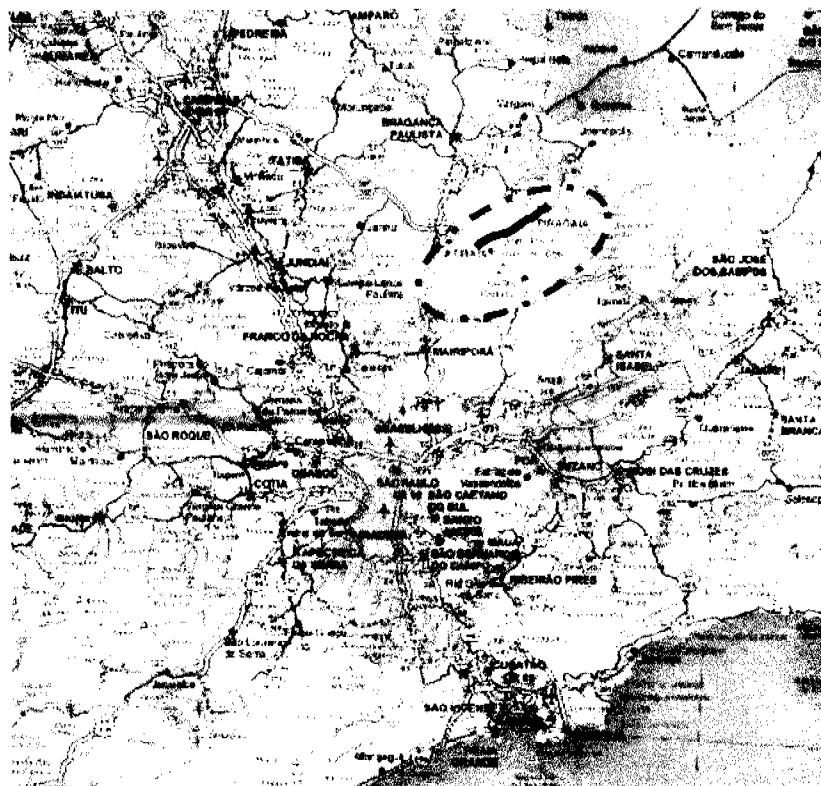
| | |
|--------------------------------------|--|
| RODOVIA: SP 036 | CONSTRUTORA: Estrutural |
| TRECHO: SP 065/Piracaia | CONTRATO: 12.456-4 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 14,0 | SUPERVISORA: Sondotécnica/Logos |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.510-6 |

1. INTRODUÇÃO

A Rodovia SP-036, no trecho correspondente ao Lote 08, início no km 77,282, junto a Rodovia D. Pedro I e termina no km 91,300, na cidade Piracaia, num total de 14,018 km.

É uma rodovia de características serranas que faz uma das ligações entre a Rodovia Dom Pedro I (via duplicada no eixo Leste/Oeste do Estado) e a região norte do Estado, divisa com Minas Gerais.

Os municípios mais diretamente beneficiados são Bom Jesus dos Perdões, com 12.800 habitantes, Joanópolis, com 10.200 habitantes e Piracaia, com 22.500 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: 77,232da SP 055, na interseção com a SP 065 – Rodovia Dom Pedro I.

FINAL DO TRECHO: km 91,300, na zona Urbana de Piracaia.

A rodovia apresenta características próprias das rodovias turísticas, com variação sazonal do tráfego. Na temporada de inverno, compreendida entre os meses de maio a julho, observa-se um pequeno aumento do tráfego.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso nos Bairros de Canedos, Batatuba e San Marino, a reconstrução do pavimento em dois trechos, bem como a duplicação do Trecho Final, de Acesso a Piracaia.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------------|------------|
| | | km | Município |
| Acesso ao Bairro Canedos | Rotatória fechada | 81,96 | Piracaia |
| Acesso aos Bairros Batatuba e Reniti | Rotatória fechada | 84,66 | Piracaia |
| Acesso ao Jardim San Marino | Conversão à esquerda e retorno | 89,50 | Piracaia |
| Acesso ao Bairro Santo Reis | Rotatória fechada | 90,54 | Joanópolis |
| Acesso ao Jardim Alvorada | Rotatória fechada | 91,54 | Joanópolis |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|-------|----------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | 1,81 km | 89,80 | 91,61 | Piracaia |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 25,00 km (LE e LD) | 77,30 | 89,80 | Piracaia e Bom Jesus dos Perdões |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | - | - | - | - |

Tendo em vista o prazo decorrido entre o projeto e o início efetivo das obras, ocorreu o aumento da quantidade de remendos necessários para prover a recuperação adequada da superfície de suporte. Revisando os quantitativos do projeto original houve uma adequação dos itens de sub-base, imprimaduras e concreto asfáltico.

Os serviços relativos a Obras de Arte Corrente e Especiais, bem como as Obras Complementares foram revisados e adequados à situação do trecho em questão, tendo como suas principais alterações o aumento de quantidades de concreto e serviços correlatos nos bueiros do km 91.300, construção de drenos profundos em locais não contemplados no projeto original, aumento das calçadas, guias e sarjetas nos pontos de ônibus e o trecho de duplicação.

Em função do aumento de aterros, bota-foras e áreas de empréstimo dentro da faixa de domínio e dos Passivos Ambientais, fez-se necessário um aumento nas áreas a serem protegidas com grama em placas.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 7.049.287,03, mas a construtora Estrutural, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 4.994.500,27, correspondente a 30% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 9,86% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR

Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO

Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

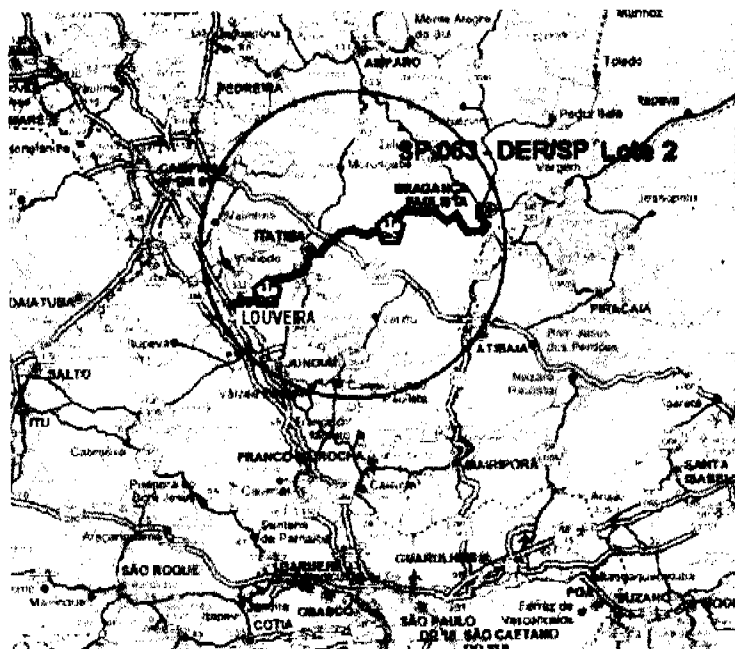
| | |
|---------------------------------------|--|
| RODOVIA: SP 063 | CONSTRUTORA: Sobrenco |
| TRECHO: Louveira/Bragança Pta. | CONTRATO: 12.458-8 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 53,9 | SUPERVISORA: Sondotécnica/Logos |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.510-6 |

1. INTRODUÇÃO

O trecho da Rodovia SP 063 onde foram desenvolvidos os serviços de recuperação tem seu início no Km 0,082, município de Louveira e final no Km 54,04 , na cidade de Bragança Paulista, com extensão de 53,96 Km .

A SP-063 ao longo do trecho que está sendo recuperado, faz a ligação entre importantes rodovias quais sejam, entroncamento com SP-330, via Anhanguera (Km 0), interseção com a SP- 360 (Km 16) e Entroncamento com a SP-065 (Km 24).

Os municípios mais diretamente beneficiados são Louveira, com 23.000 habitantes, Itatiba, com 78.500 habitantes e Bragança Paulista, com 122.500 habitantes.



2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: 0,08 da SP 063, no município de Louveira, próximo à SP 330 – Rodovia Anhanguera (concessão Autoban).

FINAL DO TRECHO: km 54,040, na zona urbana do município de Bragança Paulista.

O trecho da SP-063 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas indústrias ao longo de sua margem. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado, sendo tipicamente urbana no trecho do Km 17 ao Km 21 (Itatiba). E suburbano do Km 0 ao Km 2.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|---|------------------------|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Acesso a Louveira (Existente) | Rotatória fechada | 1,80 | Louveira |
| Acesso a Jundiá (Existente) | Rotatória fechada | 15,80 | Itatiba |
| Acesso a Itatiba (Existente) | Rotatória fechada | 17,90 | Itatiba |
| Acesso a Itatiba (Existente) | Rotatória fechada | 18,60 | Itatiba |
| Acesso a Via Perimetral (Existente) | Interseção em desnível | 21,60 | Itatiba |
| Retornos Existentes | Dispositivo de Retorno | 24,40 | Itatiba |
| | Dispositivo de Retorno | 25,00 | Itatiba |
| | Dispositivo de Retorno | 27,80 | Itatiba |
| Retornos - A IMPLANTAR | | | Itatiba |
| Acesso à Quinta da Baronesa - A IMPLANTAR | Rotatória fechada | 33,10 | Itatiba |
| Acesso ao Bairro Campo Novo - A IMPLANTAR | Rotatória fechada | 49,10 | Bragança Pta. |
| Acesso a Bragança Paulista | Rotatória vazada | 53,90 | Bragança Pta. |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------------|--------|-------|--|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 6,46 km | 1,04 | 1,66 | Louveira |
| | | 4,80 | 8,06 | Louveira |
| | | 20,50 | 21,50 | Itatiba |
| | | 20,02 | 21,60 | Itatiba |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 96,195 km LE e LD (*) | 0,08 | 54,04 | Louveira, Itatiba e Bragança Paulista |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 5,26 km (LE e LD) | | | Louveira, Itatiba e Bragança Paulista |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | - | - | - | - |

Devido ao prazo de aproximadamente 3 anos entre os levantamentos que subsidiaram o projeto e o início efetivo dos serviços, observou-se um elevado nível de trincamento do pavimento, nos segmentos a serem restaurados, causando um acréscimo significativo no quantitativo de remendos no pavimento.

Os segmentos que previam fresagem ou demolição também apresentou elevado grau de trincamento do pavimento, embora levantamentos deflectométricos efetuados ao início dos serviços tenham apresentado resultados relativamente satisfatórios, tiveram modificações para a mesma solução dos trechos de restauração.

Os segmentos que previam reconstrução através de execução de Base de Brita Graduada Simples, em virtude das condições atuais da rodovia, colocariam os usuários em alto grau de risco de acidentes, com comprometimento da operação da mesma, bem como teriam total heterogeneidade na execução da camada de base, visto as deformações existentes na plataforma atual. Nestes segmentos optou-se pela execução de base através do processo de reciclagem com incorporação de cimento.

A necessidade de execução de drenos longitudinais profundos em cortes com presença de lençol freático, não previsto no projeto, provocou a alteração de quantitativos e inclusão de itens de serviços não previstos.

Para atendimento as condições ambientais atuais, houve necessidade de acréscimo dos serviços de enrocamento com pedra arrumada e rejuntada, necessária a proteção de áreas sujeitas a erosões.

Substituição de bueiros metálicos pelo método não destrutivo, inicialmente previsto em

Devido à situação atual da faixa de domínio da rodovia, bem como às áreas de passivos ambientais existentes houve necessidade de acréscimo de quantidades dos serviços de grama em placa sem adubo e hidrossemeadura, para uma eficiente e completa recuperação dos mesmos.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 18.634.218,98, mas a construtora Sobrenco, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 11.190.744,98, correspondente a 40% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 18,01% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|--|
| RODOVIA: SP 147 | CONSTRUTORA: Sobrenco |
| TRECHO: Socorro/Itapira | CONTRATO: 12.459-0 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 39,8 | SUPERVISORA: Sondotécnica/Logos |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.510-6 |

1. INTRODUÇÃO

O Projeto de restauração da Rodovia SP-147, Rodovia Dr. Octávio de Oliveira Santos, no trecho compreendido entre os Km 1.100 e Km 40.960, com extensão de 39.860 metros, tem seu ponto de partida junto ao Portal de entrada da Cidade de Socorro, e seu término no trevo do entroncamento com a SP-352, já no Município de Itapira, trevo esse que não foi objeto de restauração, pois pertence ao conjunto de Rodovias sob administração da Concessionária Intervias.

Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICIPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Socorro | 32.434 hab. |
| Serra Negra | 23.544 hab. |
| Lindóia | 5.176 hab. |
| Itapira | 62.947 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 1.100 da SP 147, no município de Socorro.

FINAL DO TRECHO: km 40,960, no município de Itapira, no trevo de entroncamento com a SP 352.

O trecho da SP-147 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas indústrias ao longo de sua margem. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado até a interseção com a SP 325, concedida à Intervias.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|------------------------------|--|---------------------|-------------|-------------|
| | | | km | Município |
| Acesso ao Bairro Jaboticabal | | Rotatória fechada | 7,70 | Serra Negra |
| Acesso ao Camping | | Rotatória aberta | 13,80 | Serra Negra |
| Acesso a Serra Negra | | Rotatória fechada | 18,60 | Lindóia |
| Acesso ao Bairro dos Costas | | Rotatória fechada | 24,70 | Lindóia |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--|---------------------------|--------|-------|--|
| | | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | | 4,70 km | 34,32 | 35,97 | Itapira |
| | | | 35,78 | 36,96 | Itapira |
| | | | 38,86 | 39,72 | Itapira |
| | | | 39,86 | 40,86 | Itapira |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | | 77,56 km (LE e LD) (*) | 1,10 | 40,96 | Socorro, Serra Negra, Lindóia e Itapira |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | | - | - | - | - |

Nos segmentos de restauração em mau estado onde o nível de severidade do trincamento e deformações apresentadas sofreram significativas aceleração do processo de degradação, o pavimento foi saneado através de retirada parcial ou total da camada degradada.

Partindo-se do pressuposto que após o saneamento, esses segmentos tiveram comportamento semelhante aos que se encontram em bom estado, visto que as estruturas são semelhantes.

Desta forma, além das deflexões serem menores, o desvio padrão relativo às mesmas também o foram, gerando deflexões características de menor magnitude.

Com isto o recapeamento foi executado com espessura menor, sobre o pavimento saneado. Nos segmentos onde o projeto recomenda reconstrução, o procedimento consistiu em retirar toda a estrutura do pavimento.

A solução apresentou excessivo grau de dificuldade quanto ao processo executivo, causando situações perigosas para os usuários e trabalhadores envolvidos com a obra, em função das características da rodovia existente.

Pelo exposto a reconstrução foi executada utilizando o processo de reciclagem com material granular existente na pista através de edição de cimento.

Ao longo do trecho foi constatada a necessidade de dreno profundo não prevista na planilha contratual.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 16.558.677,79, mas a construtora Sobrenco, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 10.166.487,79, correspondente a 38,5% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 17,98% sobre o valor inicial do contrato de obra.

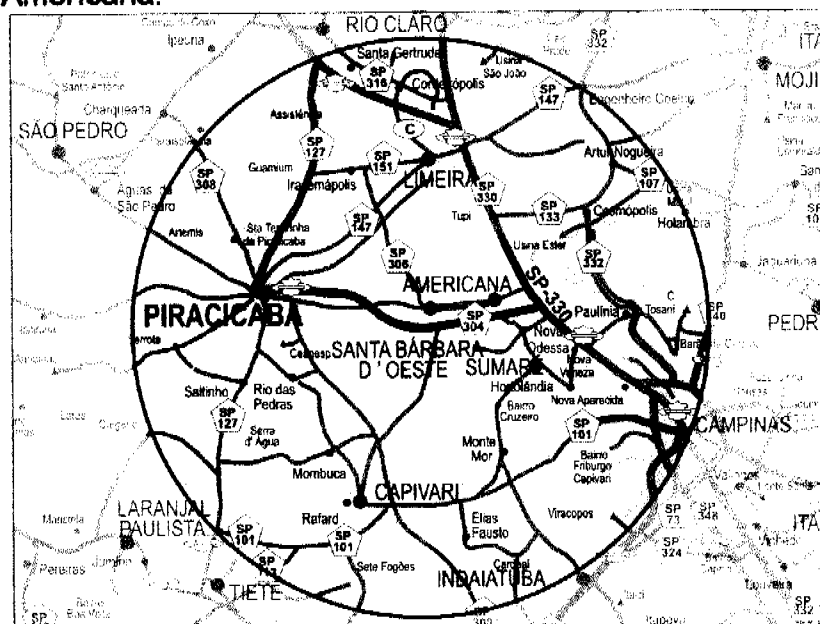
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| RODOVIA: SP 304 | CONSTRUTORA: AS Paulista |
| TRECHO: SP 330/Piracicaba | CONTRATO: 12.491-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 38,3 | SUPERVISORA: Tecnosolo/TCRE |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.511-8 |

1. INTRODUÇÃO

A SP-304 é parte integrante da malha rodoviária do Estado de São Paulo, representando uma importante ligação dos centros urbanos de São Paulo e Campinas às cidades de Americana, Santa Bárbara D'Oeste e Piracicaba. O trecho rodoviário em análise tem a jurisdição administrativa pertencente à Divisão Regional do DER/SP de Rio Claro – DR-13.

A localização da rodovia é ilustrada no mapa de situação a seguir, onde se verifica que a rodovia atravessa os municípios de Piracicaba, Santa Bárbara D'Oeste e Americana.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Nova Odessa | 41.035 hab. |
| Americana | 178.895 hab. |
| Santa Bárbara D'Oeste | 166.858 hab. |
| Piracicaba | 322.014 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 121,200 da SP304, no município de Americana, junto à interseção com a SP 330 – Rodovia Anhanguera.

FINAL DO TRECHO: km 159,460, no município de Piracicaba.

Este segmento da SP 304 faz a ligação de uma das mais importantes rodovias do Estado, um pólo industrial e tecnológico representado pela região de Campinas e Americana e um importante centro consumidor e distribuidor como é o de Piracicaba. Desta feita, este segmento de rodovia encontra-se operando em pista duplicada, com duas faixas mais acostamento por sentido, separados por canteiro central.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|-------------------------------------|------------------------|-------------|-------------|
| | | km | Município |
| Interseção Av. N. Sra. De Fátima | Interseção em desnível | 125,25 | Americana |
| Acesso a Nova Odessa | Interseção em desnível | 127,42 | Americana |
| Acesso a Santa Bárbara D'Oeste | Interseção em desnível | 137,60 | Sta Bárbara |
| Acesso a Itacemápolis | Interseção em desnível | 139,25 | Sta Bárbara |
| Acesso a Piracicaba | Rotatória | 146,10 | Piracicaba |
| Acesso ao Anel Viário de Piracicaba | Interseção em desnível | 155,40 | Piracicaba |
| Interseção com a SP-308 | Interseção em desnível | 157,75 | Piracicaba |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|---------------------------------|------------------|------------------|------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | Trecho existente em pista dupla | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 2,00 km | 141,00 | 143,00 | Sta. Bárbara |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | - | - | - | - |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 74,52 km (LE e LD) | 121,20 143,00 | 141,00 159,46 | Sta. Bárbara e Piracicaba |
| IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS | - | - | - | - |

Durante a implantação da faixa adicional na pista leste, deparou-se com um tipo de solo na altura da camada de subleito de baixa capacidade de suporte e elevado índice de expansão. Esta ocorrência levou a uma substituição deste material (retirada e recomposição) por um de características adequadas a tal camada.

Tal fato ocorreu também na adequação de greide (acesso a Santa Bárbara) na pista oeste, e ainda em algumas implantações nos dispositivos.

Conforme se verificou em campo houve algumas alterações nos procedimentos previstos para restauração das obras de arte especiais, procurando racionalizar os serviços adequando assim o projeto ao constatado em campo.

Conforme se pode constatar a quantidade inicialmente prevista de sinalização não foi suficiente para a simples pintura do eixo e bordos, e conforme exigiu a segurança viária, até por se tratar de uma rodovia com intenso movimento de carros, caminhões e ônibus,

houve a necessidade de pintura horizontal provisória em fases intermediárias da execução da obra.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 33.333.570,78, mas a construtora SA Paulista, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 31.640.619,03, correspondente a 5,2% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 19,49% sobre o valor inicial do contrato de obra.

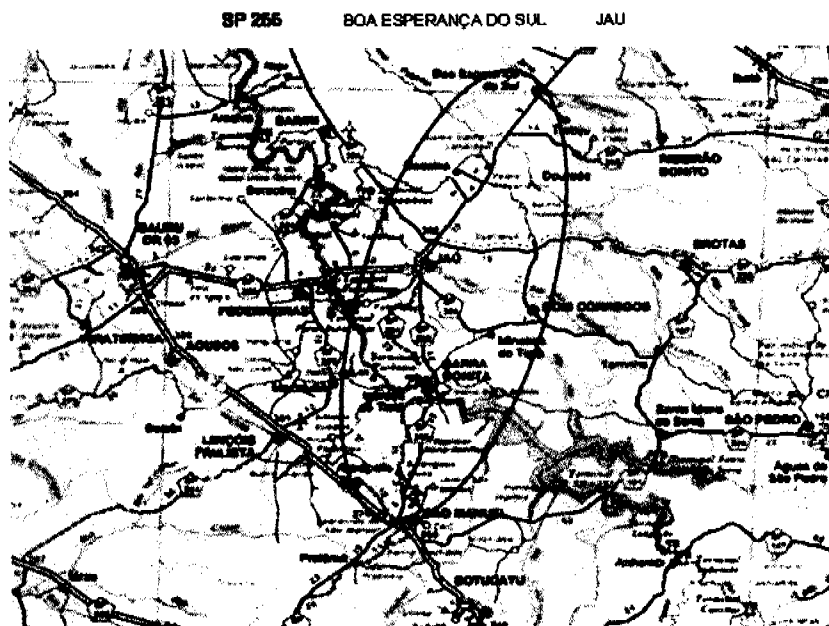
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| RODOVIA: SP 255 | CONSTRUTORA: Conter |
| TRECHO: Boa Esperança/Jaú | CONTRATO: 12.492-8 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 25,0 | SUPERVISORA: Etel |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.512-0 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 255 no trecho correspondente ao lote 12, inicia no Km 122,250, no marco do Obelisco nos limites territoriais da cidade de Boa Esperança do Sul, e termina no Km 147,240 no perímetro urbano da cidade de Jaú, totalizando 24,990 km

É uma rodovia de ligação importante entre um eixo rodoviário dominante (SP 300 – Rodovia Marechal Rondon) a cidade de Jaú e, posteriormente Bauru., pólos importantes de comercialização e distribuição de produtos da atividade canavieira.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Boa Esperança do Sul | 12.324 hab. |
| Trabiju | 1.379 hab. |
| Dourado | 8.508 hab. |
| Bocaina | 9.135 hab. |
| Jaú | 109.476 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 122,250 da SP255, no município de Boa Esperança do Sul, junto ao Marco de Centro Geométrico do Estado.

FINAL DO TRECHO: km 147,24, na zona urbana do município de Jaú.

O trecho da SP-255 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas poucas indústrias ao longo de sua margem. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|----------------------------|--------------------------------------|-------------|-----------|
| | | km | Município |
| Acesso a SP-215 | Interseção em desnível tipo Trombeta | 122,70 | Bocaina |
| Acesso a Pedro Alexandrino | Rotatória fechada | 129,30 | Bocaina |
| Acesso a Guarapuã | Rotatória fechada | 133,40 | Bocaina |
| Acesso a Bocaina | Rotatória aberta | 138,00 | Bocaina |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|--------|---------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 14,25 km | 122,92 | 123,61 | Dourado |
| | | 124,93 | 126,46 | Bocaina |
| | | 126,92 | 127,81 | Bocaina |
| | | 130,40 | 130,98 | Bocaina |
| | | 131,90 | 133,65 | Bocaina |
| | | 133,40 | 134,47 | Bocaina |
| | | 138,53 | 140,61 | Jaú |
| | | 141,08 | 142,06 | Jaú |
| | | 142,16 | 142,70 | Jaú |
| | | 142,61 | 144,22 | Jaú |
| | | 144,68 | 147,22 | Jaú |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 49,98 km (LE e LD) | 122,25 | 147,24 | Trabijú, Dourado, Bocaina e Jaú |

Estudos realizados pela supervisora, e de conhecimento do D.E.R., constataram que em função do desgaste do pavimento existente, principalmente da camada de rolamento, foi necessário a fresagem de boa parte do segmento.

A camada existente apresentava desgaste, provocados por dois períodos de chuva, intenso tráfego pesado e não conservação da mesma, no período compreendido entre o estudo inicial da Rodovia e o início das obras, que compreende um período de um ano e meio.

Existia também, a necessidade de reparos mais profundos incluindo camadas de sub-base e base em trechos isolados ao longo da pista de rolamento. Tais reparos foram necessários para se atingir as deflexões especificadas em projeto para a camada de rolamento.

Nas terceiras faixas adicionais implantadas na Rodovia, houve a modificação da seção tipo projetada.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 15.463.089,33, mas a construtora Conter, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 11.772.025,81, correspondente a 24% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 14,53% sobre o valor inicial do contrato de obra.

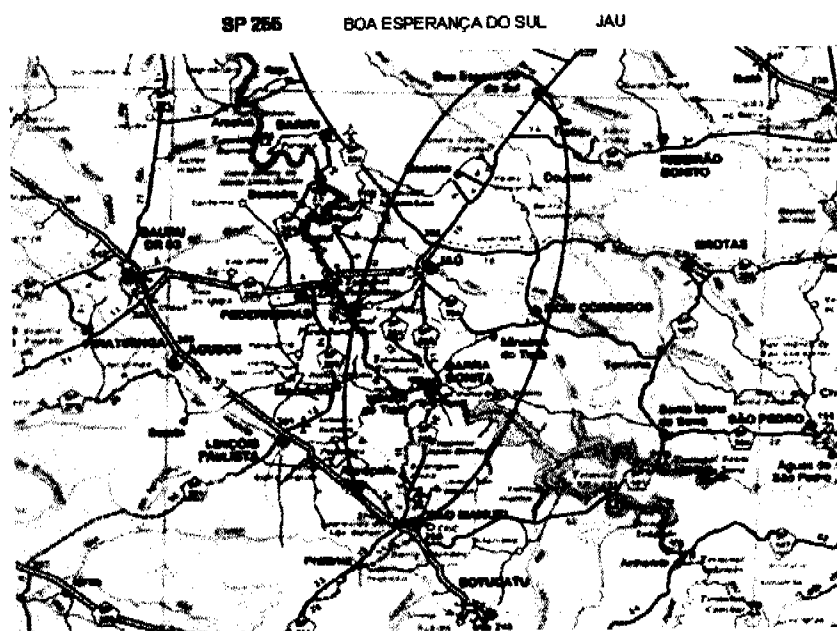
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| RODOVIA: SP 255 | CONSTRUTORA: Conter |
| TRECHO: Jaú/São Manuel | CONTRATO: 12.488-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 48,4 | SUPERVISORA: Etel |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.512-0 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 255 no trecho correspondente ao lote 13, inicia no Km 147,240 no perímetro urbano da cidade de Jaú, e termina no Km 204,654, na interseção com a SP 300, totalizando 48,454 km

É uma rodovia de ligação importante entre um eixo rodoviário dominante (SP 300 – Rodovia Marechal Rondon) a cidade de Jaú e, posteriormente Bauru, pólos importantes de comercialização e distribuição de produtos da atividade canavieira.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Jaú | 109.476 hab. |
| Barra Bonita | 34.821 hab. |
| Igarapu do Tietê | 22.443 hab. |
| São Manuel | 35.938 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 156,200 da SP255, na zona urbana do município de Jaú .
FINAL DO TRECHO: km 204,654, na interseção com a SP 300.

O trecho da SP-255 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas poucas indústrias ao longo de sua margem. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|---------------------------------|----------------------------|-------------|------------------|
| | | km | Município |
| Acesso a Chácara Itaúna | Rotatória Aberta | 156,30 | Jaú |
| Acesso Arthur Balsi | Rotatória Fechada | 172,90 | Barra Bonita |
| Acesso a Usina da Barra | Interseção em desnível | 174,30 | Barra Bonita |
| Acesso a Barra Bonita | Interseção em desnível | 176,90 | Barra Bonita |
| Acesso a Eclusa | Interseção em desnível | 177,85 | Igarapé do Tietê |
| Acesso a Igarapé do Tietê | Interseção em desnível | 178,50 | Igarapé do Tietê |
| Acesso ao Posto de Serviços | Rotatória Aberta | 179,80 | Igarapé do Tietê |
| Acesso a Rodrigues Alves | Rotatória Aberta | 196,20 | São Manuel |
| Acesso a Vicinal José Cicarelli | Rotatória Aberta | 198,80 | São Manuel |
| Acesso a São Manuel | Rotatória alongada fechada | 203,70 | São Manuel |
| Acesso a Rodovia Mal. Rondon | Trevo | 204,69 | São Manuel |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|---------------------|--------|--------|------------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 5,68 km | 157,40 | 158,62 | Jaú |
| | | 158,70 | 159,63 | Jaú |
| | | 161,30 | 162,02 | Jaú |
| | | 178,05 | 179,25 | Igarapé do Tietê |
| | | 197,06 | 197,87 | São Manuel |
| | | 199,40 | 200,20 | São Manuel |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 102,71 km (LE e LD) | 153,30 | 204,65 | Jaú, Igarapé do Tietê e São Manuel |

Estudos realizados pela supervisora, e de conhecimento do D.E.R., constataram que em função do desgaste do pavimento existente, principalmente da camada de rolamento, foi necessário a fresagem de boa parte do segmento. A camada existente apresentava desgaste, provocados por dois períodos de chuva, intenso tráfego pesado e não conservação da mesma, no período compreendido entre o

estudo inicial da Rodovia e o início das obras, que compreende um período de um ano e meio.

Existia também, a necessidade de reparos mais profundos incluindo camadas de sub-base e base em trechos isolados ao longo da pista de rolamento. Tais reparos foram necessários para se atingir as deflexões especificadas em projeto para a camada de rolamento.

Nas terceiras faixas adicionais implantadas na Rodovia, houve a modificação da seção tipo projetada.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 21.888.093,35, mas a construtora Conter, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 17.608.413,39, correspondente a 19,5% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 14,53% sobre o valor inicial do contrato de obra.

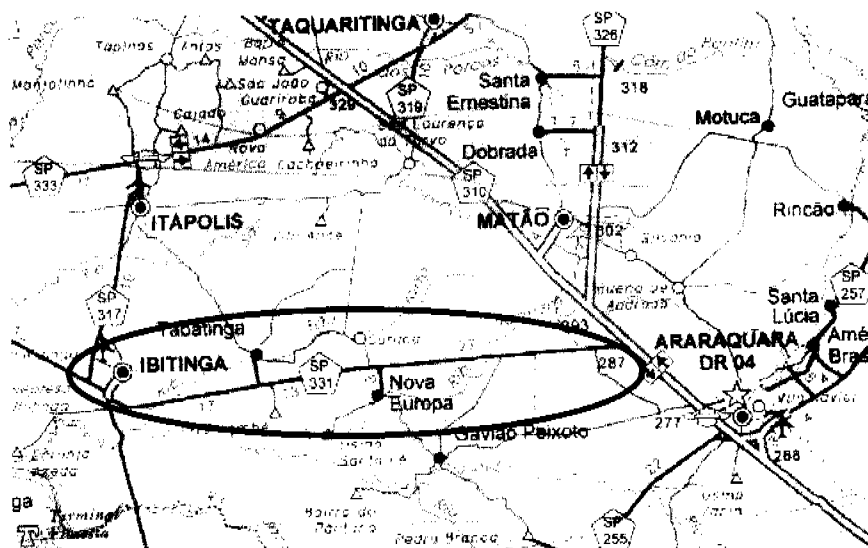
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| RODOVIA: SP 331 | CONSTRUTORA: Bandeirantes |
| TRECHO: SP300/Ibitinga | CONTRATO: 12.460-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 56,5 | SUPERVISORA: Siscon/Consladel |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.513-3 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 331 no trecho correspondente ao lote 14, inicia no Km 0,90, na interseção com a SP300, e termina no Km 56,5, já no perímetro urbano da cidade de Ibitinga, totalizando 56,48 km

É uma rodovia de ligação entre um eixo rodoviário dominante (SP 300 – Rodovia Marechal Rondon) a cidade de Ibitinga, pólo importante de comercialização e distribuição de produtos da atividade canavieira, bem como de indústria têxtil.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Araraquara | 179.329 hab. |
| Gavião Peixoto | 4.076 hab. |
| Nova Europa | 7.079 hab. |
| Tabatinga | 12.723 hab. |
| Ibitinga | 45.561 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 0,900 da SP331, na interseção com a SP 300.
FINAL DO TRECHO: km 57,380, na zona urbana do município de Ibatinga.

O trecho da SP-331 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas pequenas indústrias e comércio têxteis ao longo de sua margem, principalmente próximo à Ibatinga. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras. Ibatinga é conhecida como "a capital do bordado", gerando, também um tráfego de caráter turístico.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|-------------------------|-----------------------------|-------------|----------------|
| | | km | Município |
| Acesso a Gavião Peixoto | Rotatória alongada, aberta | 14,00 | Gavião Peixoto |
| Acesso a Nova Europa | Rotatória alongada, fechada | 27,40 | Nova Europa |
| Acesso a Curupá | Rotatória aberta | 28,44 | Nova Europa |
| Acesso a Tremembé | Rotatória aberta | 39,90 | Tabatinga |
| Acesso a Tabatinga | Rotatória alongada, fechada | 40,70 | Tabatinga |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|---------------------|--------|--------|---|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 9,23 km | 25,000 | 26,160 | Nova Europa |
| | | 31,050 | 31,890 | Tabatinga |
| | | 34,250 | 35,390 | Tabatinga |
| | | 36,140 | 37,460 | Tabatinga |
| | | 37,200 | 38,360 | Tabatinga |
| | | 44,970 | 46,310 | Tabatinga |
| | | 54,310 | 55,370 | Ibatinga |
| | | 56,130 | 57,340 | Ibatinga |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 112,96 km (LE e LD) | 0,900 | 57,380 | Araraquara, Gavião Peixoto, Nova Europa, Tabatinga e Ibatinga |

As principais modificações executivas do projeto ocorreram na fase Pavimentação, em decorrência da defasagem do tempo de projeto e a execução dos serviços de

recuperação, onde o pavimento sofreu ação de dois períodos chuvosos sem conservação adequada. O volume de Remendo com pré-misturado a quente previsto em projeto foi muito inferior a necessidade real.

Houve, ainda, a modificação da solução proposta para a recomposição do acostamento, onde o projeto somente previa recomposição da plataforma com solo arenoso fino, porém, nos locais com desnível menor que 8 cm entre a pista e acostamento adotou-se a solução de cunha de CBUQ, e nos locais com desnível entre 8 e 12 cm, a solução adotada foi de recomposição com solo-brita (80/20), sendo a recomposição com solo arenoso fino executada nos trechos com desnível maior que 12 cm.

Também contabilizou-se o acréscimo do valor do contrato devido ao fato da necessidade de construção de drenos e de aplicação de "rachão" em locais onde o solo não possui capacidade de suporte e de obras de drenagem superficial.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 15.453.995,30, mas a construtora Bandeirantes, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 10.591.035,56, correspondente a 31,5% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 14,96% sobre o valor inicial do contrato de obra.

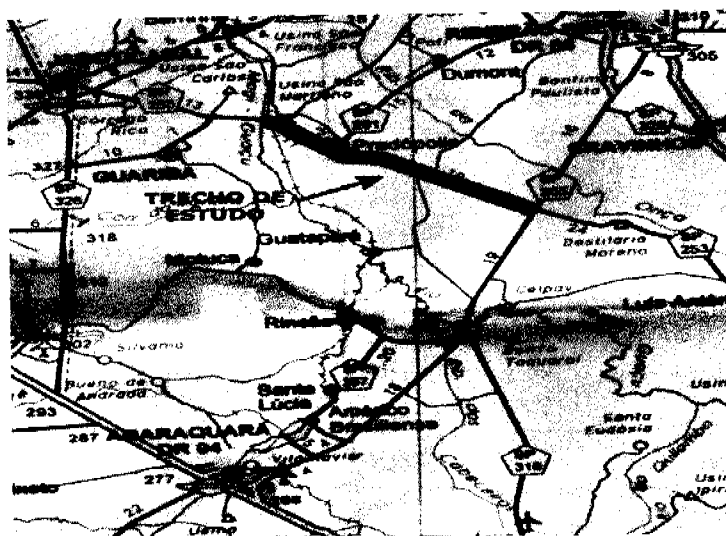
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| RODOVIA: SP 253 | CONSTRUTORA: Andrade |
| TRECHO: SP255/Pradópolis | CONTRATO: 12.457-6 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 30,2 | SUPERVISORA: Siscon/Consladel |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.513-3 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 253 no trecho correspondente ao lote 15, inicia no Km 174,19, na interseção com a SP255, e termina no Km 204,38, entre os municípios de Pradópolis e Guariba, indo em direção à Jaboticabal, totalizando 30,19 km.

É uma rodovia de ligação entre um eixo rodoviário dominante (SP 255) e as cidades de Pradópolis e Guariba. Também possibilita a ligação com o município de Ribeirão Preto, através da SP 291, e com Jaboticabal, através de sua continuidade.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Luis Antônio | 6.993 hab. |
| Guataparã | 6.284 hab. |
| Pradópolis | 12.517 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 174,190 da SP253, na interseção com a SP 255.
FINAL DO TRECHO: km 204,377, no município de Pradópolis.

O trecho da SP-253 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras. Algumas usinas de álcool e açúcar encontram-se instaladas em suas margens.

Oferece ligação com o município de Ribeirão Preto, importante pólo econômico da região, conhecida como a Califórnia Paulista.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|--|------------------------|-------------|------------|
| | | km | Município |
| Acesso a Zona Rural | Rotatória Aberta | 182,70 | Guataporá |
| Acesso a Guataporá | Rotatória Aberta | 186,00 | Guataporá |
| Acesso a Faz. Sta. Maria e Cruz do Pedro | Rotatória Aberta | 188,70 | Guataporá |
| Acesso a Dumont e Ribeirão Preto | Rotatória Fechada | 193,00 | Pradópolis |
| Acesso a Pradópolis (I) | Rotatória Aberta | 194,84 | Pradópolis |
| Acesso a Pradópolis (II) | Rotatória Fechada | 197,80 | Pradópolis |
| Acesso a Usina San Martinho | Rotatória Aberta | 201,00 | Pradópolis |
| Acesso a Pradópolis e Ribeirão Preto | Interseção em desnível | 203,00 | Pradópolis |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhoria previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------|--------|--------|--|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 1,26 km | 179,51 | 180,77 | Guataporá |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | - | - | - | - |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 59,11 km (LE e LD) | - | - | Luis Antônio, Guataporá e Pradópolis |

As principais modificações executivas do projeto ocorreram na fase Pavimentação em decorrência da alteração da solução de recuperação dos acostamentos; o projeto previa apenas a pintura ligante e aplicação de CBUQ. Conforme dados de campo, alguns trechos apresentavam largura insuficiente e erosões provenientes da deficiência de drenagem, necessitando a recuperação da plataforma e recomposição da base do acostamento. Adotou-se a solução de reciclagem do acostamento com o objetivo de evitar a diferença de comportamento entre o pavimento reciclado (novo) e o acostamento existente, o que resultaria em baixa estabilidade estrutural.

Houve, também, a readequação do dispositivo de acesso a SP-291 e a adaptação dos dispositivos de acesso a Dumont e Pradópolis, que não estavam contemplados em projeto.

Computou-se, ainda, acréscimo na Terraplenagem, decorrente da recomposição da plataforma dos acostamentos e da execução dos dispositivos de acesso, bem como a reestruturação dos dispositivos e aumento de obras de drenagem.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 13.380.127,40, mas a construtora Andrade Gutierrez, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 14.079.659,42, correspondente a 5,2% acima do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 21,99% sobre o valor inicial do contrato de obra.

Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| RODOVIA: SP 294 | CONSTRUTORA: Camargo Correa |
| TRECHO: Marília/Borá | CONTRATO: 12.461-8 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 45,4 | SUPERVISORA: Magna/Geribello |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.517-3 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 294 no trecho correspondente ao lote 16, inicia no Km 457,91, na interseção com o anel viário de Marília, em sua zona urbana, e termina no Km 503,28, já no perímetro urbano da cidade de Quintana, totalizando 56,48 km

É uma rodovia de ligação entre um pólo econômico regional, a cidade de Marília, e parte da região oeste do Estado, culminando com a fronteira de Mato grosso do Sul, após o Rio Paraná.

Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICIPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Marília | 192.675 hab. |
| Oriente | 6.013 hab. |
| Pompéia | 18.007 hab. |
| Quintana | 5.414 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 457,910, no entorno de Marília.

FINAL DO TRECHO: km 503,28, no município de Quintana .

O trecho da SP-294 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas indústrias e comércio ao longo de sua margem, principalmente próximo à Marília e Pompéia. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras e avícolas. Desenvolve-se em multivias (4 faixas, sem separador físico) e estrangula-se nas passagens pelos municípios de Paulópolis e Pompéia.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentado, a implantação de dispositivos de Acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|-----------------------------------|------------------------|-------------|-----------|
| | | km | Município |
| Acesso a Marília | Interseção em desnível | 458,30 | Marília |
| Acesso ao Condomínio Green Valley | Interseção em nível | 461,57 | Marília |
| Acesso a Padre Nóbrega | Interseção em desnível | 463,14 | Marília |
| Acesso a Oriente | Interseção em nível | 470,40 | Oriente |
| Acesso a Oriente | Interseção em desnível | 472,42 | Oriente |
| Acesso a Quintana | Interseção em desnível | 498,72 | Quintana |
| Acesso a Borá | Rotatória Aberta | 502,30 | Quintana |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------|---------|---------|----------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 39,04 km (LE e LD) | 457,910 | 479,910 | Marília, Oriente e Pompéia |
| | | 485,190 | 491,340 | Pompéia |
| | | 492,390 | 503,280 | Pompéia e Quintana |

No decorrer dos trabalhos observo-se que a solicitação no pavimento junto à faixa de segurança de 1,20 m é muito menor que a prevista para as duas faixas de rolamento e que seria possível reduzir a espessura do pavimento nas faixas de segurança sem prejudicar a eficiência da rodovia.

Assim sendo, foi submetida à análise do consultor de pavimentos do BID, Eng. Marcílio Neves, uma alteração de projeto, suprimindo a camada final de 4 cm de CBUQ na faixa de segurança.

A partir de Agosto/2003, os segmentos ainda não pavimentados foram executados com um degrau de 4 cm junto à faixa de segurança, o que não prejudica a segurança ao usuário e com grande economia no contrato.

Conforme constava no Relatório-síntese elaborado na época da execução dos projetos, o grau de deterioração superficial dos pavimentos era bastante elevado e nas faixas internas deveriam ser executados reparos localizados, superficiais ou profundos.

Para evitar que as fissuras de classe 2 (FC2) e classe 3 (FC3) refletissem no pavimento, foram executados remendos superficiais no pavimento existente, procedimento que elimina a necessidade de reconstrução do pavimento.

Pelos levantamentos na fase de construção, concluiu-se que houve forte deterioração do pavimento desde a época de elaboração dos projetos e do início das obras, ocorrendo neste intervalo, 03 (três) períodos com chuvas intensas.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 25.653.708,51, mas a construtora Camargo Corrêa, vencedora da concorrência,

apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 27.446.543,07, correspondente a 7% acima do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 16,05% sobre o valor inicial do contrato de obra.

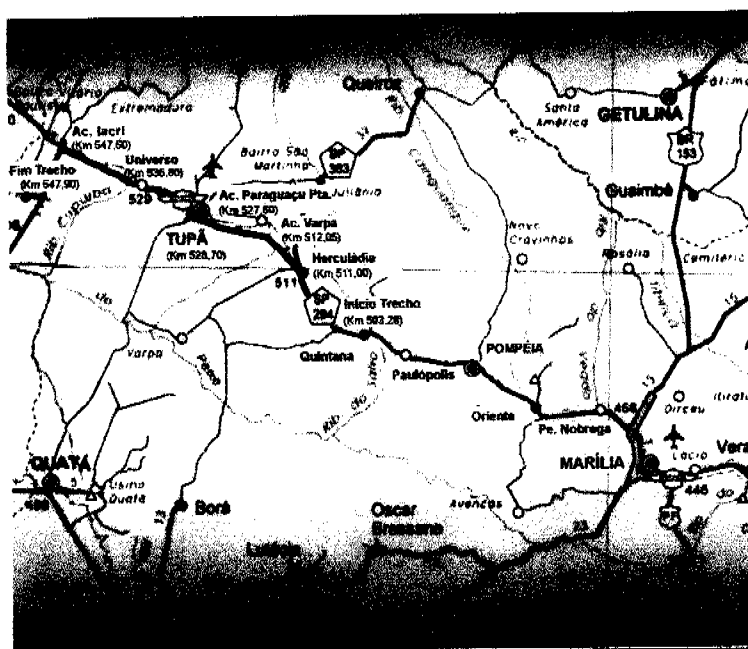
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| RODOVIA: SP 294 | CONSTRUTORA: EGESA |
| TRECHO: Borá/Iacri | CONTRATO: |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 44,6 | SUPERVISORA: Magna/Geribello |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.517-3 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 294 no trecho correspondente ao lote 17, inicia no Km 503,28, já no perímetro urbano da cidade de Quintana, e termina no km 547,90, na interseção como acesso ao município de Iacri, totalizando 56,48 km

É uma rodovia de ligação entre um pólo econômico regional, a cidade de Marília, e parte da região oeste do Estado, culminando com a fronteira de Mato grosso do Sul, após o Rio Paraná.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Pompéia | 18.007 hab. |
| Quintana | 5.414 hab. |
| Herculândia | 7.889 hab. |
| Tupã | 62.788 hab. |
| Iacri | 6.807 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: km 503,28, no município de Quintana.

FINAL DO TRECHO: km 547,9, no acesso ao município de Iacri.

O trecho da SP-294 desenvolve-se em uma região tipicamente agrícola, com algumas indústrias e comércio ao longo de sua margem, principalmente próximo à Tupã. O tráfego é rural na maior parte do seu traçado representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras e avícolas. Desenvolve-se em multivias (4 faixas, sem separador físico) em todo o segmento.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentados, a implantação de dispositivos de acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|--------------------------------|------------------------|-------------|-------------|
| | | km | Município |
| Acesso a Herculândia | Interseção em nível | 510,90 | Herculândia |
| Acesso Varpa/Queiroz | Interseção em nível | 512,08 | Herculândia |
| Acesso a Tupã (Chaparral) | Interseção em nível | 525,60 | Tupã |
| Acesso a Tupã (Av. Inglaterra) | Interseção em desnível | 526,82 | Tupã |
| Acesso a Tupã | Interseção em desnível | 527,61 | Tupã |
| Acesso a Quatã | Interseção em nível | 528,81 | Tupã |
| Acesso a Iacri | Trevo | 547,70 | Iacri |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------|---------|---------|------------------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 89,24 km (LE e LD) | 503,280 | 547,900 | Herculândia, Tupã e Iacri |

No decorrer dos trabalhos observou-se que a solicitação no pavimento junto à faixa de segurança de 1,20 m é muito menor que a prevista para as duas faixas de rolamento e que seria possível reduzir a espessura do pavimento nas faixas de segurança, sem prejudicar a eficiência da rodovia.

Assim sendo, foi submetida à análise do consultor de pavimentos do BID, Eng. Marcílio Neves, uma alteração de projeto, suprimindo a camada final de 4 cm de CBUQ na faixa de segurança.

A partir de agosto/2003, nos segmentos ainda não pavimentados foram executados os serviços, deixando um degrau de 4 cm junto à faixa de segurança, não prejudicando a segurança ao usuário e com grande economia no contrato.

Conforme constava no Relatório-síntese elaborado na época da execução dos projetos, o grau de deterioração superficial dos pavimentos era bastante elevado e nas faixas internas deveriam ser executados reparos localizados, superficiais ou profundos.

Para evitar que as fissuras de classe 2 (FC2) e classe 3 (FC3) refletissem no pavimento, foram executados remendos superficiais no pavimento existente, procedimento que elimina a necessidade de reconstrução do pavimento.

Pelos levantamentos na fase de construção, concluiu-se que houve forte deterioração do pavimento desde a época de elaboração dos projetos e do início das obras, ocorrendo neste intervalo, 03 (três) períodos com chuvas intensas.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 29.868.177,82, mas a construtora EGESA, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 31.864.152,58, correspondente a 6,7% acima do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 16,04% sobre o valor inicial do contrato de obra.

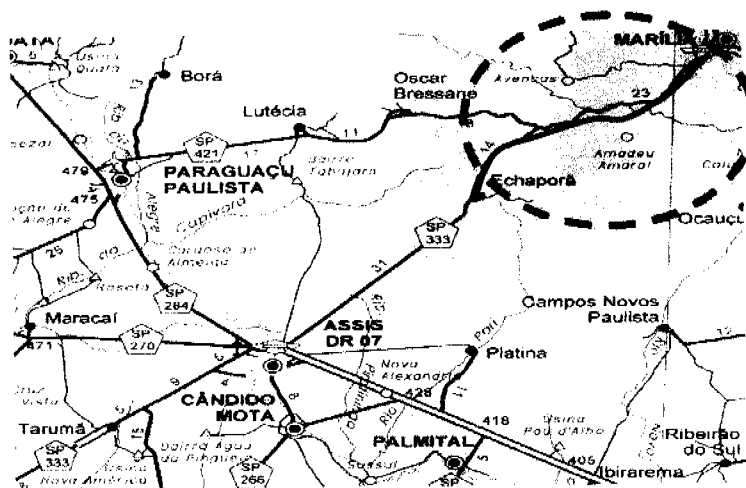
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| RODOVIA: SP 333 | CONSTRUTORA: Ferreira Guedes |
| TRECHO: Marília/Echaporã | CONTRATO: 12.487-4 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 35,7 | SUPERVISORA: Esteio/LBR |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.515-5 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 333 no trecho correspondente ao lote 18, inicia no Km 334,13, já no perímetro urbano da cidade de Marília, e termina no Km 369,87, próximo à zona urbana de Echaporã.

É uma rodovia de ligação entre dois pólos econômicos regionais, as cidades de Marília e Assis, indo em direção à fronteira do Paraná, após o Rio Paranapanema.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Marília | 192.675 hab. |
| Echaporã | 6.747 hab. |
| Assis | 85.798 hab. |
| Cândido Mota | 28.851 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: Km 334,13, no perímetro urbano da cidade de Marília.

FINAL DO TRECHO: Km 369,87, próximo à zona urbana de Echaporã.

A SP-333 cumpre, dentro da malha rodoviária do estado, a função de interligação regional e interestadual, cortando todo o estado, desde Minas Gerais até o Paraná.

O tráfego é rural na maior parte do seu traçado, representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras, café e pecuária.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentados, a implantação de dispositivos de acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|--------------------------------------|--------|--|-------------|-----------|
| | | | km | Município |
| Acesso a Marília | | | 334,00 | Marília |
| Acesso a Fazenda Experimental UNIMAR | UNIMAR | Conversão à esquerda, em ambos os sentidos | 335,10 | Marília |
| Acesso a Avenças | | Conversão à esquerda, em ambos os sentidos | 336,00 | Marília |
| Acesso a Oscar Bressane - SP-421 | | Interseção em nível | 356,84 | Echaporã |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--|--------------------|--------|--------|--------------------|
| | | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | | 2,50 km | 334,00 | 336,50 | Marília |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | | 23,42 km | 343,14 | 343,84 | Marília |
| | | | 336,56 | 339,64 | Marília |
| | | | 340,30 | 343,12 | Marília |
| | | | 343,84 | 345,30 | Marília |
| | | | 345,34 | 346,24 | Marília |
| | | | 348,28 | 348,84 | Marília |
| | | | 348,96 | 349,88 | Marília |
| | | | 351,90 | 355,76 | Marília |
| | | | 354,16 | 356,02 | Marília e Echaporã |
| | | | 356,02 | 358,04 | Echaporã |
| | | | 362,34 | 367,58 | Echaporã |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | | 71,48 km (LE e LD) | 334,00 | 369,97 | Marília e Echaporã |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | | 0,46 km (LE e LD) | - | - | Marília e Echaporã |

O projeto original da recuperação foi concebido no primeiro semestre de 2000 e o levantamento deflectométrico que serviu de subsídio para o dimensionamento do reforço da estrutura do pavimento, foi realizado no início do mesmo ano.

Dadas às condições excepcionais da resposta da estrutura à ação de um carregamento estático, a solução foi encaminhada para um tratamento superficial com micro revestimento asfáltico nos trechos de menor deflexão e nos trechos mais defeituosos foi preconizada a aplicação de massa asfáltica com graduação fina para o preenchimento

das erosões de borda das trincas, existentes nas áreas de trincamento classe FC3, seguida de aplicação de concreto asfáltico, tipo CBUQ faixa C, preconizada pelo DER-SP com 3 cm de espessura.

No entanto, devido à ação da chuva durante o período de dois anos entre a elaboração do projeto e o início da obra, associado à ação do tráfego sobre uma área que já apresentava considerável trincamento, houve aumento da degradação superficial, ou seja, aumento das áreas com trincas classe FC3 e FC2 e também aumento das deformações recuperáveis da estrutura do pavimento, visto que a infiltração da água de chuva pelas trincas existentes acaba por promover a perda de resistência das camadas subjacentes.

No levantamento deflectométrico realizado com viga Benkelman pela Supervisora da obra, Consórcio Esteio/LBR, nos meses de janeiro e fevereiro/2003, foi detectado razoável acréscimo dos valores das deflexões e em visita realizada ao campo, também foi observado visualmente, razoável acréscimo das áreas com defeitos classe FC3.

O valor da deflexão de projeto saltou para o patamar de 70 centésimos de mm, e de acordo com a mesma norma que norteou o projeto, recomendou-se espessuras de revestimento de concreto asfáltico CBUQ de 3 a 8 cm.

Assim, na adequação do projeto foi considerado como solução mais econômica e fundamentada na norma DNER PRO 011/94, a alternativa de revestimento asfáltico com a fração fina do CBUQ (sem pedra 1) de 2 cm de espessura, seguida de revestimento com CBUQ normal, mas permanecendo a espessura de revestimento prevista no dimensionamento original.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 14.925.437,02, mas a construtora Ferreira Guedes, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 9.995.265,58, correspondente a 6,7% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 23,11% sobre o valor inicial do contrato de obra.

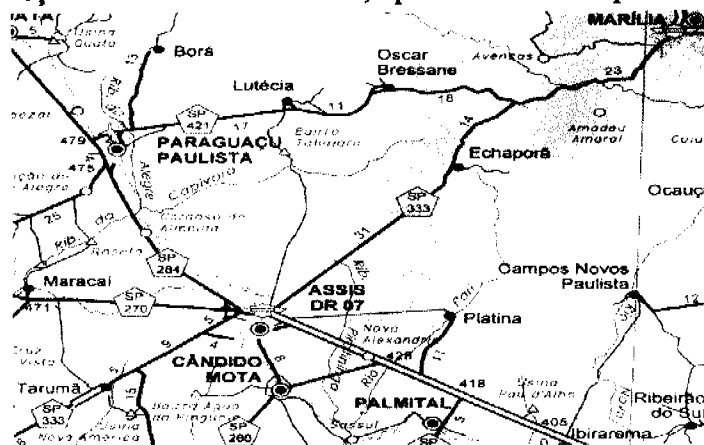
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| RODOVIA: SP 333 | CONSTRUTORA: SA Paulista |
| TRECHO: Echaporã/Assis | CONTRATO: 12.462-0 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 31,2 | SUPERVISORA: Esteio/LBR |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.515-5 |

1. INTRODUÇÃO

A SP 333 no trecho correspondente ao lote 19, inicia no km 369,87, próximo à zona urbana de Echaporã, e termina no km 401,13, já no perímetro urbano da cidade de Assis.

É uma rodovia de ligação entre dois pólos econômicos regionais, as cidades de Marília e Assis, indo em direção à fronteira do Paraná, após o Rio Paranapanema.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Echaporã | 6.747 hab. |
| Assis | 85.798 hab. |
| Cândido Mota | 28.851 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

INÍCIO DO TRECHO: Km 369,87, próximo à zona urbana de Echaporã.

FINAL DO TRECHO: Km 401,13, no perímetro urbano da cidade de Assis.

A SP-333 cumpre, dentro da malha rodoviária do estado, a função de interligação regional e interestadual, cortando todo o estado, desde Minas Gerais até o Paraná.

O tráfego é rural, na maior parte do seu traçado, representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras, café e pecuária.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentados, a implantação de dispositivos de acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|------------------------------|---------------------|-------------|-----------|
| | | km | Município |
| Acesso a Echaporã | Rotatória Aberta | 370,00 | Echaporã |
| Acesso a Granja | Rotatória Aberta | 384,80 | Echaporã |
| Acesso a Tabajara | Interseção em nível | 400,50 | Assis |
| Acesso a Presidente Prudente | Trevo | 401,00 | Assis |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|--------------------|--------|--------|------------------|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | - | - | - | - |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 11,60 km | 370,62 | 371,62 | Echaporã |
| | | 371,62 | 373,06 | Echaporã |
| | | 375,70 | 378,66 | Echaporã |
| | | 378,66 | 380,30 | Echaporã |
| | | 382,74 | 383,34 | Echaporã |
| | | 385,76 | 386,78 | Echaporã |
| | | 390,12 | 393,06 | Assis |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 62,06 km (LE e LD) | 369,97 | 401,00 | Echaporã e Assis |

O projeto original da recuperação foi concebido no primeiro semestre de 2000 e o levantamento deflectométrico que serviu de subsídio para o dimensionamento do reforço da estrutura do pavimento, foi realizado no início do ano do mesmo ano.

Dadas às condições excepcionais da resposta da estrutura à ação de um carregamento estático, a solução foi encaminhada para um tratamento superficial com micro revestimento asfáltico nos trechos de menor deflexão e nos trechos mais defeituosos foi preconizada a aplicação de massa asfáltica com graduação fina para o preenchimento das erosões de borda das trincas, existente nas áreas de trincamento classe FC3, seguida de aplicação de concreto asfáltico, tipo CBUQ faixa C, preconizada pelo DER-SP com 3 cm de espessura.

No entanto, devido à ação da chuva durante o período de dois anos entre a elaboração do projeto e o início da obra, associado à ação do tráfego sobre uma área que já apresentava considerável trincamento, houve aumento de degradação superficial, ou seja, aumento das áreas com trincas classe FC3 e FC2 e também aumento das deformações

recuperáveis da estrutura do pavimento, visto que a infiltração da água de chuva pelas trincas existentes acaba por promover a perda de resistência das camadas subjacentes.

No levantamento deflectométrico realizado com viga Benkelman pela Supervisora da obra, Consórcio Esteio/LBR, nos meses de janeiro e fevereiro/2003, foi detectado razoável acréscimo dos valores das deflexões e em visita realizada ao campo, também foi observado visualmente, razoável acréscimo das áreas com defeitos classe FC3.

O valor da deflexão de projeto saltou para o patamar de 70 centésimos de mm, e de acordo com a mesma norma que norteou o projeto, recomendou-se espessuras de revestimento de concreto asfáltico CBUQ de 3 a 8 cm.

Assim, na adequação do projeto foi considerado como solução mais econômica e fundamentada na norma DNER PRO 011/94, a alternativa de revestimento asfáltico com a fração fina do CBUQ (sem pedra 1) de 2 cm de espessura, seguida de revestimento com CBUQ normal, mas permanecendo a espessura de revestimento prevista no dimensionamento original.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 8.526.019,66, mas a construtora SA Paulista, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 5.964.614,29, correspondente a 30% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 23,11% sobre o valor inicial do contrato de obra.

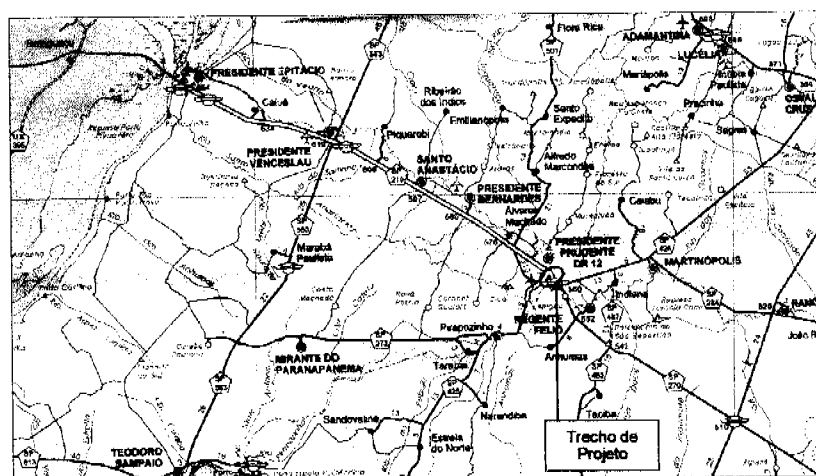
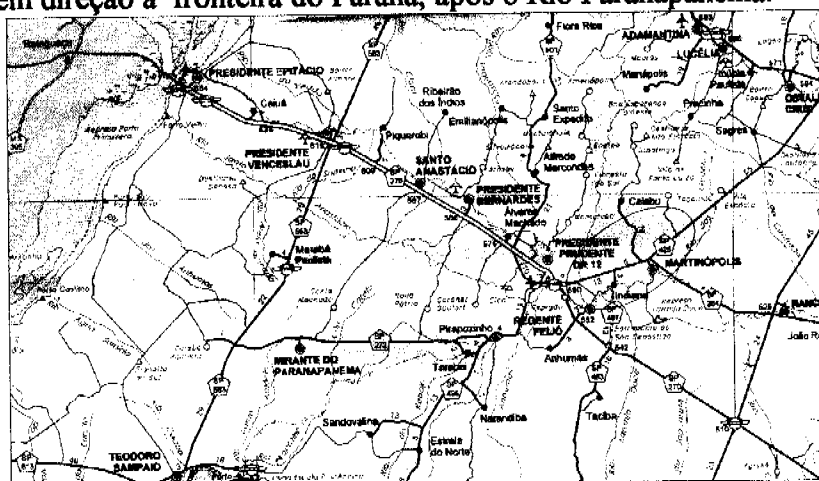
Empréstimo: 1351/OC-BR
Mutuário: ESTADO DE SÃO PAULO
Executor: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
Programa: RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

| | |
|--|------------------------------|
| RODOVIA: SP 425 e SP 270 | CONSTRUTORA: Encalco |
| TRECHO: Martinópolis/Pres. Prudente | CONTRATO: 12.486-2 |
| EXTENSÃO CONSTRUÍDA(km): 36,5 | SUPERVISORA: STE/Beck |
| CARACTERÍSTICA: Recuperação | CONTRATO: 12.516-7 |

1. INTRODUÇÃO

O lote 20 é o único do Programa composto de dois segmentos rodoviários: SP 425, do município de Martinópolis (km 418,0) à Presidente Prudente (km 450,36) e SP 270, de Presidente Prudente(km 565,00) ao trevo de Movepa (km 569,14), perfazendo um total de 36,5 km.

É uma rodovia de ligação entre dois pólos econômicos regionais, as cidades de Marília e Assis, indo em direção à fronteira do Paraná, após o Rio Paranapanema.



Os municípios mais diretamente beneficiados são :

| MUNICÍPIOS NO ENTORNO | POPULAÇÃO BENEFICIADA |
|-----------------------|-----------------------|
| Martinópolis | 22.069 hab. |
| Indiana | 4.895 hab. |
| Regente Feijó | 16.696 hab. |
| Presidente Prudente | 186.359 hab. |

2. LINHA GERAL DO TRECHO

A SP 270 (Rodovia Raposo Tavares), no trecho correspondente ao lote 20 inicia no km 565 e termina no km 569+136 m (trevo da Movepa) no perímetro urbano da cidade de Presidente Prudente, totalizando 4,136 km

A SP 425 (Rodovia Assis Chateaubriand) no trecho correspondente ao lote 20 inicia no km 418 E termina no km 450,100, próximo a interseção com Rodovia Raposo Tavares, totalizando 32,362 km.

O tráfego é rural, na maior parte do seu traçado, representado, principalmente, por distribuição de produtos de atividades canavieiras, café e pecuária.

O segmento da SP 270, semi-urbano, é composto de pista duplicada, duas faixas por sentido, separadas por canteiro central.

3. CONTORNOS, ACESSOS E TRAVESSIAS

Os serviços compreenderam o recapeamento da pista da rodovia, a construção de acostamentos pavimentados, a implantação de dispositivos de acesso e a reconstrução do pavimento em alguns trechos.

Os principais acessos implantados foram os seguintes:

SP 425

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|----------------------------|------------------------|-------------|---------------|
| | | km | Município |
| Acesso a Teçaindã | Interseção em nível | 422,10 | Martinópolis |
| Acesso a Rancharia e Quatã | Interseção em nível | 429,60 | Martinópolis |
| Acesso a Martinópolis | Interseção em nível | 430,00 | Martinópolis |
| Acesso a Caiabú | Interseção em nível | 431,30 | Martinópolis |
| Acesso a Indiana | Interseção em nível | 437,70 | Indiana |
| Acesso ao Clube de Campo | Interseção em nível | 444,40 | Regente Feijó |
| Acesso a Regente Feijó | Interseção em desnível | 445,50 | Regente Feijó |

SP 270

| Discriminação | Tipo de Dispositivo | Localização | |
|-------------------------------------|------------------------|-------------|----------------|
| | | km | Município |
| Acesso à Av. Brasil | Interseção em desnível | 565,58 | Pres. Prudente |
| Acesso à Av. Cel. Marcondes Machado | Interseção em desnível | 566,00 | Pres. Prudente |
| Acesso à Av. da Saudade | Interseção em desnível | 566,96 | Pres. Prudente |
| Acesso à A. A. Banco do Brasil | Interseção em desnível | 566,05 | Pres. Prudente |

4. COMENTÁRIOS

As principais melhorias previstas em projeto foram:

| Discriminação | Extensão | Trecho | | Município |
|---------------------------------|-----------------------|--------|--------|--|
| | | do km | ao km | |
| DUPLICAÇÃO DE PISTA | 2,22 km | 429,50 | 431,72 | Martinópolis |
| IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRAS FAIXAS | 10,47 km | 418,34 | 418,54 | Martinópolis |
| | | 419,69 | 420,32 | Martinópolis |
| | | 421,24 | 421,92 | Martinópolis |
| | | 422,49 | 422,56 | Martinópolis |
| | | 427,32 | 428,50 | Martinópolis |
| | | 432,93 | 433,06 | Martinópolis |
| | | 435,38 | 435,46 | Indiana |
| | | 435,79 | 436,33 | Indiana |
| | | 436,86 | 437,81 | Indiana |
| | | 437,30 | 438,28 | Indiana |
| | | 439,92 | 440,18 | Indiana |
| | | 441,59 | 441,90 | Indiana e Regente Feijó |
| | | 442,18 | 443,14 | Regente Feijó |
| | | 443,92 | 445,26 | Regente Feijó |
| | | 445,46 | 446,64 | Regente Feijó |
| | | 449,34 | 450,32 | Pres. Prudente |
| IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 5,92 km (LE e LD) | 429,50 | 431,72 | Martinópolis |
| | | 437,24 | 437,98 | Indiana |
| RECUPERAÇÃO DE ACOSTAMENTOS | 43,89 km (LE e LD) | | | Martinópolis, Indiana, Regente Feijó e Pres. Prudente |

No planejamento inicial da obra na SP 270, chegou-se a conclusão que a demolição e a construção daqueles segmentos indicados em projeto causariam enormes transtornos ao tráfego da via e da cidade devido ao alto VDM (por volta de 15.623 veículos) e as 4 (quatro) interseções em desnível, permitindo o acesso a importantes eixos viários da malha urbana.

A fim de evitar esses problemas com possibilidades de graves acidentes, foi feita nova avaliação pela equipe de pavimentação da gerenciadora no que se refere aos segmentos com previsão de reconstrução total do pavimento.

Na fase de obra foi realizada uma reavaliação nos critérios admitidos na fase de projeto de restauração da SP-425, no que se refere aos segmentos com previsão de reconstrução total do pavimento.

Essa reavaliação se fez necessária face às condições específicas da rodovia SP 425, constituída por pista simples, uma vez que a demolição e a reconstrução com conseqüente cura da camada de solo cimento exigiria a execução de desvios de tráfego, o que na largura da plataforma atual da via não seria possível, comprometendo sobremaneira a operação da rodovia, inclusive com o risco de graves acidentes e custo de execução de desvios não previstos.

A demolição e reconstrução da via através de trabalhos em uma pista e desvio de tráfego para outra pista e acostamento, além de ser solução muito perigosa e adversa ao tráfego, não permitiria a correta execução das obras e sem condições de efetuar juntas

de construção longitudinal, o que possibilitaria infiltrações de água e causando ponto fraco na estrutura do pavimento.

Para efetuar a reavaliação de projeto, foi verificado inicialmente se a SP 425 atendia às condições favoráveis obtidas na SP 270, considerada como referência para essa tomada de decisão, conforme relatado anteriormente.

O trecho compreendido entre os km 429,10 e o km 431,58 da SP 425 foi projetado, originalmente, considerando-se a duplicação da rodovia com pistas separadas por barreira rígida no canteiro central e retornos em nível nas duas extremidades, formando um binário para acesso à Martinópolis e à SP 284. Essa solução visava eliminar ou reduzir os acidentes, nesse trecho, e permitir uma melhor distribuição do tráfego separando os veículos de passagem daqueles sem destino à Martinópolis ou à SP 284.

De fato, a SP-425 desde o km 418 até o km 450 (entroncamento com a SP-270) pode ser subdividida em dois segmentos distintos, em função dos volumes de tráfego.

Do início do trecho, no km 418, em Parapuã, até o km 432, ou seja, antes do entroncamento com a SP 284, as projeções do tráfego para o horizonte de projeto indicavam VDM de 4.454 veículos em ambos os sentidos e, a partir do km 432, considerando o entroncamento com a SP 284 e o acesso à Martinópolis, até o km 450, projeções indicavam VDM de 8.259 veículos. Essa diferença nos volumes de tráfego de ambos os segmentos tem origem / destino no conjunto formado pelos dois acessos (SP 284 e Martinópolis) e origem / destino no entroncamento da SP 425 com a SP 270 (km 450).

No início das obras do Lote 20 contagens volumétricas efetuadas pelo DER regional de Presidente Prudente, mostraram que esse acréscimo de tráfego verificado entre Martinópolis e a SP 270 tinha uma distribuição de cerca de 60% com origem / destino a cidade de Martinópolis e 40% com origem / destino à SP 284, este último com predominância de veículos pesados.

A solução original de duplicar a rodovia em cerca de 2 km, abrangendo os dois acessos (SP 284 e Martinópolis) certamente introduziria uma melhora sensível na distribuição e ordenação do tráfego com origem / destino a esses dois locais, porém, os retornos em nível nas duas extremidades teriam que absorver um VDM da ordem de 3.200 veículos já no ano de abertura da restauração da rodovia. Além disso, a barreira rígida no canteiro central da rodovia, exatamente em frente ao principal dispositivo de acesso à Martinópolis, e ao entroncamento com a SP 284, apesar de sua funcionalidade, estaria aumentando em vários quilômetros, todos os fluxos diários com origem / destino a esses locais.

5. ASPECTOS FINANCEIROS

O preço orçado pelo DER/SP na licitação para execução da obra foi de R\$ 28.531.930,61, mas a construtora Encalso, vencedora da concorrência, apresentou uma proposta de preço no valor de R\$ 22.195.034,21, correspondente a 22% abaixo do preço referencial.

Em virtude de acréscimos de serviços decorrentes da decisão do DER/SP, conforme explicitado no item 4 anterior, foi firmado um aditivo financeiro de 19,87% sobre o valor inicial do contrato de obra.

ANEXO 3

ASPECTOS AMBIENTAIS DOS LOTES DO PROGRAMA

PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
1ª ETAPA - DER/SP-BID

Aspectos Ambientais dos 20 Lotes de Obra

LOTE 01 Rodovia dos Tamoios - SP 099 Trecho: Alto da Serra (km 64,40) / Caraguatatuba (83,40)

Trecho inserido no Parque Estadual da Serra do Mar onde os terrenos são recobertos predominantemente de florestas do domínio da Mata Atlântica, topografia extremamente severa, sendo as escarpas da serra vencidas através de traçado em meia encosta. Solo predominante argiloso com alta suscetibilidade a escorregamentos, deslizamentos e quedas de blocos rochosos, movimento de massa de tálus, corridas de lama e avalanches.

Houve supressão de vegetação para adequação de curvas.

No núcleo urbano Rio do Ouro/Baixo, próximo ao município de Caraguatatuba, houve o reassentamento involuntário de 7 famílias residentes em 4 casas e a desapropriação de um imóvel usado por como igreja. As demolições ocorreram devido à necessidade de construção de muro de espera em área de risco de escorregamento.

LOTE 02 Rodovia Doutor Manoel Hyppolito Rego - SP 055 Trecho: Ubatuba (km 53,60) / Caraguatatuba (km 100,08)

Compreendida em trecho litorâneo com Morros Isolados e vegetação de Floresta Tropical Pluvial e trechos de restinga.

A rodovia atravessa vários núcleos com invasão da faixa de domínio por edificações residenciais e comerciais.

As principais intervenções são:

- Duplicação de alguns trechos com implantação de canteiro central de 4,50 m da estaca 2180 a 2200 e 2215 a 2220;
- Implantação de passeios e tratamento como avenida urbana entre a estaca 2280 e 2308;
- Implantação de 13.140 m de ciclovia e construção de passarelas para bicicletas e pedestres;
- Ampliação de pontes para o novo sistema viário (km 97,2 e 98,0) e construção de passarelas para bicicletas e pedestres;

Área Natural Tombada da Serra do Mar e Parque Estadual da Serra do Mar.

Houve supressão de vegetação nos trechos: do km 71,8 ao km 86,2; do km 55,60 ao km 69,88 e do km 83,2 ao km 99,48 para implantação de faixas adicionais e dispositivos de retorno.

LOTE 03 Rodovia Doutor Manoel Hyppolito Rego - SP 055 Trecho: Caraguatatuba (km 102,20) / São Sebastião (km 119,87)

Compreendida em trecho litorâneo com topos angulosos e vertentes retilíneas. A duplicação da rodovia ocorreu entre os km 102,2 e 114,8, totalizando 12.600 m de trecho urbano, onde houve a necessidade de elaboração de um RAP - Relatório

Ambiental Preliminar, de modo a levantar os possíveis impactos ambientais decorrentes das atividades de obra e as medidas mitigadoras.

Área Natural Tombada da Serra do Mar e Parque Estadual da Serra do Mar.

Houve supressão de vegetação na área de domínio;

LOTE 4 Rodovia Doutor Manoel Hyppolito Rego - SP 055 Trecho: São Sebastião (km 127,40) / Boissucanga (km 162,31)

A rodovia neste trecho percorre extensões pronunciadas da zona de serra costeira (subzona Serra do Mar).

Trecho de serra bastante sinuoso e pistas sem acostamentos. Ocorrência de escorregamentos com implantações de muros em taludes de aterro.

- A rodovia apresenta 6 interferências com áreas protegidas: Parque Estadual da Serra do Mar e Área Tombada pelo CONDEPHAAT. A rodovia intercepta Áreas de Preservação Permanente (APP's) e Áreas sob Proteção Especial (ASPE): Área sob Proteção Especial de Boissucanga, Área sob Proteção Especial do Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo - CEBIMAR-USP, Área de Proteção Especial Costão do Navio. Os pontos de interseção são: em Maresias e entre Maresias e Boissucanga;
- Supressão de vegetação na área de domínio;

LOTE 5 Rodovia Doutor Manoel Hyppolito Rego - SP 055 Trecho: Boissucanga (km 162,31) / Boracéia (km 190,907)

Relevos de transição (escarpas da Serra do Mar), planícies costeiras formadas por sedimentos marinhos por toda a orla marítima e mangues nos locais praticamente horizontais.

A cobertura vegetal originalmente presente constitui-se do chamado Complexo Mata Atlântica, nessa região, representado pela Floresta Ombrófila Densa (Floresta Atlântica), associada às formações vegetais da planície costeira: restinga.

Este trecho cruza o núcleo urbano de Boracéia e nesta área ocorre a utilização da faixa de domínio por comércio indígena no km 191,00 (OU /010) e por comércio e famílias de baixa renda em trechos de Juquehy, Boracéia, Baleia e Sahy;

- A rodovia apresenta 6 interferências com áreas protegidas: Parque Estadual da Serra do Mar e Área Tombada pelo CONDEPHAAT. A rodovia intercepta Áreas de Preservação Permanente (APP's) e Áreas sob Proteção Especial (ASPE): Área sob Proteção Especial de Boissucanga, Área sob Proteção Especial do Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo - CEBIMAR-USP, Área de Proteção Especial Costão do Navio. Os pontos de interseção são: entre Juquehy e Barra do Uma.
- Reserva Indígena de Silveiras em Boracéia distante 3 km da rodovia;
- Supressão de vegetação na área de domínio;

LOTE 06 Rodovia Doutor Manoel Hyppolito Rego - SP 055 Trecho Boracéia (km 190,907) / Bertoga (km 220,37)

O relevo caracteriza-se por planícies costeiras em toda orla marinha, terrenos baixos e mais ou menos planos; mangues com topografias quase horizontais e poucos trechos com relevo de transição que são as escarpas da Serra do Mar.

Utilização da faixa de domínio por comércio informal e cruzamento do município de Bertioga.

- A rodovia apresenta 6 interferências com áreas protegidas: Parque Estadual da Serra do Mar e Área Tombada pelo CONDEPHAAT. A rodovia intercepta Áreas de Preservação Permanente (APP's) e Áreas sob Proteção Especial (ASPE): Área sob Proteção Especial de Boissucanga, Área sob Proteção Especial do Centro de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo - CEBIMAR-USP, Área de Proteção Especial Costão do Navio;
- Reserva Indígena de Silveiras em Boracéia distante 3 km da rodovia;

Supressão de vegetação para execução de dispositivos de acesso e retorno.

LOTE 07 Rodovia Doutor Manoel Hyppolito Rego - SP 055 Trecho: Bertioga (km 220,37)/ Monte Cabrão (km 247,48)

O relevo caracteriza-se por planícies costeiras em toda orla marinha, terrenos baixos e mais ou menos planos; mangues com topografias quase horizontais e poucos trechos com relevo de transição que são as escarpas da Serra do Mar.

Neste trecho foram implantadas faixas adicionais e houve interferências com comércio informal e população de baixa renda devido a utilização da faixa de domínio

- Faixa de domínio da rodovia está em sua maior parte coberta por capoeiras de restinga em vários graus de regeneração.
- Áreas de manguezais e drenagens de grande porte como os rios Itaguapé, Guaratuba e Itapanhau, faz da região um local suscetível a impactos derivados de acidentes com cargas perigosas.
- Reserva Indígena de Silveiras em Boracéia distante 3 km da rodovia;

Supressão de vegetação para execução de terceiras faixas.

LOTE 08 Rodovia Jan Antonin Bata - SP 036 Trecho: Piracaia (Km 91,612) /Rodovia D. Pedro I (km116,110)

A rodovia está inserida no Planalto Atlântico num trecho da Serra da Mantiqueira e várzea do Rio Cachoeira. É caracterizada com relevo forte ondulado a montanhoso. Solo pouco susceptível a erosão.

A rodovia está inserida em Unidade de Conservação: Área de proteção de mananciais (Sistema Cantareira) e de preservação de cobertura florestal (APA Piracicaba-Juqueri-Mirim - área II) e também inserida na Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.

Houve a supressão de árvores isoladas (alguns eucaliptos) e limpeza de terrenos.

Duplicação da rodovia na chegada a Piracaia (km 89,80 a 91,612), com implantação de passeios, canteiro central e de praças rotatórias aos bairros Santo Reis e Jardim Alvorada e duplicação na chegada a Joanópolis (km 114,80 ao 116,10);

Desapropriação de terras desocupadas para construção de rotatórias nos acessos ao bairro de Canedos no km 81,96 e bairro Batatuba no km 84,655

Supressão de árvores isoladas (alguns eucaliptos)

LOTE 09 Rodovia Romildo Prado / Alkindar M. Junqueira SP 063 Trecho: Louveira (km 0,00) / Bragança Paulista (km 54,50)

A geomorfologia está inserida no Planalto de Jundiá, como Zona Integrante da Província do Planalto Atlântico, caracterizada por relevo de colinas e morrotes alongados. O solo é constituído por rochas cristalinas.

- A rodovia está inserida em APM (Área de Proteção de Mananciais) e APP (Área de Preservação Permanente).
- Utilização da faixa de domínio para comércio informal.
- Supressão de árvores isoladas

LOTE 10 Rodovia Doutor Octávio de Oliveira Santos - SP 147 Trecho: Socorro km (1,100) / Itapira (km 41,360)

A região encontra-se nas formações do Planalto Atlântico, cuja topografia apresenta grande diversidade e declividade, com altitudes médias de até 1.600m.

Região com características turísticas.

Uso inadequado da faixa de domínio e conflitos com usuários devido a comércio sazonal

LOTE 11 Rodovia Luiz de Queiroz - SP 304 Trecho: Rodovia Anhanguera (km 120,85) / Piracicaba (km 160,10)

Relevo: predominância de colinas e um pequeno trecho de morrotes próximo ao Distrito

Atividades: agricultura canavieira, áreas de pastagens, pequenas vilas, sede de usina de açúcar, indústrias, escolas e resquícios de mata nativa.

Supressão de árvores isoladas.

LOTE 12 Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros - SP-255 Trecho: Boa Esperança do Sul (km 122,25) / Jaú (km 147,30)

Predominância de colinas com alguns pontos mais acentuados (morrotes), próximos a Jaú e pequena escarpa na região do Morro do Querosene (km 126).

Os solos são essencialmente argilosos e vermelhos, pouco suscetível a erosão. O trecho apresenta uma intensa agricultura de cana de açúcar, com pequena transposição de mata nativa.

Supressão de vegetação na faixa de domínio.

Lote 13 Rodovia Otávio Pacheco de Almeida Prado / Dep. João Lázaro de Almeida Prado - SP 255 Jaú (km 156,30) e SP-300 / São Manuel (km 204,69)

Relevo: predominância de colinas com alguns pontos mais acentuados (morrotes) próximos a Barra Bonita e Jaú.

Atividades: predominam cultura e usinagem de cana-de-açúcar, centros urbanos e vilarejos.

Solo de boa qualidade para a agricultura e pouco suscetível a erosão.

Supressão de vegetação dentro da faixa de domínio.

LOTE 14 Rodovia Victor Maia - SP-331 TRECHO: RODOVIA WASHINGTON LUIZ KM 0,900 - IBITINGA KM 57,380

Relevo: relevo levemente ondulado, com predomínio de colinas e morrotes de baixas amplitudes e declividades;

Área de Proteção Ambiental de Ibitinga, que abrange o território do município e a margem direita do rio Jacaré e do reservatório de Ibitinga (rio Tietê) - km 46,50 ao km 58,00.

Supressão de vegetação na faixa de domínio.

LOTE 15 Rodovia Deputado Cunha Bueno - SP-253 Trecho: Pradópolis km 173 + 820 - Rio Mogi-Guaçu km 204 + 290.

Rodovia está inserida na região de Cerrado. O relevo é caracterizado por Colinas Amplas.

O trecho encontra-se a 12,5 km da Unidade de Conservação Estação Ecológica de Jataí, no município de Luís Antônio.

Supressão de vegetação na faixa de domínio no trecho de terceira faixa (km 179,27 ao 180,56).

Lote 16 Rodovia João Ribeiro de Barros - SP-294. Trecho: Marília (km 457,91) / Borá (km 503,28)

Relevo: insere-se em sua maior extensão no Planalto de Marília, caracterizado por relevo levemente ondulado com predomínio de colinas e morrotes.

Cruza vários trechos urbanos;

Supressão de vegetação (pouca relevância);

Alto índice de ocorrência de voçorocas decorrentes da concentração das águas pluviais das bacias hidrográficas que atravessam os bueiros dos aterros provocando problemas sérios de erosão;

LOTE 17 - Rodovia João Ribeiro de Barros - SP-294. Trecho: Borá (km 503,28) / Iacrí (km 547,90)

A rodovia caracteriza-se por apresentar pista única constituída de 4 faixas de tráfego, bidirecional duas a duas e acostamento em terra ou grama; apresenta 2 trechos diferenciados:

Solo arenoso com alto grau de suscetibilidade à erosão.

Relevo: insere-se em sua maior extensão no Planalto de Marília, caracterizado por relevo levemente ondulado com predomínio de colinas e morrotes.

Supressão de vegetação (pouca relevância).

LOTE 18 Rodovia Rachid Rayes - SP-333

Relevo levemente ondulado de colinas e morros, predominância de relevo montanhoso.

Supressão de árvores isoladas para implantação de terceiras faixas.

LOTE 19 Rodovia Rachid Rayes - SP 333

Planalto Ocidental; relevo com colinas amplas, morrotes alongados e espigões, possui longo trecho em reta.

Atividades: predomina agricultura e pecuária, áreas de reflorestamento e vegetação natural.

Presença de Unidade de Conservação: Estação Ecológica de Assis, e travessia da Estação Experimental do Instituto Agrônomo e de Instituto de Pesca e do Instituto Florestal, nas proximidades de Assis, com previsão de tratamento diferenciado nas intervenções neste trecho.

Houve supressão de vegetação dentro da faixa de domínio para implantação de acostamentos e faixas adicionais.

LOTE 20 Rodovia Raposo Tavares - SP 270 Trecho: Presidente Prudente (km 565,00) / Trevo Movepa (km 569,50)

A rodovia encontra-se no oeste do Estado de São Paulo. A formação original predominante na região é classificada como Floresta Tropical Semidecídua ou Floresta Mesófila Estacional, ocorrência de solos mais férteis e de topografia plana com relevos suaves e de morrotes e colinas.

A rodovia é constituída por pista dupla com duas faixas de rolamento em cada sentido de tráfego, com 3,50 m de largura cada uma. Apresenta canteiro central com largura média de 4,40 m. Atravessa o perímetro urbano de Presidente Prudente com ocupação lateral de comércio e empresas.

Houve supressão de vegetação para implantação de dispositivos de acesso e para implantação de faixas adicionais

LOTE 20 Rodovia Assis Chateaubriand - SP 425 Trecho: Martinópolis (418,00) / Presidente Prudente (450,362)

O entorno da rodovia é ocupado por propriedades agrícolas de pequeno e médio porte cuja atividade volta-se, basicamente, à pecuária. Em vista disso, a paisagem predominante constitui-se, tipicamente, de campos de pastagens. Presença de solo arenoso.

Houve supressão de vegetação para implantação de dispositivos de acesso e para implantação de faixas adicionais

ANEXO 9

Ata do CRG realizado em 26 de junho de 2007



BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO
Representação no Brasil

CONCLUSÕES DO CRG PARA REVISÃO DO PCR REALIZADA EM: 26 de junho de 2007

PROJETO: BR-0295

Empréstimo 1351/OC-BR – Programa de Recuperação de Rodovias do Estado de São Paulo

COMENTÁRIOS AO PCR:

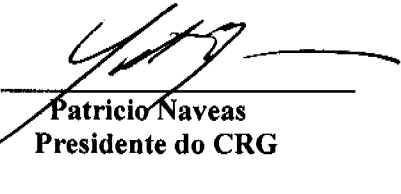
Previamente ao Comitê de Revisão Gerencial-CRG, não foram recebidos quaisquer comentários a respeito do PCR e seus anexos.

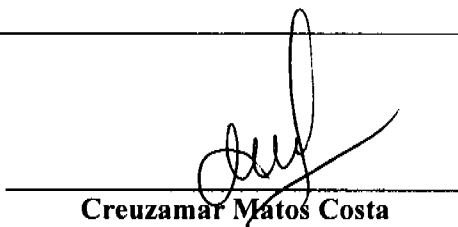
Durante a realização do CRG, por videoconferência, foram solicitados maior detalhamento nos seguintes pontos:

1. Página 6 – Explicar a grande diferença existente entre os efeitos diretos planejados e obtidos, conforme apresentados no quadro da página 7. Notadamente no caso dos custos econômicos de operação de automóveis, observou-se um valor correspondente a 35% do valor originalmente previsto;
2. Página 8 – Foi solicitado um esclarecimento mais detalhado no que se refere à diminuição das metas do Programa em função do aumento no custo das obras e das variações da taxa cambial; e
3. Página 13 – Melhorar a forma de apresentação da Lição nr. 2, tendo em vista que o Especialista da Representação fazia parte da Equipe de Projeto.

PARTICIPANTES NO CRG: Por parte da Sede: Estebán Díez Roux (RE1/FI1), Vera Vicentini (RE1/FI1), Rosana Brandão (RE1/FI1) e Raúl Tuazón (RE1/RE1); por parte da Representação no Brasil: Paulo Carvalho (Especialista Responsável pelo Projeto) Patricio Naveas (Encarregado da Representação) e Creuzamar Matos Costa (Secretária do CRG).

Aprovado:


Patricio Naveas
Presidente do CRG


Creuzamar Matos Costa
Secretária do CRG