

CONSTRUÇÃO DA VARIANTE DO MESTRE ÁLVARO NA RODOVIA BR-101/ES.

Junho/2017

DNIT

Coordenação Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária - CGMR

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



O CONTORNO DO MESTRE ÁLVARO



IMPORTÂNCIA DA OBRA

- Remoção do tráfego pesado e de longa distância da BR-101/ES no trecho urbano do município de Serra
- Melhorias significativas no trânsito da região urbana
- Única alternativa rodoviária para escoamento de cargas que tem origem ou destino às regiões Sul, Nordeste e Norte do Estado
- Redução de aproximadamente 14,3 km no trajeto entre Serra e Cariacica

CARACTERÍSTICAS DA OBRA

- 18,9 km em pista dupla
- Pista dupla com duas faixas de rolamento (7,20 m de largura)
- Acostamento interno e externo
- Canteiro central (3,0 m de largura)
- 14 viadutos (todas as interseções e retornos em dois níveis)
- 40 passagens de fauna



BREVE HISTÓRICO

- O contorno de Mestre Álvaro era uma rodovia estadual, ligando a BR-101/ES ao Contorno de Vitória
- Investimento incluído na 3ª Etapa do Programa de Concessões
 - A concessão previa toda a extensão da BR-101/BA e BR-101/ES
 - Investimentos distribuídos ao longo do tempo da concessão
 - Optou-se por separar os trechos de cada estado (BA e ES)
- Para encurtar o prazo de entrega das obras da BR-101/ES, o Governo do Estado assumiu o compromisso de fazer o projeto e a obra para então incorporá-la à concessão
- Em 2012 o trecho foi federalizado
- A obra continuaria sendo realizada pelo Estado, agora sob o instrumento de um Termo de Compromisso (pelo PAC)

TERMO DE COMPROMISSO

- O Projeto Executivo feito pelo Governo do Estado não foi aprovado por uma comissão do Ministério dos Transportes
- Optou-se então pela Contratação Integrada (anteprojeto elaborado com base no projeto executivo)
- Assinado em 2013 o Termo de Compromisso
- O edital foi publicado:
 - O edital não fora aprovado pela CGCL/DNIT (Coordenação Geral de Licitações)
 - O anteprojeto não fora aprovado pela SR/DNIT (Superintendência Regional)
- Posteriormente, a SR/ES encaminhou o edital para análise da CGCL:
 - A CGCL/DNIT aprovou o edital;
 - No entanto, constatou inconsistências no anteprojeto, que foi encaminhado para o DER fazer as correções para, então, ser aprovado pela SR (obedecendo à época as recomendações do TCU)

LICITAÇÃO E CONTRATAÇÃO PELO GOVERNO DO ESTADO

- O Governo do Estado (através da Secretaria dos Transportes e Obras Públicas - SETOP) iniciou os processos de desapropriação e a execução do contrato
- Iniciada a execução do contrato:
 - Elaboração dos Projetos Básico e Executivo
 - Conforme rege a Contratação Integrada, optou-se pela setorização dos projetos em função das dificuldades técnicas existentes
 - O DER aceitou os Projetos Básico e Executivo no segmento das estacas 500 à 950
- Ordem de Início apta a ser emitida em agosto de 2016:
 - Licença ambiental emitida
 - Compensação Ambiental atendida
 - Projeto Executivo aprovado para o segmento
- Final de 2016, o DER e a SETOP entenderam que o Termo de Compromisso deveria ser modificado para se evitar o retrabalho no processo de aceitação dos projetos
 - Governo Federal executaria a obra diretamente pelo DNIT
 - Governo do Estado executaria as Ações de Compensação Ambiental e de Desapropriação

TCU realiza uma nova auditoria onde verificou inconsistências na aprovação do projeto

SUB-ROGAÇÃO DO CONTRATO AO DNIT

- Tramitação pelo DNIT do processo de sub-rogação do contrato para análise de vantajosidade:
 - **ACÓRDÃO Nº 1077/2017:** TCU determinou que o DNIT encaminhe ao Tribunal o resultado das análises econômicas empreendidas pelo órgão com relação ao Contrato RDC 081/2014-DER-ES, bem como as alterações realizadas no Termo de Compromisso 891/2013-00-Siafi 677726 e no referido contrato.
 - Foi determinado pelo TCU que o projeto básico seja aprovado integralmente antes do início dos serviços.
 - DNIT vai cumprir as determinações, a análise da vantajosidade concluiu que a sub-rogação é economicamente viável e o contrato encontra-se na PFE, desde 13/06/2017. Será avaliada a modificação dos critérios de pagamento de forma a minimizar o desequilíbrio levantado pelo TCU.**

*** ainda não remetidas ao TCU*

SUB-ROGAÇÃO DO CONTRATO AO DNIT – PRÓXIMOS PASSOS

- Voltando da Procuradoria Federal Especializada, a sub-rogação do contrato será submetida à Colegiada
- Está em fase final no Ministério dos Transportes a constituição de uma Comissão Especial para as análises e aprovações dos projetos elaborados no ES

*** ainda não remetidas ao TCU*

SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO

- Contrato nº 081/2014 (RDC 001/2013)
 - Valor Contrato: R\$ 288.999.999,42
 - Total Liberado para o ES: R\$ 42.196.264
 - Empenhado (DNIT): R\$ 100.441.463
 - LOA 2017: R\$ -
 - PLOA 2018 (Proposta DNIT): R\$ 54.898.380

- Empreendimento prioritário do Governo Federal
 - Previsão de início das obras em 2017
 - Previsão de conclusão de 10 km até o final de 2018

SITUAÇÃO ATUAL DO CONTRATO

- Empreendimento prioritário do Governo Federal
 - Previsão de início das obras em 2017
 - Previsão de conclusão de 10 km até o final de 2018

OBRIGADO

Halpher Luiggi



halpher.luiggi@dnit.gov.br



[@HalpherLuiggi](#)