RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2017

1. Introdução

O Ministério dos Transportes publicou, no Diário Oficial da União, Editais de Chamamento Público para empresas interessadas em elaborar os estudos para concessão de novos trechos rodoviários.

O Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015 foi publicado no Diário Oficial da União em 10 de junho de 2015 e refere-se à rodovia BR-101/116/290/386/RS/SC, no trecho da BR-101, a Divisa SC/RS (rio Mampituba) e o entroncamento com a BR-290; BR-290, entre o entroncamento com a BR-101 e o km 98; BR-386, entre o entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) e o entroncamento com a BR-448; e BR-448, entre o entroncamento com a BR-386 e o entroncamento com a BR-116/290.

A Portaria MTPA nº 176, de 28 de julho de 2015, publicada no Diário Oficial da União nº 143, de 29 de julho de 2015 autorizou as empresas que manifestaram interesse em elaborar os referidos estudos.

Uma comissão de seleção, formada por técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Empresa de Planejamento e Logística – EPL e Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil – MTPA acompanhou e orientou o desenvolvimento dos estudos analisando os produtos entregues para subsidiar a decisão do Ministro quanto à escolha do estudo vencedor.

Em outubro de 2016 ocorreu alteração no escopo do projeto dividindo-se o trecho original em dois projetos distintos, incluindo o trecho da BR-290/RS, entre Guaíba e Pantano Grande.

Em 23 de dezembro de 2016, o Ministério dos Transportes aprovou o estudo técnico da empresa Triunfo Participações e Investimentos S.A. relativo ao projeto de concessão do trecho supracitado por meio do Despacho do Ministro publicado no Dário Oficial da União nº 246, de 23 de dezembro de 2016, seção 1, páginas 205 e 206.

Após análises realizadas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil foi decidido que o trecho final da concessão será de **473,92 km**, conforme disposto abaixo:

- Rodovia BR-101/RS- No trecho compreendido entre a divisa dos Estados de SC/RS, Rio Mampituba e o entroncamento com a BR-290, em Osório (88,7 km);
- Rodovia BR-290/RS- No trecho compreendido entre o entroncamento com a Rodovia BR-101, em Osório, e após o final da ponte móvel sobre o Rio Guaíba (98,10 km);
- Rodovia BR-386/RS- No trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo) e o entroncamento com a BR-116, em Canoas (265,50 km);
- Rodovia BR-448/RS- No trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-116, em Sapucaia do Sul, e o entroncamento com a BR-116/290, em Porto Alegre (21,62 km).

Nesta concessão, a futura Concessionária será responsável pela exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário.

2. Objetivo

Foi realizada sessão pública presencial no dia 16 de fevereiro de 2017 na cidade de Porto Alegre/RS, no dia 23 de fevereiro de 2017 em Brasília/DF, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública n° 001/2017, publicado em jornais de grande circulação e no Diário Oficial da União nº 22, de 31 de janeiro de 2017, seção 3, página 97.

Em 16 de março de 2017 foi realizada sessão presencial na cidade de Lajeado/RS, conforme Comunicado Relevante nº 1/2017, de 23 de fevereiro de 2017, publicado no Diário Oficial da União nº 40, de 24 de fevereiro de 2017, seção 3, página 183 e em jornais de circulação nas cidades de Porto Alegre/RS e Lajeado/RS.

No dia 17 de março de 2017 foi realizada sessão presencial na cidade de Soledade/RS, em conformidade com o disposto no Comunicado Relevante nº 2, de 8 de março de 2017, publicado no Diário Oficial da União nº 47, de 9 de março de 2017, seção 3, página 99 e em jornais de circulação nas cidades de Porto Alegre/RS e Soledade/RS. E foram realizadas as sessões presenciais de Montenegro/RS e São João do Sul/SC nos dias 22 e 24 de março de 2017, conforme Comunicado Relevante nº 3, de 16 de março de 2017, publicado no Diário Oficial da União nº 53, de 17 e março de 2017, sessão 3, página 97.

O período para envio de contribuições foi realizado das 9 horas do dia 31 de janeiro de 2017 até às 18 horas do dia 17 de março de 2017 (horário de Brasília). Posteriormente, o período de contribuições foi prorrogado até as 18 horas do dia 31 de março de 2017 (horário de Brasília), conforme Comunicado Relevante nº 1, de 23 de fevereiro de 2017. Assim, o novo período de contribuições foi das 9 horas do dia 31 de janeiro de 2017 até as 18 horas do dia 31 de março de 2017 (horário de

Brasília). Em seguida, o período de envio foi prorrogado até às 18h do dia 01 de maio de 2017 (horário de Brasília).

A audiência teve por objetivo tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/116/290/386/RS/SC, no trecho da BR-101, entre o entroncamento com a SC-290/450 e o entroncamento com a BR-290; BR-290, entre o entroncamento com a BR-101 e o km 98; BR-386, entre o entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) e o entroncamento com a BR-448; e BR-448, entre o entroncamento com a BR-386 e o entroncamento com a BR-116/290.

3. Justificativa

Compete à ANTT regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura rodoviária concedida. Desta forma, a Audiência Pública se impõe em respeito à Resolução nº 3.705/2011:

> *"Art. 2º Para fins desta Resolução são instrumentos de Participação e Controle Social:*
>
> *(...)*
>
> *IV – Audiência Pública: instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários".*

4. Desenvolvimento

A partir da análise e da constatação de que o projeto se apresenta potencialmente viável do ponto de vista técnico, submeteram-se as minutas de Edital e Contrato, assim como os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e o Programa de Exploração da Rodovia, ao Processo de Participação e Controle Social conforme exposto acima.

Na sessão presencial realizada na cidade de Porto Alegre, a mesa diretora foi composta pelo servidor Leonardo Mesquita Cavalcante, presidente e ouvidor da ANTT, o servidor Vinícius Magnus Antonius Torquato de Araujo Lima, secretário; o servidor Luiz Fernando Castilho, representante da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF) e apresentador da proposta, o procurador e representante da PF-ANTT, Alexandre Trarbach, o servidor Stephane Quebaud; e ainda, como representante da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o senhor Diógenes Eduardo Cardoso Alvares e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o servidor Fábio Luiz Lima de Freitas.

A sessão presencial realizada em Brasília teve a mesa diretora comporta pelo servidor Cesar Augusto Santiago Dias, presidente e ouvidor da ANTT, o servidor Vinícius Magnus Antonius Torquato de Araujo Lima, secretário, o procurador e representante da PF-ANTT, Fabio Marcelo de Rezende Duarte, o servidor Stephane Quebaud; e ainda, como representante da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o senhor Diógenes Eduardo Cardoso Alvares e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o servidor Fábio Luiz Lima de Freitas. A apresentação da proposta foi realizada pelo servidor Luiz Fernando Castilho.

Nas cidades de Lajeado/RS e Soledade/RS, a mesa diretora foi composta pelo servidor Leonardo Mesquita Cavalcante, presidente e ouvidor da ANTT, o servidor Vinícius Magnus Antonius Torquato de Araujo Lima, secretário, o procurador e representante da PF-ANTT, Alexandre Trarbach, o servidor Stephane

Quebaud; e ainda, como representante da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o senhor Diógenes Eduardo Cardoso Alvares e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o servidor Fábio Luiz Lima de Freitas. A apresentação da proposta foi realizada pelo servidor Marcelo Cardoso Fonseca.

Nas cidades de Montenegro/RS e São João do Sul/RS, a mesa diretora foi composta pelo servidor Leonardo Mesquita Cavalcante, presidente e ouvidor da ANTT, a servidora Luciana Faria Cortonesi, secretária, o procurador e representante da PF-ANTT, Alexandre Trarbach, o servidor Stephane Quebaud; e ainda, como representante da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o senhor Diógenes Eduardo Cardoso Alvares e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o servidor Fábio Luiz Lima de Freitas. A apresentação da proposta foi realizada pelo servidor Marcelo Cardoso Fonseca.

Após a Audiência nº 001/2017, foi realizada a análise das sugestões e contribuições pela equipe técnica e jurídica da ANTT, pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e pelos técnicos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, as quais estão respondidas no Anexo I.

5. Contribuições Recebidas

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 1/2017, foram recebidas 604 (seiscentos e quatro) contribuições, sendo 253 (duzentos e cinquenta e três) por meio do formulário eletrônico, 260 (duzentos e sessenta) manifestações orais, 38 (trinta e oito) contribuições por via postal e 54 (cinquenta e quatro) contribuições por escrito, recebidas nas cidades de Porto Alegre/RS, Brasília/DF, Lajeado/RS, Soledade/RS, Montenegro/RS e São João do Sul/SC.

As contribuições apresentadas reproduzem as colocações dos contribuintes e são acompanhadas das respostas da área técnica. As contribuições recebidas por meio do formulário eletrônico e as contribuições escritas recebidas das sessões presenciais serão dispostas na íntegra no Anexo II deste relatório.

Apresenta-se a seguir quadro estatístico requerido pela SUREG, no qual foram computadas apenas as contribuições escritas consideradas válidas.

QUADRO SUREG	
Contribuições Escritas Válidas	
Interessados	**Qtde. de Protocolos**
1) Usuário do serviço de transporte - pessoas físicas	49
2) Usuários do serviço de transporte - pessoas jurídicas	0
3) Entidades representativas de usuários do serviço de transportes	12
Subtotal	61
4) Operadores do serviço de transporte - pessoas físicas	1
5) Operadores do serviço de transporte - pessoas jurídicas	8
6) Trabalhadores do setor	71
7) Entidades representativas dos prestadores de serviço	3
8) Entidades representativas dos trabalhadores do setor	4
9) Poderes Públicos	96
10) Outros	109
Subtotal	292
TOTAL GERAL	353

6. Relação das instituições e pessoas que apresentaram manifestações

- Abraão Silva Da Silva
- Adão Villaverde (Presidência da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul)
- Ademir Bica Fagundes (Câmara de Vereadores de Taquari)
- Ademir Magnani (Prefeito do município de Caxias do Sul)
- Adilson Troca (Deputado Estadual e Presidente da CEDST)
- Afrânio Rogério Kieling (Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul- SETCERGS)

- Aislan Vieira Buhler
- Alan Vieira (vereador de Gravataí)
- Alceu Moreira (Deputado Federal)
- Alessandro Dalla Santa Andrade
- Alessandro Gasparin (presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Soledade)
- Alex Batistella Brasil
- Alex Bristo, (Presidente da Seccional Sul da Ordem dos Economistas)
- Alex Weyer
- Alexandra Cardoso da Silva (Funcionária Pública da Prefeitura de São João do Sul)
- Alexandre Guilherme Jung (Liciters Assessoria e Consultoria Ltda.)
- Alexandre Mota
- Alexandre Rampelotto
- Alisson dos Santos (PT de Soledade)
- Alisson Luiz Micoski (AURESC)
- Altair Hoerlle (Associação Com. Ind. E Serviços de Soledade)
- Altemir Tortelli (Deputado Estadual)
- Altemito Orteles (Deputado Estadual)
- Alvondi Junior
- AMESC (Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense)
- AMREC (Associação dos Municípios da Região Carbonífera)
- AMZOP (Associação dos Municípios da Zona de Produção)
- Ana Maria Hoffmann (Associação Industrial de Montenegro)
- André Campos (Presidente da Associação Comercial e Industrial de Cachoeirinha – RS)
- André Geraldo Soares
- André Porto Silveira (Vereador de Passo de Torres)

- André Roriz de Castro Barbo
- Ane Ortiz (deputada estadual)
- Anir Pedroso (Movimento Contra os Pedágios)
- Antônio Airton Quadros (Presidente da OMAC)
- Antonio Carlos Galante (jornalista de Eldorado do Sul)
- Antônio Portela de Castro (vice-prefeito de Fontoura Xavier)
- Ari Osvaldo Bueno de melo
- Ari Rabaioli (presidente da FRETRANSESC)
- Arilene Dalmoro (Vereadora de Lajeado – RS)
- Arno Heisser (ATAP)
- Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Montenegro/Pareci Novo
- Associação dos Municípios da Granda Santa Rosa/RS
- Bernardo Almeida Turela
- Betinho (Vereador e Presidente de Fontoura Xavier)
- Bianca Benck Scheffer
- Bombeiro Batista (vereador)
- Bruno Sallvatore
- Caio Efrom
- Cajar Nardes (Deputado Federal)
- Câmara de Vereadores de Sarandi – RS
- Câmara de Vereadores de Sombrio/SC
- Câmara Municipal de Alcântara/RS
- Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara
- Câmara Municipal de Içara/SC
- Câmara Municipal de Liberato Salzano/RS
- Câmara Municipal de Soledade/RS
- Câmara Municipal de Vespesiano Corrêa/RS
- Carla da Silva dos Santos

- Carlo da Silveira Framarim
- Carlos Antonio Lopes
- Carlos Augusto da Silva Marçal (Prefeitura Municipal de Eldorado do Sul)
- Carlos Eduardo Lopes da Silva (secretário de desenvolvimento econômico da Prefeitura de Passo Fundo)
- Carlos Eduardo Ranzi (Vereador de Lajeado – RS)
- Carlos Ribeiro (Presidente do Grupo Autônomos e Transporte de Palmeira das Missões – RS)
- Celso Luiz Morais
- Cézar Augusto Stein
- Christian Sangalo (agente operacional do Movimento Contra Pedágios – 386)
- Cintia Agostini (CODEVAT - Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari)
- Cirineu Webber Dimer
- Ciro Calovi Filho (agrônomo da ABIN Cachoeirinha)
- Claudia Cabeda Hagel
- Cláudio Kneste Scwartzhaust (Prefeitura Municipal de Terra de Areia / RS)
- Cleber Rodrigues Soares (presidente do Conservatório Social de Cachoeirinha)
- Cloraldino Severo (Consultor de Transportes do Comitê Gaúcho de Controle Social)
- Clorisvaldo Piuco (Presidente da SETRANS)
- Comercial de Combustíveis Simão
- CONDASB - Conselho de Desenvolvimento do Alto da Serra do Botucaraí
- Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - Unidade Regional do Rio Grande do Sul - COINF/URRS
- Covatti Filho (Deputado Federal)
- Cristian Roger Sangalli (Movimento Contra os Pedágios na BR 386)
- Cristiano Braatz (Vereador de Montenegro)

- Daiçon Maciel da Silva
- Dalírio Beber (Senado Federal)
- Daniel Freitas (Vereador também de Criciúma)
- Daniel Kopereck (KOPERECK VIAGENS E TURISMO LTDA)
- Dara Ramos lopes
- Darcy Luiz Zottis Filho (Associação Comercial e Industrial de Cachoeirinha)
- David Emenegildo Vicenço (Presidente ASSURCON)
- David Lisenso
- Débora Martins
- Decio Mazzutti
- Diógenes Miguel Telles Fonseca
- Dionatan de Brum
- Edegar Pretto (Deputado Estadual)
- Edegar Tassoni
- Eder Eduardo Muller Cicceri (Vice-prefeito de Bom Retiro do Sul)
- Ederson Fernando Spohr (vereador do município de Lajeado)
- Edgard Tassoni (Assessor do Deputado)
- Edinardo Passos
- Edinho (Vice-Prefeito de São João do Sul)
- Edmilson Busatto (Prefeito de Bom Retiro do Sul/RS)
- Edna Leal dos Santos
- Edson Brum (Deputado Estadual)
- Edson Ivo Stecker (vereador de Soledade)
- Eduardo Bosembecker
- Eduardo Santos da Costa (BNDES)
- Eduardo Vaz (vereador de Fontoura Xavier)
- Elio Gilberto Luz de Freitas (Município de Santo Antonio do Planalto/RS)
- Elizangela Bartolo Hornes

- Elizete Blehm (Sindilojas Gravataí)
- Elizeu de Souza Trajano (Presidente da CDL)
- Emanuel Hassen de Jesus (Prefeito do município de Taquari)
- Emerson Citadini (Vice-Prefeito de Praia Grande)
- Enio Bacci (Deputado Estadual)
- Enio Manoel Cardoso
- Erico Cunha (vice-presidente da Sigma)
- Ermenegildo Vicenzo (presidente da ASSURCON)
- Ernani Luis de Castro (Presidente da Câmara Municipal de Estrela)
- Esael Fernando de Oliveira
- Estevão de Loreno (Presidente da Câmara Municipal de Carazinho)
- Eugênio Model Lumertz
- Everton Farias Nascimento
- Fabiana Hertzog Dimer
- Fabiano Bergman (Vereador de Lajeado – RS)
- Fábio José Araujo Leal (Câmara Municipal de Eldorado do Sul)
- Fábio Kleim Solto
- Fábio Luiz Lima de Freitas
- FECAM - Federação Catarinense de Municípios
- Fecomércio-RS (Federação do Comércio de Bens e de Serviços do Estado do RS)
- Felipe da Silva Machado (Empresa SJS Gessos)
- Felipe Kinn da Silva (Vereador de Montenegro)
- Felisberto Godoi da Rosa
- Felix Aurélio da Costa Simão (F.J. Simão Ltda)
- Fernanda Boff dos Santos
- Fernando Santana de Morais (Vice-Prefeito do município de Carazinho)
- Filipe Turatti (Vereador de Bom Retiro do Sul – RS)

- Flávio Lammel (ex-prefeito de Victor Graeff, ex-presidente da FAMURS)
- Flávio Raupp (Prefeito de Três Cachoeiras)
- Gabriela de Farias Pinho
- Geovania de Sá (Deputada Federal)
- Geraldo (JBL Turismo)
- Gilberto Delfino, (representante do Deputado Federal Jorge Melo)
- Gilmar Sossella (Deputado Estadual
- Gilmar Sossella (Deputado Estadual)
- Giovani Cherini (Dep. Federal - PR/RS)
- Gustavo Luis Baldissera (Câmara Municipal de Vereadores de Soledade)
- Hélio Jair Cuzler
- Helio Vitor da Costa
- Henrique Maso
- Henrique Matos Maciel (Prefeito de Praia Grande)
- Idioney Oliveira Vieira (Conselho Regional de Desenvolvimento de Botucaraí)
- Ildo Paulo Salvi (vereador do município de Lajeado)
- Isabel Cristina Guimaraes Haifuch
- Ito José Lânios (Presidente da Câmara de Indústria e Comércio do Vale do Taquari)
- Ivan Bertuol (Secretaria de Transporte do estado do Rio Grande do Sul)
- Ivandro Carlos Rosa (diretor e engenheiro civil do Vale do Taquari)
- Jair Trautmann (topógrafo)
- Jairo Zandoná (vice-presidente da CIERGS, do Rio Grande do Sul)
- Jane Dimer Jacob
- Janete Maria Halle Zubes (Câmara de Vereadores de Montenegro)
- Jaziel de Aguiar Pereira
- Jenifer Costa Martins
- João Batista Ferreira (Vereador de Bom Retiro do Sul – RS)

- João Carlos Padilha (Comunidade Indígena da Borboleta)
- João Francisco Oliveira
- João Lauri Lerner
- João Paulo Silva Teixeira (Empresário da Empresa Polvilho Ensolarado do Sul)
- Joel Kerber (Vereador de Montenegro)
- Jones Martinez (Deputado Federal)
- Jorge Boeira (Deputado Federal)
- Jorgenei Sergio de Souza (vereador de Soledade)
- Jose Carlos Rodrigues Martins (Câmara Brasileira da Industria Da Construção)
- José Flávio Godoy da Rosa (Prefeito de Fontoura Xavier)
- José Luiz Cence (Prefeitura Municipal Fazenda Vilanova)
- Jose Maia Jacob
- José Moacir Peres (Chefe de Gabinete da Assembléia Legislativa do Rio Grande do Sul)
- José Nei (Deputado Estadual)
- José Pedro Turela (presidente do sindicato rural de Soledade)
- José Stédile (Deputado Federal)
- Juarez Vieira da Silva (Vereador de Montenegro)
- Juliano Rosso (Deputado Estadual do Rio Grande do Sul – RS)
- Júlio César (Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de Criciúma)
- Junior Berté (vereador de Soledade)
- Keetlen Link (Vereadora de Teutônia – RS)
- Lázaro Gomes Ferras (Piritu Tratamento de Resíduos Ltda.)
- Lázaro Gomes Ferraz
- Leandro da Rosa (Vereador de Taquari)
- Leandro Ecker (Diretor do Sinduscon)
- Leandro Luis Zanotelli (Comunidade da Linha Schell - São José)
- Leandro Rosa (Vereador de Taquari - RS)

- Leo Mota (Vereador de Fazenda Vila Nova – RS)
- Leonardo Aguiar Dimer
- Leonir Cardozo (prefeito de Sarandi)
- Lívia de Fátima Veiga Miranda (Movimento Contra os Pedágios)
- Luan Dimer Martins
- Lucas Justin Vieira (Vereador)
- Lucas Mire Mofati
- Luciano Campos Cancian
- Luciano Carminatti (Presidente da Associação do Vale do Taquari)
- Luis Klein Fernandes (Diretor geral da Distribuidora Montenegro de Confecções)
- Luiz Américo Alves Aldana (Prefeito do município de Monte Negro)
- Luiz Antonio de Souza (Preferitura Municipal Terra de Areia / RS)
- Luiz Carlos Vizzoto (vereador de Soledade)
- Luiz Fernando Martins Fonseca (Presidente do DCE da Univates – Lajeado - RS)
- Manir Zeni (advogado e cidadão de Soledade)
- Manoel Margenat Antônio (Presidente dos Sindicatos dos Trabalhadores Rurais de São João do Sul)
- Manoel Mota (Deputado Estadual)
- Manoel Rassi de Jesus
- Marcelo Caumo (Prefeito de Lajeado – RS)
- Marcelo Hertzog Dimer
- Marcelo Piloto (presidente da Concremonte)
- Marco Antonio Cardoso Barbosa
- Marco Antônio Lang (Chefia da Bancada da Assembleia Legislativa do RS)
- Marco Aurélio Wermman
- Marco Barbosa (Presidente da Câmara Municipal de Cachoeirinha)

- Marcom (deputado federal)
- Marcos Antônio de Azevedo (Vereador de Tabaí RS)
- Marcos Barbosa (Coordenador do Movimento Livre Acesso à Free Way)
- Marcos Toni (Presidente da CID de Encantado)
- Maria Arlindo Daroit (empresária)
- Maria Regina Queiroz
- Mariela Portz (Vereadora de Lajeado - RS)
- Marilda Borges Corbelini (vice prefeita de Soledade)
- Mario Marcondes Nascimento
- Maurício Rogério (Vice Prefeito do Município de Cachoeirinha)
- Mauro Giovanella (Vereador de Marques de Souza – RS)
- Melissa Minuzzi Bulegon
- Michel Manenti
- Miguel Crizel
- Miki Breer (Prefeito de Cachoeirinha)
- Milton Schmitz (FETRANSUL)
- Mirian Pereira Bittencourt
- Moacir Francisco Teixeira (Prefeito de São João do Sul)
- Moises Antonio Knopf dos Santos
- Moisés Santos (Presidente do Sindicato das Empresas de Carga de Carazinho – RS)
- Moises Schneider
- Munira Awad (Presidente do Conselho de Desenvolvimento da Região da produção de Passo Fundo – COREDE – Passo Fundo)
- Nadir Rocha (Prefeito do município de Gravataí)
- Neusa Maria Cardoso Valim Dimer
- Nilton Schimdt
- Odir Antônio Vani (Caminhoneiro autônomo)

- Orides Trajano dos Santos
- Osoaldo kras behenck
- Osvaldo da Costa (Engenheiro do DNIT)
- Pablo Vaz, (professor do Movimento Contra os Pedágios de Soledade)
- Paulo Alberto Scalco
- Paulo Giberto Dorr (Transportadora)
- Paulo Miguel Lemos Vasques
- Paulo Renato Menzel (presidente da Câmara Brasileira de Interlogistica)
- Paulo Reni da Silva
- Paulo Ricardo Cattaneo (AMASBI - Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí e Prefeito de Soledade – RS)
- Paulo Ricardo Finck (Prefeitura Municipal de Estrela)
- Paulo Silveira (vereador)
- Pedro Balbinot Arenhart (AAF)
- Pedro Batista da Rosa
- Pedro de Souza da Silva (Superintendente da Polícia Rodoviária Federal)
- Pedro Henrique Gross (Vereador de Terra de Areia)
- Pedro Lopes (presidente da ARTC)
- Pedro Westphalen (Secretário de Estado de Transporte do Estado do Rio Grande do Sul)
- Policia Rodoviária Federal
- Prefeitura Municipal de Arroio do Meio
- Prefeitura Municipal de Ijuí
- Prefeitura Municipal de Lajeado
- Prefeitura Municipal de São José do Herval/RS
- Prefeitura Municipal de Sarandi/RS
- Prefeitura Municipal de Três Cachoeiras
- Rafael Couto

- Rafael Fontana (Presidente da Amturvales)
- Rafael José Altenhofen
- Rafael Mallmann (Prefeito de Estrela)
- Ramon Constantino Guimarães
- Ramon de Jesus (Vereador de Taquari – RS)
- Régis Albino Marques Gomes (Presidente da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Gravataí - ACIGRA)
- Reinaldo Braz Pereira
- Ricardo de Alemar Rodrigues
- Ricardo Guidi (Deputado Estadual)
- Roberta Junqueira Victorelli
- Roberto Andrade (vereador do município de Gravataí)
- Roberto Brautz
- Roberto Pacheco Walcher (ONG. Amigos do Parque Delta do Jacuí)
- Roberto Porto Teixeira (Empresário)
- Rodrigo Bauer Pereira
- Rogerio (Santo Anjo da Guarda)
- Ronaldo Becker Brito (chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal)
- Ronaldo Benedet (Deputado Federal)
- Ronaldo Lazarotto (funcionário público)
- Ronei Vicente Junior (diretor da União das Associações de Bairros, de Guaíba)
- Salete Mengue Dimer
- Samuel Martim de Conto
- Sander Faria Zeferini (comunidade de Belvedere)
- Sandro Zamir Selau Webber (Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de Dom Pedro)
- Sebastião (Eucatur - Empresa União Cascavel de Transportes e Turismo Ltda
- Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda - SEAE

- Selmo Roberto Santos
- Sepe Campos (advogado)
- Sérgio Gonçalves Neto (vice-presidente da FETRANSUL)
- Sergio Kniphoff (Vereador de Lajeado – RS)
- Sergio Luis Kniphoff (vereador de Lajeado)
- Sergio Luiz dos Santos (Presidente do Poder Legislativo do Município de São João do Sul - SC)
- Sérgio Miguel Rambo (Vereador de Lajeado – RS)
- Sergio Rodrigues da Silva (vereador de Soledade)
- Sidney Anjos (Diretor Administrativo da COFIP)
- Sidney Ecker (vice-presidente da CODEVAST)
- Simone Leite (Presidente da FEDERASUL)
- SINDICAR - Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Carazinho e Região
- Solange Schardosim
- Solete Hertzog Dimer
- Tarcísio Zimmermann (Deputado Estadual)
- Tatiana Matiello Cymbalista
- Thiago de Souza Barbosa (Associação dos Moradores de Cachoeirinha)
- Tiago Simon (deputado estadual)
- Tiago Zanotelli
- Valberto Arns (secretário parlamentar)
- Valdionir Rocha (Prefeito de Morro Grande)
- Valdir João Cleber (Presidente da ACI de Montenegro)
- Valter Hernandes da Silva (motorista da Transporte Almar Ltda.)
- Valter Robalo (Secretário de Obras da Prefeitura de Montenegro)
- Vanessa Dimer Jacob Couto
- Vanius Viana Nogueira (Câmara de Vereadores de Taquari)

- Verno Aloair Müller (AMASBI - Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucarai)
- Vilmar Zanchin (Deputado Estadual)
- Vilson Pedro de Andrade (Prefeitura Municipal de Terra de Areia RS)
- Vinicius Araújo da Bancada do PCdoB (Câmara Municipal de Três Passos RS)
- Vinícius Ribeiro (Deputado Estadual)
- Vitor Espinoza (Secretário dos Movimentos Sociais da FECOSUL do Rio Grande do Sul)
- Volnei Pereira De Souza
- Volnei Zancanaro (Vereador de Estrela)
- Wagner Peres Vieira
- Waldir Blau (Presidente da Câmara de Vereadores de Lajeado – RS)
- Werner Aldair Miller (superintendente técnico)
- Wesley Staniswaff Jablonski
- Zé Nilton (Deputado Estadual)

7. Considerações Finais

As contribuições recebidas pela Comissão da Audiência Pública nº 1/2017 foram analisadas tecnicamente, e aquelas que foram aceitas serão incorporadas às referidas minutas de Edital e Contrato, assim como aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e ao Programa de Exploração da Rodovia.

8. Conclusão

Concluída a apreciação das contribuições recebidas por intermédio do Processo de Participação e Controle Social da Audiência Pública nº 1/2017, cuja síntese encontra-se registrada no Anexo I, e considerando a necessidade de tornar público os resultados, propõe-se o encaminhamento do presente Relatório, bem como das Atas das sessões presenciais para análise e aprovação da Diretoria e posterior divulgação.

Em 11 de setembro de 2017.

CÉSAR DIAS

Presidente da Audiência Pública

VINÍCIUS MAGNUS ANTONIUS TORQUATO DE ARAÚJO LIMA

Secretário da Audiência Pública

BRUNA PINHEIRO DE MELO

Coordenadora de Outorgas de Rodovias Federais

LUIZ FERNANDO CASTILHO

Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

Anexo I

Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 1/2017 e Considerações da Equipe Técnica

Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT

(31 de janeiro de 2017 a 01 de maio de 2017)

1. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3754114**

Assunto: Solicitação para que o trecho entre a Ponte do Guaíba e o pedágio de Eldorado do Sul seja incluído no novo modelo.

Contribuição: Impossibilitada de comparecer à audiência pública do dia 16/02 gostaria de me manifestar a respeito do assunto. Como moradora da região das ilhas em Eldorado do Sul, utilizo diariamente a rodovia principalmente no trecho em que as duas BRs, 116 e 290, se unem na mesma via. Este segmento, como é de seu pleno conhecimento, é de fundamental importância para as duas BRs mencionadas. É através dele que passa toda a ligação com a parte central e sul do estado bem como do acesso aos países vizinhos, Uruguai e Argentina. Nosso porto marítimo de Rio Grande é igualmente acessado por ali. A região que margeia o trecho vem sendo alvo há bastante tempo de ocupações irregulares que dificultam ampliações da rodovia, pois muitas encontram-se dentro da faixa de domínio da mesma. Vide os obstáculos e os problemas que estão sendo enfrentados para a implantação da nova ponte do Guaíba devido às invasões. Estes problemas tem sido motivo de muito trabalho e preocupação para a atual concessionária que tem, dentro do possível e das suas atribuições, buscado conter, juntamente com o poder público, o aumento dessas ocupações. São essas mesmas ocupações irregulares que vem, ao avesso da lei, interrompendo sistematicamente a rodovia causando enormes prejuízos, transtornos e trazendo perigo aos que por ela circulam sem outra alternativa de acesso à capital do estado. Sabedores de que o modelo da nova concessão exclui o trecho mencionado, manifestamos nossa profunda preocupação com o futuro desta parte tão importante das duas rodovias. A atual concessionária tem mantido a via, suas pontes e acessos em boas condições de uso. Oferece igualmente pessoal, veículos e equipamentos de socorro e manutenção permanente.

Gostaria imensamente de acreditar que o DNIT, a EGR ou qualquer outro órgão público teria condições de prestar os mesmos serviços que a atual concessionária. Porém, o estado atual das demais rodovias do estado não me permite pensar assim. Finalizo perguntando que dificuldades e problemas justificam a retirada do trecho ora mencionado? O modelo atual já inclui, bem como a praça de pedágio. Se órgãos como a ANTT existem para garantir o livre transito das rodovias, em segurança, peço que considerem a possibilidade de manter no novo modelo este trecho tão importante em que, não por casualidade, as duas BRs compartilham da mesma via. Colocando-me à disposição, na esperança de ser ouvida, agradeço a sua atenção. Claudia Cabeda Hagel claudiacabeda@gmail.com 51 992820084 Rua Martinho Poeta, 329- Bairro Picada Eldorado do Sul

Justificativa: Solicitação para que o trecho entre a Ponte do Guaíba e o pedágio de Eldorado do Sul seja incluído no novo modelo.

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve e estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

2. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3754151**

Assunto: Minuta do Contrato, Anexo 5, Tabelas I e II

Contribuição: Os valores dos descontos para reequilíbrio são irrisórios dentro do contrato, e não estimulam a empresa a cumprir as normas construtivas.

Justificativa: Visto que o percentual estabelecido não representa valor significativo, a concessionária optará por pagar o reequilíbrio em vez de executar uma obra de qualidade, pois custa mais caro executar uma obra de qualidade do que pagar o pífia "multa" pelo descumprimento do objeto de forma adequada.

Resposta da área técnica: Primeiramente, é importe esclarecer que o desconto de reequilíbrio não se configura como multa, conforme o entendimento exposto na contribuição. Vide transcrição do item 2.1 do Anexo 5:

"2.1 O Desconto de Reequilíbrio não constitui espécie de penalidade imposta à Concessionária, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do Sistema Rodoviário. Pressupõe que, se o serviço público prestado na Concessão estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no Contrato e no PER, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as Partes no Contrato, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico econômico-financeiro para os casos de descumprimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço, de acordo com os Parâmetros Técnicos e dos Parâmetros de Desempenho."

Em relação ao desconto de reequilíbrio (fator D), podemos afirmar que o mesmo foi elaborado com o intuito manter equilibrado econômica e financeiramente o contrato diante de não atendimento de parâmetros de desempenho ou atraso e inexecuções de obras.

O percentual de Fator D para cada tipo de obra é construído por meio da razão entre o valor presente líquido (VPL) do valor de cada obra em relação ao VPL total (obras e custos operacionais), descontados pela taxa interna de retorno do projeto, TIR.

Observa-se que diferentemente do reequilíbrio por meio da manutenção da TIR no Plano de negócios não alavancado, a aplicação do fator D permite que o reequilíbrio econômico-financeiro seja feito de forma imediata (em um ano), não diluindo o desequilíbrio ao longo do contrato. A metodologia de reequilíbrio proposta, por meio da aplicação do desconto de reequilíbrio, permite a recomposição do desequilíbrio do ano anterior no ano imediatamente subsequente.

No entanto, a aplicação deste mecanismo apresenta distorções quanto mais

avançada no prazo de concessão estiver uma inexecução. Este problema advém do próprio fato de que o percentual é calculado com base no valor presente relativo de uma intervenção específica. Ao se avançar nos anos do fluxo a concessionária já terá arrecadado receita nos anos anteriores considerando a obrigação como existente naquele momento.

Para fazer face a esta distorção foi proposto um ajuste, por meio da incidência do coeficiente de ajuste temporal. Basicamente, o ajuste ocorre com os seguintes passos: determinação do Fator D a ser aplicado e multiplicação do fator D por um coeficiente pré-fixado para cada ano da concessão (Coeficiente de Ajuste Temporal). Nos diversos testes realizados, a aplicação da nova metodologia do Fator D mostrou-se como ferramenta eficiente na mitigação de desequilíbrios gerados por uma inexecução plena, reduzindo drasticamente as distorções decorrentes do efeito tempo.

3. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3748674**

Assunto: solicitação sentido Porto Alegre - Soledade seja incluído redutor de velocidade na descida do parque das tuias km 257

Contribuição: solicitação sentido Porto Alegre - Soledade seja incluído redutor de velocidade na descida do parque das tuias km 257

Justificativa: local de grande perigo, pois o Parque das Tuias é um local de grande numero de veiculos que transitam em temporada de veraneio e ferias, tendo ocasionado diversos acidentes sendo que muitos deles fatais, por isso a necessidade de redutor de velocidade na descida km 257

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita, caberá à futura concessionária analisar as condições viárias e de tráfego do local e propor as medidas de segurança veicular pertinentes.

4. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3748705**

Assunto: Solicitamos a ANTT que reinclua uma concessionaria para este trecho, seu abandono vai causar um irreversível retrocesso à população usuária, marginal e ao

meio ambiente

Contribuição: sobre a concessão da rodovia BR290 é imprescindível que haja empresa responsável até no mínimo Guaíba. O trecho de Porto Alegre á Guaíba tem enorme transito diário, transita por áreas de proteção ambiental e por inúmeras cidades, necessita de total atenção, pois são mais de 50.000 veículos/dia. Temos gravíssimos problemas sociais na região das ilhas acerca da capital e com frequentes problemas de interrupção por manifestações e por ações criminosas. Necessária atenção ás frequentes enchentes que tem acontecido com milhares de pessoas afetadas. Uma rodovia papagaiada oferece mais suspenção operacional para uma área tão conturbada. Somos membros de uma associação de moradores que convive diariamente com os problemas acima colocados. GRAVE O ABANDONO DA RODOVIA.

Justificativa: Solicitamos a ANTT que reinclua uma concessionaria para este trecho , seu abandono vai causar um irreversivel retrocesso á população usuaria , marginal e ao meio ambiente .

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão, o qual será objeto de estudos de viabilidade em breve e estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

5. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3769567**

Assunto: Construção e adequação de Alças de acesso ao município de Cachoeirinha/RS e vias laterais pertencentes a BR-290, sentido porto-a legre/Litoral & Vice-versa

Contribuição: construção e adequação de Alças de acesso ao município de

Cachoeirinha/RS e vias laterais pertencentes a BR-290, sentido porto-a legre/Litoral & Vice-versa

Justificativa: conforme estudos amplamente difundidos pela mídia e amparada em estudos técnico já existente, solicitamos a adequação da rodovia perante esses pontos levantados.

Resposta da área técnica: É de amplo conhecimento que um dos principais motivos para os congestionamentos atuais no âmbito dos municípios de Cachoeirinha e Gravataí é ocasionado pela existência de rota alternativa ao pedágio posicionado no km 77 da BR-290, a qual é composta pelas Avenidas Gen. Flores da Cunha e Dorival Cândido Luz de Oliveira. Com o seu reposicionamento no km 59, após o entroncamento da BR-290 com o trevo de acesso a Gravataí, não haverá mais incentivos para a utilização da rota alternativa, reduzindo consideravelmente o fluxo de passagem no interior desses municípios.

Além disso, os ajustes no projeto, decorrentes também das contribuições da Audiência Pública, preveem a construção de alças de acesso à BR-290 em dois dispositivos existentes (passagens superiores) nos km 80 e 83,5, os quais facilitariam a integração do município de Cachoeirinha à rodovia, tornando-a mais permeável ao ingresso de veículos pela desconcentração em um número maior de acessos. O projeto ajustando prevê a sua execução até o final do segundo ano de concessão.

Dessa forma, com o efeito combinado da relocação da praça de pedágio de Gravataí e a ampliação das possibilidades de acesso de Cachoeirinha à Freeway, espera-se mitigar consideravelmente os congestionamentos existentes no fluxo Cachoeirinha – Gravataí, por meio da maior utilização da Freeway. Assim, esse novo cenário de alocação de tráfego, associado aos elevados custos da implantação de vias marginais nesse trecho, tornam essa opção pouco atrativa em uma perspectiva de custo-benefício, diante de outros investimentos necessários na rodovia. Importa ter em conta que no momento em que o Pedágio de Gravataí for relocado, o tráfego na Av.

Flôres da Cunha vai baixar consideravelmente, o que por si só irá melhorar as condições de acesso a Cachoeirinha.

6. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3769577**

Assunto: Melhoria do Sistema

Contribuição: O município de Guaíba, ao longo dos últimos vinte anos, vem arcando com custos de obras e manutenção de vias públicas, em razão da "fuga" do posto de pedágio localizado em Eldorado do Sul. Reconhecemos a importância da concessão, pois presta relevantes serviços na área de socorro médico e mecânico, bem como a manutenção e expansão das obras viárias. Assim vimos manifestar o nosso interesse de que as BRs que passam pelo município de Guaíba continuem com as concessões, mas que a Praça de Pedágio seja transferida de local, a fim de evitar mais prejuízos ao município e munícipes de Guaíba.

Justificativa: Melhoria do Sistema

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão, o qual será objeto de estudos de viabilidade em breve e estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.
A localização da referida praça de pedágio será objeto de análise quando da elaboração do segundo projeto de concessão.

7. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3769584**

Assunto: Mudança da Praça de pedágio para o KM 59

Contribuição: Conforme já proposto em audiência pública em Gravataí, somos favoráveis à troca da praça do pedágio para o km 59, bem como uma alça aproveitando o viaduto nas proximidades da empresa Nutrella- atual Bimbo

Justificativa: Contribuir com as empresas dentro dos bairros próximos, onde se concentram um pólo comercial e industrial, desafogando a passagem por dentro de

Cachoeirinha e RS 118, encurtando distâncias. Hoje que vem de Porto Alegre, para chegar aos grandes Bairros como Morada do Vale, Vila Branca, Parque Florido, etc... tem que atravessar toda a Cachoeirinha ou seguir pela RS 118, o que ocasiona muitos transtornos à mobilidade urbana a grande empresa de pães Nutrella, com muitos caminhões, também sofre com esse percurso.Isso ocasionaria uma melhora no fluxo de trânsito, bem como geraria uma economia às empresas desses locais.Sem falar no usuário que trabalha em Porto Alegre e reside nesses bairros, é o mesmo transtorno.

Resposta da área técnica: A praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. Os ajustes no projeto, decorrentes também das contribuições da Audiência Pública, prevêem a construção de alças de acesso à BR-290 em dois dispositivos existentes (passagens superiores) nos km 80 e 83,5, os quais facilitariam a integração do município de Cachoeirinha à rodovia, tornando-a mais permeável ao ingresso de veículos pela desconcentração em um número maior de acessos.

8. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3776586**

Assunto: pedido de alteração do projeto/plano de duplicação da BR 386 na comunidade de Linha Schell - município de São José do Herval

Contribuição: programa de exploração/estudos de viabilidade para concessão da BR 386 - pedido de alteração do projeto/plano de duplicação da BR 386 na comunidade de Linha Schell Município de São José do Herval - RS. Alteração do projeto original com a inclusão de duas alças de retorno nos segmentos km 284+600 e km 285+000 da BR 386 na localidade de Linha Schell

Justificativa: sem essas alças de retorno, a comunidade ficará sem ligação interna e externa, sem acessos, os estudantes da rede municipal de ensino e os universitários ficarão isolados, os agricultores com seu maquinário pesado correrão riscos de acidentes, o comércio sofrerá perdas e prejuizos, podendo ocorrer sério risco de

exodo rural e até mesmo a extinção da comunidade.

Anexo:

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO HERVAL

Of. Nº 62/2016 São José do Herval, 16 de agosto de 2016.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT:

Apraz-nos cumprimentá-los cordialmente, oportunidade em que vimos requerer junto a esse Departamento, a alteração do projeto/plano funcional de duplicação da rodovia BR 386-RS no segmento dos km 284+600 e km 285+000 do eixo existente, para incluir duas alças de retorno (à direita e à esquerda, conforme desenho anexo) para viabilizar a segurança de moradores, estudantes, e da comunidade como um todo.

Sendo o que havia para o momento, colocamo-nos à disposição pelo telefone (54) 3325-1100.

Atenciosamente,

Ademar Antônio Zanella
Prefeito Municipal

Ademar A. Zanella
PREFEITO MUNICIPAL

Av. Getúlio Vargas, 753 - Centro - Cep: 99380-000 - SÃO JOSÉ DO HERVAL - RS - Fones: - (54) 3325-1100 e (54) 3325-1080 - Fax: (54) 3325-1060 - CNPJ: 92.406.511/0001-26

Resposta da área técnica: Este trecho da BR-386 é servido por um Diamante em S. José do Herval (km279.5), um Retorno ao km285.5 e outro ao km291.5, garantindo boas condições de acessibilidade. Serão incluídas melhorias nos acessos existentes

para assegurar boas condições de segurança. Este trecho da BR-386 é servido por um Diamante em S. José do Herval (km279.5), um Retorno ao km285.5 e outro ao km291.5, garantindo boas condições de acessibilidade. Será incluída melhoria no acesso existente para assegurar boas condições de segurança.

9. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3776587**

Assunto: o modelo de cobrança e fixação de preços

Contribuição: Não reflete as condições da população local e da região. O modelo deveria ser revisto, a taxa de retorno interno, deveria balizar tanto os investimentos como a cobrança do pedágio.

Justificativa: Modelo atualmente desatualizado em virtude das tecnologias existentes tanto em controle do tráfego como em interatividade com mecanismos de controle de receita e despesa, o que facilitaria a mudança no modelo de cobrança. por exemplo mensalmente relatórios gerenciais de receita e despesa visando verificar a taxa interna de retorno, se a taxa menor que a empresa busca e que foi firmada em em contrato , as tarifas devem ser reajustadas ou retirar dos investimentos na via para manter o equilíbrio financeiro da contratada, se a taxa interna de retorno maior que o estipulado no contrato, as tarifas sofrem reajustes para menos , ou um aumento nos investimentos na via.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Considerando que o risco de tráfego (receitas) e das despesas (custos operacionais e investimentos) são da concessionária (vide capítulo 21 do contrato que trata da alocação e riscos) a contribuição não se mostra coerente com a proposta do contrato.

10. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3776591**

Assunto: Cobrança no início da Concessão - Alteração da localização a partir do 25º

mês pag. 50 da apresentação em PDF.

Contribuição: prazo muito longo, tendo em vista que se inicia a concessão com a cobrança de pedágio no referido contrato existe a mudança do pedágio de Gravataí o que deve ser respeitado

Justificativa: o prazo em que foi feita as obras para o inicio da concessão foram de 7 meses, de 04/03/1997 a 26/10/1997 , logo o prazo de 25 meses para alteração da praça de pedágio é muito longa, e fere o princípio da razoabilidade, ao qual a população da região já vem reinvindicando a mudança da atual praça.

Resposta da área técnica: A praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, e envolve, entre outros aspectos, o prazo necessário à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia à ANTT, para a sua não-objeção.

11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3776592

Assunto: Duplicações e Aumento da capacidade

Contribuição: Utilizo deste espaço para sugerir que, tanto a duplicação quanto a construção de vias marginais entre os KMs 340 e 349,5 da BR 386 seja realizado o mais rápido possível.

Justificativa: O trecho citado possui um fluxo muito maior que a capacidade da via e grande parte deste fluxo é de pessoas moradoras das cidades de Estrela e Lajeado, localizadas ao lado da BR. Com a obra, os congestionamentos e os acidentes, tão corriqueiros, cairiam consideravelmente;

Resposta da área técnica: A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria à necessidade de investimentos vultosos em um curto prazo, o que implicaria em uma tarifa de pedágio elevada, bastante superior à apresentada na audiência pública. Todavia, o projeto priorizará melhorias imediatas em trechos

críticos para a rodovia nos primeiros anos de concessão, a exemplo de intervenções em trechos urbanos que geram retenção de tráfego e, portanto, comprometem a segurança e a eficiência da via.

12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3776654

Assunto: Requerimento Câmara Municipal de Três Passos (tarifa alta, ausência de duplicação)

Contribuição:
Manifestação contrária ao projeto de exploração de rodovias apresentado pela ANTT. De acordo com a proposição, os usuários de veículso leves terão de arcar o valor de R$36,10, em ambos os sentidos da rodovia, diluídos em quatro praças de pedágios que são construídas no km 226, 260, 370 e 426. A proposta do PER é a implantação de algumas melhorias neste trecho, entretanto sem prever nenhum quilômetro de duplicações.

Justificativa: O presente requerimento justifica-se por se tratar a BR 386 da principal ligação rodoviária da região celeiro com as regiões do Vale do Taquari e Metropolitana de Porto Alegre. A proposta preliminar que está sendo apresentada condiciona valores altos e que penalizarão os usuários da rodovia, trazendo prejuízos econômicos à região, com alta no custo do frete, do transporte coletivo interurbano, impactando diretamente em setores estratégicos como comércio, indústria e agropecuária, serviços e turismo. É preciso que defendamos uma proposta alternativa, com valores razoáveis e com contrapartidas de infraestrutura realmente efetivas e que tragam benefícios aos usuários, principalmente a obrigatoriedade de duplicações. Os preços de pedágio apresentados são as tarifas iniciais e sabemos esses valores serão certamente reajustados anualmente, onerando cada vez mais a população.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio adequada,

tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia. A estratégia que utiliza as concessões como vetor de desenvolvimento mostra-se em diversos lugares do mundo e do Brasil um mecanismo de sucesso. Esse movimento foi observado, por exemplo, no Estado de São Paulo, em que o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. O cronograma de obras foi aperfeiçoado diante das contribuições da audiência pública. As obras de duplicação foram priorizadas em acordo com as lideranças locais, de forma que fossem executadas no menor espaço de tempo, mas que também não ocasionassem um impacto muito significativo na tarifa a ser cobrada dos usuários. O novo cronograma contempla o início das obras no 3º ano e a sua conclusão no 12º ano, priorizando nos primeiros anos desse período os trechos mais críticos. É cediço que a duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria à necessidade de investimentos vultosos em um curto prazo, o que implicaria em uma tarifa de pedágio elevada, bastante superior à apresentada na audiência pública. Todavia, o projeto priorizará melhorias imediatas em trechos críticos para a rodovia nos primeiros anos de concessão, a exemplo de intervenções em trechos urbanos que geram retenção de tráfego e, portanto, comprometem a segurança e a eficiência da via.

13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3777294

Assunto: Isenção para professores

Contribuição: Gostaria que os professores fossem isentos do pedágio em São João

do Sul, muitos trabalham em Santa Catarina, mas moram no Rio Grande do Sul e o contrário também acontece. Nós professores somos muito desvalorizados e já ganhamos pouco, como ainda vamos ter que pagar mais um pedágio para poder trabalhar. Gostaria que vocês pensassem nisso. Além do mais as pessoas que moram em São João do Sul, Passo de Torres, Torres, Praia Grande, Sombrio e tantos outros que vão ser atingidos com a instalação do pedágio não tem rendas muito altas e essas pessoas serão atingidas, pois não terão outra chance se não pagar mais para poder usar a estrada. Peço que vejam bem o que vão fazer, pois é um assunto muito delicado e que envolve a população de baixa renda que vivem nestes locais e que serão impossibilitadas de exercer seus trabalhos.

Justificativa: A maioria da população que mora nos municípios vizinhos onde terá o pedágio de São João do Sul precisam trabalhar e suas rendas já são baixa para pagar mais um pedágio, muitos professores utilizam a BR101 para deslocarem-se entre os estados para trabalhar, já ganham pouco. Vocês estarão desencorajando os mesmos a trabalharem fora de seus estados e isso a sociedade sai perdendo, pois muitos já nem querem ser professores, se estes que estão ainda desistirem tudo ficara pior. Pensem nisso. obrigada.

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve, não permitindo, desta forma, a conservação e operação temporárias de um trecho o qual não pertence ao projeto de concessão em comento. O trecho da BR-116/290 em questão estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3778451

Assunto: Licitação do lote 11A sem a Licitação simultânea do lote 11B deixando o trecho do vão móvel até Guaíba sem a infraestrutura necessária e atualmente disponibilizada pela concessionária

Contribuição: Prezados senhores, A ONG Amigos do Delta do Jacuí, na condição de representante dos interesses de moradores das ilhas que integram o município de Porto Alegre e da associação dos Moradores da Martinho Poeta no município de Eldorado do Sul, por ocasião das tratativas que o Governo Federal está desenvolvendo na rota de licitar trechos de rodovias federais instaladas no Rio Grande do Sul, vem manifestar-se sobre o tema, (1) elencando preocupações e (2) oferecendo sugestões, as quais gostaríamos fossem objeto de acolhida e judiciosa análise. Fazemos referência específica aos Lotes 11A e 11B. O primeiro iniciando na BR 101 em São João do Sul/SC até Osório/RS e seguindo desse ponto pela FreeWay até o Vão Móvel (ponte no rio Guaíba, km 98 da BR 290). Compreende também a BR 448 (Rodovia do Parque) e a BR 386 (BR 116 até o entroncamento da BR 285/377 para Passo Fundo). O segundo inicia no Vão Móvel e tem dois rumos, um pela BR 116 até Camaquã e o outro pela BR 290 até Pântano Grande. (1) Parte muito expressiva do fluxo de veículos que demanda do sul do Estado em direção a Porto Alegre e região metropolitana, passa por Guaíba, Eldorado, Ilha das Flores, Ilha dos Marinheiros, Ilha do Pavão e Vão Móvel. O trecho citado (aproximadamente 20 km), conforme informações da concessionária da rodovia, registrou em 2016 um total de 12.000 ocorrências, em média de 32 ocorrências por dia, cujos reflexos foram minimizados pela pronta ação da Concepa, junto com a PRF quer para reduzir os congestionamentos na entrada de Porto alegre, quer para dar assistência aos veículos acidentados e seus ocupantes, quer para coibir assaltos a mão armada que ali ocorrem com frequência e tem aumentando significativamente dia à dia. Assim sendo, as comunidades que usam esse trecho da rodovia e a população que reside nas áreas circundantes, estão preocupadas que o novo programa de licitação/concessão não contemple esse trecho crítico e, destarte restem desprovidos dos recursos mínimos necessários para a manutenção do fluxo de veículos tão

importante, e que engloba automóveis, caminhões e ônibus movimentando pessoas e mercadorias essenciais para a economia de nosso Estado. Ocorrendo o encerramento da concessão atual, cuja execução vem pautando-se pela competência e plena integração com a população e suas entidades representativas, a licitação isolada do lote 11A provocará imediata ausência da infraestrutura atualmente existente e irrecusável (ambulâncias para pronto atendimento, caminhões guincho, conservação da estrada ,retornos e acessos às diversas ilhas, manutenção da faixa de domínio, câmeras de monitoramento com imagens em uma central de monitoramento, estrutura para apoio à PRF em situações de manifestações populares com bloqueio de pista como tem sido frequente (17 ocorrências em 2016). É oportuno relembrar que já houve uma degradação significativa da segurança na região a partir do fechamento do posto da PRF que ficava na Ilha do Pavão e que então vinha prestando um excelente serviço para todos que chegam do interior do estado. (2) Diante de todo o acima discorrido, encarecemos nos seja permitido ofertar as seguintes sugestões: a) Licitar, contratar e colocar em operação simultaneamente os lotes 11A e 11B; b) Alternativamente, não sendo possível contemplar a primeira sugestão, atribuir ao vencedor da licitação do lote 11A a responsabilidade suplementar de conservação, manutenção e administração do trecho compreendido entre o Vão Móvel e a cidade de Guaíba até que o lote 11B esteja licitado e contratado. Sendo o que se nos apresentava para a ocasião, agrademos a atenção que for dispensada a esta manifestação e ficamos no aguardo de manifestação positiva e de atendimento ao nosso pleito. Atenciosamente. ONG Amigos do Delta do Jacuí Presidente: Waldir da Silveira. RG3339207

Justificativa: Ocorrendo o encerramento da concessão atual, cuja execução vem pautando-se pela competência e plena integração com a população e suas entidades representativas, a licitação isolada do lote 11A provocará imediata ausência da infraestrutura atualmente existente e irrecusável (ambulâncias para pronto atendimento, caminhões guincho, conservação da estrada ,retornos e acessos às diversas ilhas, manutenção da faixa de domínio, câmeras de monitoramento com

imagens em uma central de monitoramento, estrutura para apoio à PRF em situações de manifestações populares com bloqueio de pista como tem sido frequente (17 ocorrências em 2016). É oportuno relembrar que já houve uma degradação significativa da segurança na região a partir do fechamento do posto da PRF que ficava na Ilha do Pavão e que então vinha prestando um excelente serviço para todos que chegam do interior do estado.

Resposta da área técnica:

15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3780135

Assunto: real necessidade da instalação das praças de pedágio

Contribuição: Discussão com as representações do Vale do Taquari, através de Audiência Pública, a real necessidade da instalação das praças de pedágio; e Se por ocasião da audiência pública, se constatar a necessidade da instalação de praça de pedágio, que sejam observados os seguintes quesitos: instalação somente de 01 (uma) praça de pedágio, com valor acessível; cobrança do valor de pedágio somente no trajeto de ida, sem cobrança para o retorno; obras de melhorias devem ser imediatas; e prazo de concessão deverá ser inferior a 30 (trinta) anos.

Justificativa: A BR 386 denominada de "Rodovia da Produção", é uma via estratégica, uma vez que é a principal via federal de ligação do Município de Arroio do Meio à região metropolitana, bem como é responsável por escoar alimentos e outros tipos de produtos do Vale do Taquari para o restante do Estado, e por servir de passagem para o escoamento logístico de outras regiões. O Município perde economicamente, com a instalação de duas praças de pedágio, pois perde a competitividade para atrair novos empreendimentos, pelo fato de encarecer a logística; Os custos decorrentes do pedágio serão repassados automaticamente para aos consumidores, devido ao aumento no transporte de insumos agrícolas, matéria-prima e produtos industrializados. Justificativas propostas pelo Município e as seguinte Entidades: - Câmara dos Dirigentes Lojistas - CDL - Associação Comercial, Industrial e de Serviços - ACISAM; - Sindicato dos Trabalhadores Rurais; -

Cooperativa de Transportes Vale Log.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio adequada, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia. A estratégia que utiliza as concessões como vetor de desenvolvimento mostra-se em diversos lugares do mundo e do Brasil um mecanismo de sucesso. Esse movimento foi observado, por exemplo, no Estado de São Paulo, em que o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. O cronograma de obras foi aperfeiçoado diante das contribuições da audiência pública. As obras de duplicação foram priorizadas em acordo com as lideranças locais, de forma que fossem executadas no menor espaço de tempo, mas que também não ocasionassem um impacto muito significativo na tarifa a ser cobrada dos usuários. O novo cronograma contempla o início das obras no 3º ano e a sua conclusão no 12º ano, priorizando nos primeiros anos desse período os trechos mais críticos. É cediço que a duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria à necessidade de investimentos vultosos em um curto prazo, o que implicaria em uma tarifa de pedágio elevada, bastante superior à apresentada na audiência pública. Todavia, o projeto priorizará melhorias imediatas em trechos críticos para a rodovia nos primeiros anos de concessão, a exemplo de intervenções em trechos urbanos que geram retenção de tráfego e, portanto, comprometem a segurança e a eficiência da via.

16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3783741

Assunto: inclusão na concessão da obra de duplicação da ponte de pista simples logo após o entroncamento com a BR 448

Contribuição: Bom dia. Sou usuário frequente da BR 386 e solicito a inclusão na concessão da obra de duplicação da ponte de pista simples logo após o entroncamento com a BR 448, sentido Lajeado-Canoas. Obrigado Samuel M. de Conto

Justificativa: A duplicação dessa ponte é de extrema relevância, haja vista que nas pistas que dão acesso à mesma são de pista dupla e somente a ponte é de pista simples.

Resposta da área técnica: Já contemplado, pois a concessão se estenderá até a BR-116/RS, sendo assim a obra de transposição da estrada de ferro será duplicada.

17. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3974268

Assunto: retirada do trecho da BR-101/SC, do KM 455,9 até a divisa SC/RS, da proposta para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS.

Contribuição: retirada do trecho da BR-101/SC, do KM 455,9 até a divisa SC/RS, da proposta para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS.

Justificativa: A questão da distância entre praças inviabiliza uma praça na parte final a BR-101 do trecho catarinense, ou seja, os usuários do extremo sul de SC pagarão pedágio para investimentos no RS; A BR-101 entre Torres-RS e Osório-RS, que é o trecho gaúcho já está toda duplicada. O Edital prevê apenas algumas passarelas e melhorias em trevos e acessos. Na realidade a que precisa ser duplicada é a BR-386, que inicia em Canoas (região metropolitana de Porto Alegre); A praça antes de Torres também impossibilita o usuário de veiculo leve escolher a rota alternativa pela estrada do mar (rodovia estadual onde é proibido o tráfego de caminhões);

Quem vai do sul de SC a Torres, pagará pedágio para usar apenas 11km da rodovia. Já quem vem de Porto Alegre para qualquer praia do litoral gaúcho pagará o último pedágio na BR-290 (Santo Antonio da Patrulha) e nenhum pedágio nos 90km de BR-101 do RS. Os catarinenses ou turistas que vem a SC pagarão pedágio para manter a rodovia que da acesso as praias gaúchas.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

18. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3805622

Assunto: retirada do trecho da BR-101/SC, do KM 455,9 até a divisa SC/RS, da proposta para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS.

Contribuição: retirada do trecho da BR-101/SC, do KM 455,9 até a divisa SC/RS, da proposta para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS. Acrescentar na minuta do contrato, como forma de estimular a formação de associação de usuários e assim, fortalecendo aquelas que já são existentes. Resguardando, as associações que representam os usuários da rodovia, parte dos recursos provenientes da fiscalização das rodovias, cumprindo-se assim a determinação contida na legislação aplicável a espécie, não sei artigo 29, inciso XII da lei 9.987-95.

Justificativa: A questão da distância entre praças inviabiliza uma praça na parte final a BR-101 do trecho catarinense, ou seja, os usuários do extremo sul de SC pagarão pedágio para investimentos no RS; A BR-101 entre Torres-RS e Osório-RS, que é o trecho gaúcho já está toda duplicada. O Edital prevê apenas algumas passarelas e melhorias em trevos e acessos. Na realidade a que precisa ser duplicada é a BR-386, que inicia em Canoas (região metropolitana de Porto Alegre); A praça antes de Torres também impossibilita o usuário de veiculo leve escolher a rota alternativa pela estrada do mar (rodovia estadual onde é proibido o tráfego de caminhões); Quem vai do sul de SC a Torres, pagará pedágio para usar apenas 11km da rodovia.

Já quem vem de Porto Alegre para qualquer praia do litoral gaúcho pagará o último pedágio na BR-290 (Santo Antonio da Patrulha) e nenhum pedágio nos 90km de BR-101 do RS. Os catarinenses ou turistas que vem a SC pagarão pedágio para manter a rodovia que da acesso as praias gaúchas.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

19. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3810466

Assunto: nas áreas de descanso de motoristas deve ser dotado de tais serviços.

Contribuição: obrigação da empresa, disponibilizar banheiros completos aos usuários, não só nos postos de serviços, que são serviços particular, mas espaços sem necessidade de ter que usar sanitários dos postos e restaurantes!

Justificativa: o pagamento de pedagios já são suficientres para tais serviços, não só em postos de abastecimento e restaurantes.

Resposta da área técnica: A futura concessionária, no âmbito dos Sistemas de Atendimento aos Usuários (SAU), contará com Bases Operacionais (BSOs) com as seguintes unidades básicas: instalações de atendimento aos usuários, depósito, escritório, copa/refeitório, vestiários (feminino e masculino) e sanitários (feminino, masculino e portador de necessidades especiais)

20. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3812044

Assunto: Posicionamento da Entidade frente a instalação de uma praça de pedágio na BR-386 em Montenegro e solicitação de uma audiência pública.

Contribuição: Posicionamento da Entidade frente a instalação de uma praça de pedágio na BR-386 em Montenegro e solicitação de uma audiência pública.

Justificativa: A Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Montenegro/Pareci Novo se posiciona sobre a concessão das rodovias e a instalação de uma praça de

pedágio no município de acordo com o anexo e solicita uma audiência pública para que as partes envolvidas sejam ouvidas. Waldir João Kleber – Presidente

Anexo:

ACI MONTENEGRO PARECI NOVO

POSICIONAMENTO DA ACI MONTENEGRO/PARECI NOVOS SOBRE A INSTALAÇÃO DE UMA PRAÇA DE PEDÁGIO NA BR 386

A Diretoria da ACI de Montenegro e Pareci Novo realizou reunião no dia 07/03/2017 para analisar a proposta do Governo Federal de concessão da manutenção e ampliação de rodovias federais no RS à iniciativa privada.

Foi analisada a conjuntura atual das rodovias, seu estado de conservação e o custo dos pedágios já existentes sobre o setor produtivo gaúcho.

A conclusão inicial foi que já existe um custo considerável onerando o setor produtivo através dos pedágios já instalados. Incluir novas praças de pedágio significa sobrecarregar as empresas e as famílias com custos proibitivos no uso das rodovias.

Deveriam ser feitos todos os esforços possíveis para melhorar e conservar nossas estradas sem aumentar o custo para os usuários das mesmas.

Por outro lado existem conhecidas limitações nos orçamentos da União e do Estado do RS que limitam os investimentos em infraestrutura. Também se verifica uma melhora significativa da qualidade das rodovias nos trechos em que existem pedágios administrados de forma competente.

Levando em conta esta realidade e não havendo solução possível no momento sem a cobrança de pedágios, entendemos que o projeto precisa ser melhorado em alguns aspectos importantes.

O primeiro deles é a fixação dos valores de forma adequada, para não onerar mais do que necessário aos usuários e a permanente fiscalização das empresas responsáveis

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo

R. Ramiro Barcelos, 1700 | Montenegro - RS | CEP 95.780-000
(51) 3057.4344 | acimontenegro@acimontenegro.org.br
www.acimontenegro.org.br

ACI MONTENEGRO PARECI NOVO

pelos pedágios para que o custo dos mesmos tenha como contrapartida a diminuição dos custos de manutenção dos veículos e a redução dos acidentes de trânsito.

O segundo é a redução do tempo máximo para que a empresa vencedora faça as melhorias em todas as rodovias e a duplicação do trecho Estrela – Tio Hugo, uma vez que doze anos é um prazo longo demais para esperar pela duplicação.

São estas as considerações a serem encaminhadas na consulta pública sobre a concessão de rodovias federais no RS.

Waldir João Kleber
Presidente

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo

R. Ramiro Barcelos, 1700 | Montenegro - RS | CEP 95.780-000
(51) 3057.4344 | acimontenegro@acimontenegro.org.br
www.acimontenegro.org.br

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão

sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro e Pareci Novo, com as duplicações e melhorias previstas na concessão. O trecho entre Tabaí e Canoas, segmento de 54 km em multifaixas, que, embora possua duas faixas de rolamento por sentido, não conta atualmente com separador central (defensa ou barreira New Jersey), levando a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Já o trecho entre Estrela e Lajeado contará com vias marginais em toda a sua área de travessia urbana, além de faixa de rolamento adicional em Lajeado. Na sequência, do final da travessia urbana de Lajeado até Carazinho, o trecho será integralmente duplicado gradualmente, iniciando no 3º ano e sendo concluídas no integralmente até o 12º ano, perfazendo 166 km. No caso específico do trecho até Tio Hugo, as obras serão concluídas até o 10º ano de concessão. Adicionalmente, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização e no pavimento, as quais permitirão uma redução imediata do elevado número de acidentes que ocorre atualmente na BR-386.

21. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821237

Assunto: BR 101 km 13

Contribuição: retorno no km 13 para acesso ao paradouro 86

Justificativa: o retorno esta a 3 km de distancia, dificultando o acesso e o crescimento do Paradouro 86 e do município.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

22. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821257

Assunto: BR 101 km 13

Contribuição: acesso ao paradouro 86

Justificativa: estamos com movimento muito fraco na subida de veículos e ônibus para a praia, pois o acesso fica muito distante ao paradouro 86.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

23. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821270

Assunto: BR 101 km 13

Contribuição: acesso ao paradouro 86

Justificativa: estamos perdendo uma fatia do marcado pois o acesso ao paradouro 86 esta muito longe, 3 km !

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

24. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821298

Assunto: BR 101 km 13

Contribuição: acesso ao paradouro 86

Justificativa: precisamos de um retorno mais próximo ao paradouro pois estamos no mercado a 35 anos e apos a duplicação perdemos uma parcela significativa de clientes devido ao retorno estar muito longe

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância

de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

25. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821319

Assunto: retorno no km 13

Contribuição: retorno na BR 101 km 13

Justificativa: trabalho na pedreira 86 cujo acesso aos caminhões fica muito distante e também não é seguro devido ao grande fluxo de veículos também causando vários acidentes.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

26. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821401

Assunto: retorno no km 13 - posto 86

Contribuição: precisamos de um retorno urgente

Justificativa: estamos no mercado a 50 anos e apos a duplicação da rodovia muitos clientes deixaram de frequentar o estabelecimento devido a dificuldade de retornar, estamos realmente perdendo uma grande clientela, e por enquanto estamos com todos os impostos em dia!!!

Anexo:

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

27. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821414

Assunto: acesso ao paradouro

Contribuição: paradouro 86

Justificativa: deixei de frequentar o paradouro 86 em minhas viagens devido ao acesso que ficou muito longe!!

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior

existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

28. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821425

Assunto: trevo de acesso ao paradouro e posto 86

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: moro ao lado do paradouro 86 e temos como reclamação o acesso que ficou muito distante dificultando a nossa vida no dia a dia...

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

29. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821467

Assunto: retorno no posto 86

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: trabalho no posto 86 a 6 meses e tenho observado os clientes reclamarem muito sobre o retorno para acessar o posto 86

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

30. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3821483

Assunto: trevo para minha casa

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: precisamos urgentemente de acesso as casas e ao paradouro 86 onde eu trabalho a 3 anos.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

31. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822080

Assunto: trevo no km 13

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: precisamos de algum acesso no km 13, muitas pessoas ja perderam a vida e o trevo que tem a 3 km é perigoso e longe

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

32. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822084

Assunto: acesso ao paradouro

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: realmente necessitamos de um acesso ao paradouro 86, trabalho aqui a 5 anos e venho observando como o movimento está fraco e as pessoas que reclamam do acesso longe

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será

ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

33. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822097

Assunto: transferência de praça de pedágio de Gravataí e realização de novas audiências

Contribuição: Solicitação de demanda de associados e comunidades.

Justificativa: A praça de pedágio de Gravataí onde hoje está, inibe o desenvolvimento de Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão, e congestiona as principais avenidas dos quatro municípios, mais a zona norte de Porto Alegre, devido ás rotas de fuga do pedágio

Anexo:

FEDERASUL

UM RENASCER AOS 90 ANOS

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143894/2017-15
23/02/2017 13:53

Porto Alegre, 22 de fevereiro de 2017.

Sr.
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Prezado Senhor:

Vimos por meio desta, respeitosamente, manifestar o posicionamento da Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul - FEDERASUL referente às novas concessões de estradas federais no Estado.

Solicitamos:

1) Transferência da praça de pedágio de Gravataí/RS para após a intersecção com a ERS118, ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017;

2) Realização de audiências públicas em todos os municípios cortados pela nova concessão para que as comunidades possam se manifestar.

Certos de sua atenção.

Atenciosamente,

Simone Leite
Presidente

Largo Visconde de Cairu, 17 - 4° andar - Palácio do Comércio
90030-110 - Centro Histórico - Porto Alegre/RS - Brasil
Fone: 51 3214-4800 | contato@federasul.com.br | www.federasul.com.br

Resposta da área técnica: A praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a

construção da outra praça, e envolve, entre outros aspectos, o prazo necessário à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia à ANTT, para a sua não-objeção.

34. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822105

Assunto: acesso ao paradouro de ônibus

Contribuição: km 13,5

Justificativa: somos empresa de transporte terrestre e temos muita dificuldade ao acesso ao paradouro 86!! aguardamos alguma providencia

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

35. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822111

Assunto: transferência da praça de pedágio de Gravataí, elaboração de novo edital, alça de acesso à BR-290 e realização de novas audiências públicas

Contribuição: Demanda de associados e comunidade.

Justificativa: A praça de pedágio de Gravataí onde hoje está, inibe o desenvolvimento de Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão, e congestiona as

principais avenidas dos quatro municípios, mais a zona norte de Porto Alegre, devido ás rotas de fuga do pedágio. Nossa comunidade pleiteia também um acesso direto à BR 290.

Anexo:

Associação Comercial de Cachoeirinha

PARCEIRO Qualidade RS PGQP

CDL Cachoeirinha SCPC Administrado por BoaVista

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143896/2017-12
23/02/2017 13:55

Cachoeirinha, 22 de fevereiro de 2017.

Á Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A/C Diretor Geral Sr Jorge Luiz Bastos

Prezado Senhor Diretor,

Em atendimento á orientação da ANTT em Audiência Pública realizada em Porto Alegre, em 16/02/17 referente concessões de estradas federais no Rio Grande do Sul, seguem as demandas de nossa entidade, representativa da comunidade e empresas do Comércio, Indústria e Serviços do município de Cachoeirinha/RS:

1) Transferência da praça de pedágio de Gravataí ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017 para local posterior á intersecção da BR 290 com a ERS 118. No local atual o pedágio inibe o desenvolvimento da região metropolitana de Porto Alegre e causa engarrafamentos nos municípios de Porto Alegre, Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão em função das rotas de fuga do pedágio;

2) Até a elaboração do novo edital e definição de nova concessionária, solicitamos que o governo federal assuma a manutenção da rodovia;

3) Alça de acesso á BR 290, nos dois sentidos, no município de Cachoeirinha;

4) Realização de audiências públicas em nosso município e em todos que serão cortados pela nova concessão;

Ciente de sua compreensão quanto á importância do atendimento de nossas demandas, desde já agradecemos.

André Campos de Souza

Associação Comercial e Industrial de Cachoeirinha

Avenida Flores da Cunha, 1320 / 306 - 94.910-002 - Centro - Cachoeirinha
Fone/Fax: (51) 3471.2000 - E-mail: acc@acccachoeirinha.com.br

Resposta da área técnica: A praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a

construção da outra praça, e envolve, entre outros aspectos, o prazo necessário à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia à ANTT, para a sua não-objeção. Além disso, os ajustes no projeto, decorrentes também das contribuições da Audiência Pública, preveem a construção de alças de acesso à BR-290 em dois dispositivos existentes (passagens superiores) nos km 80 e 83,5, os quais facilitariam a integração do município de Cachoeirinha à rodovia, tornando-a mais permeável ao ingresso de veículos pela desconcentração em um número maior de acessos.

36. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822144

Assunto: acesso a parada de ônibus no paradouro 86

Contribuição: paradouro 86

Justificativa: trabalhamos com transporte de pessoas e vimos por este solicitar um melhor acesso ao paradouro 86

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

37. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822212

Assunto: acesso ao paradouro

Contribuição: paradouro e posto 86

Justificativa: trabalhamos com transporte terrestre e frequentamos o paradouro 86 a mais de 30 anos e estamos com dificuldade de acesso pois o trevo está localizado a uma distância significativa atrasando e comprometendo os horários.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

38. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822222

Assunto: Abaixo assinado transferência da praça de pedágio de Gravataí para após a intersecção com a RS 118.

Contribuição: Organizamos abaixo assinado nos municípios de Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão pedindo a imediata transferência da praça de pedágio de Gravataí para após a intersecção com a RS 118**.**

Justificativa: Onde está a praça inibe o desenvolvimento dos municípios de Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão e congestiona os mesmos municípios e a zona norte de Porto Alegre devido ás rotas de fuga deste pedágio.

Anexo:

Cachoeirinha, 23 de fevereiro de 2017.

A Vossa Excelência o Senhor
JORGE BASTOS
Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília/DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143893/2017-71
23/02/2017 13:52

Prezado Diretor,

Cumprimentando-o cordialmente, vimos por meio deste solicitar que leve em consideração as reinvindicações anteriormente tratadas pelo Movimento Livre Acesso à Free Way diretamente com Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

As assinaturas que estamos entregando, em anexo, representam uma mostra da vontade da população. Foram coletadas 3.287 assinaturas da região metropolitana, apenas na última semana, após a realização da audiência no dia 16 de fevereiro em Porto Alegre.

Certos de sua atenção para o assunto, aproveitamos a oportunidade para renovar nossos votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Marco Barbosa
Coordenador
Movimento Livre Acesso à Free Way

Darcy Zottis
Diretor
Federasul

Resposta da área técnica: A praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a

construção da outra praça, e envolve, entre outros aspectos, o prazo necessário à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia à ANTT, para a sua não-objeção.

39. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822240

Assunto: Construção retorno no KM 13 da BR101

Contribuição: Construção retorno no KM 13 da BR101

Justificativa: O acesso ao Paradouro 86 fica distante 3 KM para quem possui Caminhão/carreta/ônibus com altura superior a 4mts, tornando oneroso percorrer essa distância de 6 Km para ir e voltar ao referido Paradouro, seja para abastecer ou fazer refeições nesse ponto de parada, local existente à mais de 45 anos.

Resposta da área técnica: A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m.

40. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822245

Assunto: Construção de retorno no KM 13 da BR 101

Contribuição: Construção de retorno no KM 13 da BR 101

Justificativa: O acesso ao Paradouro 86 fica distante para retornar para abastecer, fazer refeições e utilizar os serviços naquele local.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada

a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

41. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822259

Assunto: É um direito dos moradores

Contribuição: Construção de passarela

Justificativa: Construção de passarela

Resposta da área técnica: Não é indicado o local para implantação da passarela. Contudo, informa-se que será incluída uma passarela adicional junto na proximidade de São Braz (km 9+200).

42. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822266

Assunto: retirada do lote de concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS. Destinação de parte de recursos para a fiscalização da rodovia concedida, ser destinada a associações de usuários, como forma de estimular o controle social da concessão.

Contribuição: retirada do lote de concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS. Destinação de parte de recursos para a fiscalização da rodovia concedida, ser destinada a associações de usuários, como forma de estimular o controle social da concessão.

Justificativa: 1 - A duplicação da BR 101 no Rio Grande do Sul já está pronta, não tendo nenhuma Praça prevista para a BR-101 no trecho gaúcho, que tem cerca de

90km; 2 - A primeira praça é no km 21 da BR-290, ou seja, a mais de 110 km da divisa com SC; 3 - A questão da distância entre praças inviabiliza uma praça na parte final a BR-101 do trecho catarinense, ou seja, os usuários do extremo sul de SC pagarão pedágio para investimentos no RS; 4 - A BR-101 entre Torres-RS e Osório-RS, que é o trecho gaúcho já está toda duplicada. O Edital prevê apenas algumas passarelas e melhorias em trevos e acessos. Na realidade a que precisa ser duplicada é a BR-386, que inicia em Canoas (região metropolitana de Porto Alegre); 5 - A praça antes de Torres também impossibilita o usuário de veículo leve escolher a rota alternativa pela estrada do mar (rodovia estadual onde é proibido o tráfego de caminhões); 6- Quem vai do sul de SC a Torres, pagará pedágio para usar apenas 11km da rodovia. Já quem vem de Porto Alegre para qualquer praia do litoral gaúcho pagará o último pedágio na BR-290 (Santo Antonio da Patrulha) e nenhum pedágio nos 90km de BR-101 do RS. Os catarinenses ou turistas que vem a SC pagarão pedágio para manter a rodovia que do acesso as praias gaúchas. 7- Realização de audiência pública na região do município de São João do Sul-SC, para que aquela comunidade se manifeste quanto a instalação de praça de Pedágio para servir a referida concessão rodoviária. Como forma de dar fiel cumprimento ao disposto em lei que assegura que o Poder Concedente, através da Agência Reguladora, vai estimular a formação de associações de usuários, para que haja exercício no papel de sujeito no planejamento, gestão e controle das políticas públicas. Com o objetivo de estimular a formação de uma infinidade de fiscais das concessões que, consequentemente, irão ajudar a execução contratual e realizar o equilíbrio entre os atores do contrato de concessão, onde o hipossuficiente é o usuário.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

43. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822272

Assunto: acesso ao paradouro 86

Contribuição: acesso ao paradouro 86 - km 13 na 101

Justificativa: viajamos muito fazendo RS e Sc e estamos encontrando muita dificuldade para acessar o paradouro 86 pois o trevo se encontra muito distante e os passageiros acabam reclamando pois temos que voltar na rodovia

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

44. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822283

Assunto: parada no 86 na BR 101 - km 13 na 101

Contribuição: parada no 86 na BR 101 - km 13 na 101

Justificativa: precisamos de um bom acesso para os ônibus ao paradouro 86, pois muitas empresas de turismos fazem a parada lá...

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar

condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

45. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822288

Assunto: realização de AUDIÊNCIA PÚBLICA em São João do Sul - SC

Contribuição: Pelo presente, na condição de Presidente do Poder Legislativo do Município de São João do Sul - SC (local onde será instalado um dos pedágios objeto da concessão) eu, SERGIO LUIZ DOS SANTOS vem requerer a realização de AUDIÊNCIA PÚBLICA por parte desta agência ANTT - em nosso Município para que a sociedade saojoaosulense delibera acerca da instalação da praça de pedágio dentro do Município

Justificativa: A razão do pedido se justifica uma vez que na condição de vereador eleito, assim como, Presidente Poder legislativo municipal minhas atribuições requerem trabalhar questões que envolvem o interesse da comunidade saojoaosulense. Neste sentido, diante da possibilidade de instalação da praça de pedágio dentro de nosso município, se faz pertinente que nossa comunidade seja ouvida por parte desta Agencia executiva. Logo, rogamos pelo deferimento do pedido de realização de audiência pública em data a ser definida por esta agência em nosso Município

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foi realizada uma sessão presencial em São João do Sul/SC no dia 24/03/2017.

46. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3822293

Assunto: Referente a todo processo de concessão, e AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2017, passando pelo PER (per_-_20170126) e Edital disponibilizados

Contribuição: Não localizei nenhum documento, dentro do processo de concessão, PER (per_-_20170126) e edital, no qual a PRF tenha se manifestado sobre as alterações viárias propostas, tampouco, e principalmente sobre a falta de propositura de melhorias e correção estrutural de obras de arte (principalmente retornos e rótulas) ao longo das rodovias envolvidas.

Justificativa: A PRF- Polícia Rodoviária Federal, tem muita expertise em segurança viária. Faz do seu dia a dia o atendimento de acidente e a usuários, bem como a fiscalização das rodovias federais de todo Brasil. Não se visualiza a concessão de uma rodovia federal, por 30 anos, sem que um órgão federal da importância que é a PRF, seja consultado oficialmente a se manifestar, não sobre os parâmetros financeiros da concessão, mas sobre os parâmetros técnicos de segurança da rodovia, bem como de melhorias que precisam estar previstas no PER e no edital, e que até o momento não estão, o que traz enormes prejuízos à segurança dos usuários da rodovia, uma vez que não previstos. Se incluídos depois de iniciado a concessão, acarretam ainda mais custos à população, por conta dos aditivos.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015).

Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária,

relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

47. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3823083

Assunto: Item 3.1.1 ; Pavimentos Parâmetros de Desempenho

Contribuição: Fixação de Metodologia de cálculo para Vida remanescente. Como não existe um método normatizado no Brasil, utilizar o HDM-4 do Banco Mundial

Justificativa: Sou especialista na área, mestre em pavimentos e vejo que falta de parâmetros torna o usuário vulnerável a soluções de baixo custo e a ANTT obrigada a aceitar qualquer metodologia de estimativa de vida remanescente. Podendo ocorrer que um pavimento sem vida útil possa ser "classificado" com um pavimento com vida útil de 10 anos, para isto basta usar um modelo qualquer que apenas considere IRI por exemplo

Anexo:

Contribuições Anexo 2 – PER

BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290

Quesito

Página 12 – **Item 3.1.1 – Pavimento**

O PER determina que a vida remanescente do pavimento seja comprovadamente de no mínimo 5 anos. Entretanto não estabelece o processo ou norma que deva ser seguida para esta estimativa. Conforme pode-se verificar na figura abaixo.

Não sendo mencionado no texto.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60 meses	357 meses	360 meses
Altura de areia (HS), compreendida no intervalo: 0,6 mm < HS < 1,2 mm (para camadas porosas de atrito dispensa-se o limite máximo)					x		
Valor da resistência à derrapagem: VRD > 55					x		
Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 20 reparos a cada 1 km e 4 reparos a cada 100 m					x		
Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos							x

Sugestão

Sabendo ser esta uma condição fundamental técnica e econômica posso citar o exemplo das Concessões Estaduais do Rio Grande do Sul. As rodovias tinham esta mesma premissa em contrato, contudo a aplicação de modelos de previsão de desempenho não era clara e assim os modelos oriundos dos Sistemas de Gerência de Pavimento das Concessionárias garantiam uma vida remanescente adequada ao contrato, mas o que se observou na prática foi a ocorrência de inúmeros trechos com vida remanescentes nulas, causando problemas aos usuários e demandando investimentos para obras emergenciais e muitas outras que não ocorreram.

A sugestão é que seja fixado um modelo de referência para estimativa de Vida remanescente reconhecido tecnicamente e mundialmente, por exemplo o HDM-4 ou atualização mais recente deste. Isto evita discussões futuras de durabilidade dos pavimentos e a redução de investimentos das concessionárias nos últimos anos de concessão, implicando no prejuízo para a ANTT e usuários.

Resposta da área técnica: Para melhor estimativa dos ciclos de manutenção, será utilizada da metodologia HDM-4 para o projeto em questão. Podemos afirmar que o mecanismo de aferição da vida residual do pavimento, está contido no PER/CONTRATO, porém devido ao constante avanço tecnológico da engenharia não é póssivel determinar qual método será utilizado para aferição da vida últil do pavimento em 30 anos.

48. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824546**

Assunto: pedreira

Contribuição: km 13

Justificativa: trabalho na BR 101 a 4 anos e estamos com muita dificuldade de atrair novos clientes devido ao difícil acesso a pedreira.

Resposta da área técnica: Existe um retorno com boas caraterísticas cerca de 500m a sul da pedreira e outro cerca de 1.2km a norte, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170, no qual será assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar boas condições de viragem.

49. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824575**

Assunto: um bom retorno

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: temos que melhorar o retorno no km 13!!!

Resposta da área técnica: O retorno do km13+700 tem boas características, podendo deslocar-se a entrada na BR101 um pouco para norte para melhorar o entrelaçamento. De qualquer forma, existe outro retorno com boas características ao km15+500.

50. **Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824605**

Assunto: retorno

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: precisamos de uma passagem de nível mais próxima ao paradouro 86!!!

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

51. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824614

Assunto: posto 86

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: precisamos de uma passagem mais próxima ao paradouro 86!! Estamos com o movimento muito fraco pois o retorno fica muito longe.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

52. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824619

Assunto: retorno

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: precisamos de um retorno de verdade, pois temos um na entrada de Dom Pedro de Alcântara que não passam alguns caminhões por causa da altura, sugiro que rebaixem o viaduto para a medida mínima que temos como norma!

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ônibus e carretas. Será também realocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

53. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824628

Assunto: acesso ao paradouro 86 e posto

Contribuição: BR 101 km 13

Justificativa: precisamos de uma passagem de nível mais próxima ao paradouro 86!!

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar

condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

54. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824648

Assunto: SEGURANÇA VIÁRIA

Contribuição: Implantação de passagem em desnível em todos os acessos de cidades e distritos, localizados ao longo da rodovia, inclusive de bairros e outras localidades, quando assim for necessário para assegurar a segurança de todos os usuários e pedestres. - Perímetros urbanos duplicados com elemento divisor central de pistas (instransponível para pedestres) e passarelas com distanciamento máximo de 500 metros entre si; - Iluminação da rodovia e faixa de domínio em todos os perímetros urbanos, além de viadutos, pontes e entroncamentos ao longo de todo o trecho; - Monitoramento com leitor de placas em locais estratégicos a serem definidos pela PRF (com acesso livre de visualização e configuração à PRF); - Acesso imediato a qualquer dado e/ou informação controlado pela concessionária para fins de esclarecer eventos e acidentes de trânsito, elucidar ocorrências criminais, gerar estatísticas ou em levantamentos/investigações; - Refúgios de estacionamento (com 40m de comprimento) a cada 500m aproximadamente (zonas rurais). Em serra, refúgios com 60m; - Áreas de escape para veículos de carga em serras, locais de declive acentuado e antes de pontos críticos (locais com tombamento recorrente de veículos de carga e saídas de pista em geral); - Monitoramento por câmeras de alta resolução em perímetros urbanos, entroncamentos e locais estratégicos definido em conjunto com a PRF (com acesso de visualização pleno a PRF); - Emprego e uso de novas tecnologias e estratégias nas rodovias no intuito de aumentar a segurança dos usuários, facilitar o trabalho policial, evitar acidentes e prevenir crimes de qualquer ordem. - Reduzir para 15min o tempo máximo de atendimento para

ambulâncias (em 90% dos casos), fazendo uma enorme diferença em salvamentos e socorros graves.

Justificativa: Uma concessão só se justifica se criar condições de excelência em tudo o que propõe na rodovia, sobretudo em segurança para todos.

Resposta da área técnica: Esta contribuição é de âmbito geral. No entanto, grande parte das sugestões apresentadas já estão incorporadas nas propostas para a Concessão. No entanto, é necessário ter em consideração a sustentabilidade económica da mesma, o que não permite a inclusão de todas as medidas apontadas.

55. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3824993

Assunto: retorno em Dom Pedro

Contribuição: retorno 101

Justificativa: precisamos de um bom retorno em Dom Pedro, está uma vergonha !!

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2 km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80 m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40 m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50 m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ônibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

56. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3825028

Assunto: retorno muito longe

Contribuição: br 101 km 13

Justificativa: pego o ônibus no paradouro 86 a 20 anos e o retorno ficou muito distante da parada!!!

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

57. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3825044

Assunto: per_-_20170126, tabela "Resumo de Melhorias", na página 47 e 48, do item 3.2.1.2 Obras de Melhoria

Contribuição: Consultando o SNV no site do DNIT (http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao) não foi possível localizar no SNV 2015 disponibilizado os seguintes trechos constantes do per_-_20170126, tabela "Resumo de Melhorias", na página 47 e 48, do item 3.2.1.2 Obras de Melhoria: 386BRS0262 386BRS0340 386BRS0350

Justificativa: Por ser um documento legal, através do qual será proposta uma licitação de concessão de 30 anos, deve estar corretao e conforme legislação normativa vigente

Anexo:

Resumo de Melhorias

Código SNV	Vias Marginais (extensão útil em km)	Acesso (un)	Diamante (un)	Diamante Invertido (un)	Passarela (un)	Trevo (un)	Trombeta (un)	Parclo (un)	Retornos	
									Em Nível (un)	(Meio) Em Nível (un)
101BRS4320	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-
101BRS4340	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
101BRS4350	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1
101BRS4360	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
101BRS4380	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
101BRS4420	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
101BRS4425	-	-	-	-	2	-	-	-	1	1
Subtotal BR-101	**-**	**-**	**1**	**-**	**7**	**-**	**-**	**1**	**5**	**2**
290BRS0015	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
290BRS0040	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
290BRS0090	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Subtotal BR-290	**-**	**-**	**-**	**-**	**3**	**-**	**1**	**1**	**-**	**-**
386BRS0190	-	6	-	-	1	-	-	-	3	-
386BRS0210	-	4	1	-	1	1	-	-	4	1
386BRS0230	-	3	2	-	2	-	-	-	-	-
386BRS0235	-	2	1	-	1	-	-	-	2	-
386BRS0238	-	4	1	-	1	-	-	-	1	-
386BRS0240	-	7	1	-	-	-	-	1	3	-
386BRS0242	-	3	-	-	-	-	-	1	1	-
386BRS0244	-	5	-	-	2	-	1	-	2	-
386BRS0247	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-
386BRS0250	-	1	1	-	2	2	1	-	-	-
386BRS0260	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-

47

Código SNV	Vias Marginais (extensão útil em km)	Acesso (un)	Diamante (un)	Diamante Invertido (un)	Passarela (un)	Trevo (un)	Trombeta (un)	Parclo (un)	Retornos	
									Em Nível (un)	(Meio) Em Nível (un)
386BRS0262	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
386BRS0263	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
386BRS0265	-	4	1	-	-	-	-	-	-	2
386BRS0271	1,0	-	1	-	-	-	-	-	-	-
386BRS0290	4,0	1	-	-	1	-	-	-	-	-
386BRS0330	4,0	14	-	-	2	1	-	-	3	-
386BRS0340	6,2	2	-	1	-	-	-	1	-	1
386BRS0350	6,8	-	-	1	1	-	-	1	-	-
Subtotal BR-386	**22,0**	**60**	**10**	**2**	**17**	**5**	**3**	**4**	**19**	**4**
Total Geral	**22,0**	**60**	**11**	**2**	**27**	**5**	**4**	**6**	**24**	**6**

**A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou tapers) e faixas de aceleração e desaceleração*

Resposta da área técnica: Existe uma correspondência entre o quadro do SNV e o alinhamento de projeto, apresentado junto aos Estudos de Viabilidade do empreendimento (Volume 2, Tomo I - Cadastro).

58. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3825056

Assunto: per_-_20170126, tabela "Resumo de Melhorias", na página 47 e 48, do item 3.2.1.2 Obras de Melhoria

Contribuição: Consultando o SNV no site do DNIT (http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao) não foi possível localizar no SNV 2015 disponibilizado os seguintes trechos constantes do per_-_20170126, tabela "Resumo de Melhorias", na página 47 e 48, do item 3.2.1.2 Obras de Melhoria: 386BRS0262 386BRS0340 386BRS0350

Justificativa: Por ser um documento legal, através do qual será proposta uma licitação de concessão de 30 anos, deve estar correta e conforme legislação normativa vigente

Anexo:

Resumo de Melhorias

Código SNV	Vias Marginais (extensão útil em km)	Acesso (un)	Diamante (un)	Diamante Invertido (un)	Passarela (un)	Trevo (un)	Trombeta (un)	Parclo (un)	Retornos	
									Em Nível (un)	(Meio) Em Nível (un)
101BRS4320	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-
101BRS4340	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
101BRS4350	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1
101BRS4360	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
101BRS4380	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
101BRS4420	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
101BRS4425	-	-	-	-	2	-	-	-	1	1
Subtotal BR-101	**-**	**-**	**1**	**-**	**7**	**-**	**-**	**1**	**5**	**2**
290BRS0015	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
290BRS0040	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
290BRS0090	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Subtotal BR-290	**-**	**-**	**-**	**-**	**3**	**-**	**1**	**1**	**-**	**-**
386BRS0190	-	6	-	-	1	-	-	-	3	-
386BRS0210	-	4	1	-	1	1	-	-	4	1
386BRS0230	-	3	2	-	2	-	-	-	-	-
386BRS0235	-	2	1	-	1	-	-	-	2	-
386BRS0238	-	4	1	-	1	-	-	-	1	-
386BRS0240	-	7	1	-	-	-	-	1	3	-
386BRS0242	-	3	-	-	-	-	-	1	1	-
386BRS0244	-	5	-	-	2	-	1	-	2	-
386BRS0247	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-
386BRS0250	-	1	1	-	2	2	1	-	-	-
386BRS0260	-	2	-	-	1	1	-	-	-	-

47

Código SNV	Vias Marginais (extensão útil em km)	Acesso (un)	Diamante (un)	Diamante Invertido (un)	Passarela (un)	Trevo (un)	Trombeta (un)	Parclo (un)	Retornos	
									Em Nível (un)	(Meio) Em Nível (un)
386BRS0262	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
386BRS0263	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
386BRS0265	-	4	1	-	-	-	-	-	-	2
386BRS0271	1,0	-	1	-	-	-	-	-	-	-
386BRS0290	4,0	1	-	-	1	-	-	-	-	-
386BRS0330	4,0	14	-	-	2	1	-	-	3	-
386BRS0340	6,2	2	-	1	-	-	-	1	-	1
386BRS0350	6,8	-	-	1	1	-	-	1	-	-
Subtotal BR-386	**22,0**	**60**	**10**	**2**	**17**	**5**	**3**	**4**	**19**	**4**
Total Geral	**22,0**	**60**	**11**	**2**	**27**	**5**	**4**	**6**	**24**	**6**

**A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou tapers) e faixas de aceleração e desaceleração*

Resposta da área técnica: Existe uma correspondência entre o quadro do SNV e o alinhamento de projeto, apresentado junto aos Estudos de Viabilidade do empreendimento (Volume 2, Tomo I - Cadastro).

59. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3825081

Assunto: per_-_20170126, tabela "Resumo de Melhorias", na página 47 e 48, do item 3.2.1.2 Obras de Melhoria

Contribuição: Consultando o SNV no site do DNIT (http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao) não foi possível localizar no SNV 2015 disponibilizado os seguintes trechos constantes do per_-_20170126, tabela "Resumo de Melhorias", na página 47 e 48, do item 3.2.1.2 Obras de Melhoria: 386BRS0262 386BRS0340 386BRS0350

Justificativa: Por ser um documento legal, através do qual será proposta uma licitação de concessão de 30 anos, deve estar correta e conforme legislação normativa vigente

Resposta da área técnica: Existe uma correspondência entre o quadro do SNV e o alinhamento de projeto, apresentado junto aos Estudos de Viabilidade do empreendimento (Volume 2, Tomo I - Cadastro).

60. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3825124

Assunto: Item 3.1.1 – Pavimento Parâmetro de desempenhos. Afundamentos nas trilhas de roda.

Contribuição: Proposição de adoção de metodologia de medição do afundamento máximo e do potencial de água máxima para previsão de aquaplanagem utilizando o perfil transversal.

Justificativa: Atualmente são utilizados os perfilômetros inerciais que medem a trilha de roda mínima, com 3 ou 5 sensores, lesando o parâmetro de norma e não garantindo segurança ao usuário. Muito grave esta situação. O PER sequer cita isto. Estou anexando justificativas e normas que comprovam minha teoria.

Resposta da área técnica: Proposta não aceita. A fiscalização acompanha o atendimento aos parâmetros de desempenho previstos no PER e a metodologia para aferição poderá ser definida a qualquer momento, não sendo necessária a sua inclusão no PER.

61. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3825141

Assunto: 3.1.1 pavimentos - Parâmetros de desempenho

Contribuição: Inserção e definição do perfil transversal para definição do ATR máximo e altura do potencial de agua na trilha de roda conforme normativas internacionais LCPC e AFNOR

Justificativa: O PER não especifica a medida de leitura e hoje as concessionárias e ANTT aceitam a utilização de perfilometro inercial que mede apenas a ATR MINIMO, conforme apresentado por barella, 2001. Isto fere os parâmetros de contrato e causa muito danos ao usuário.

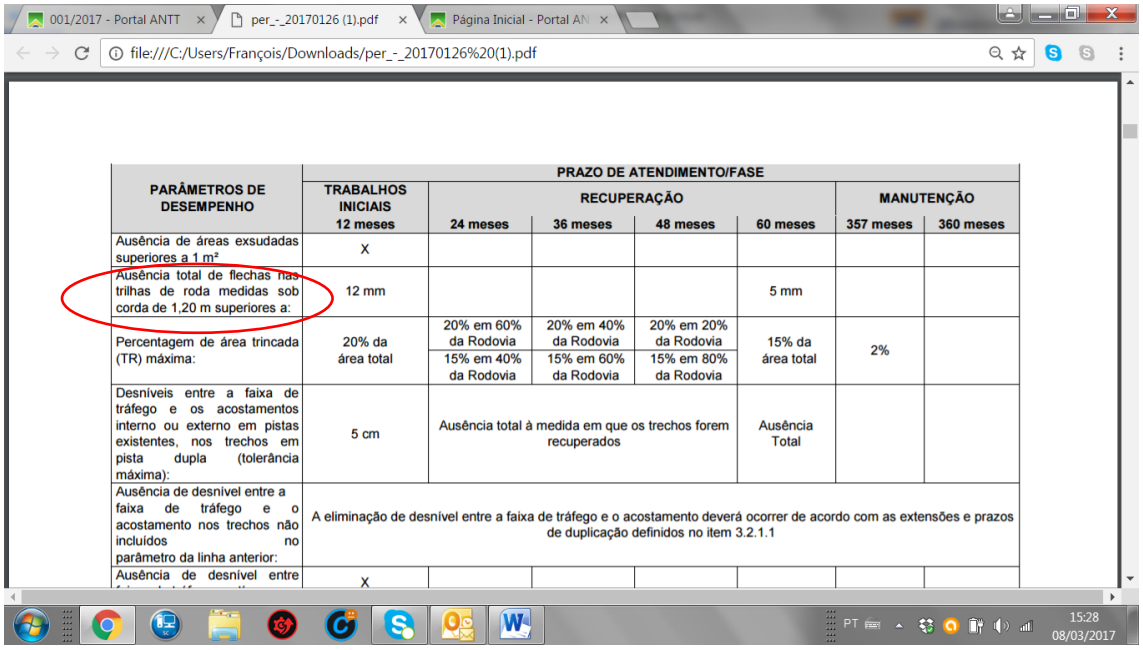
Anexo:

Contribuições Anexo 2 – PER

BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290

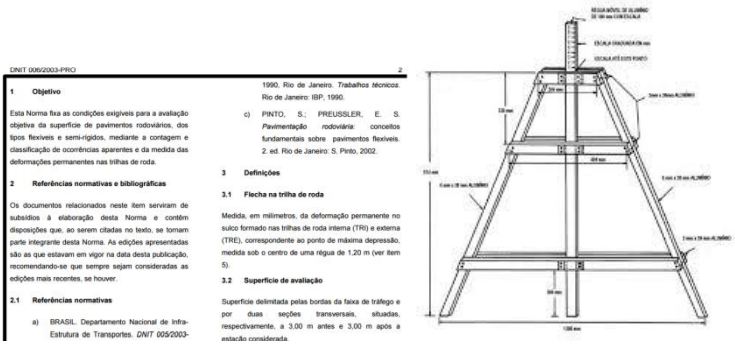
Quesito

Página 10 – **Item 3.1.1 – Pavimento**



PARÂMETROS DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60 meses	357 meses	360 meses
Ausência de áreas exsudadas superiores a 1 m²	X						
Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:	12 mm				5 mm		
Percentagem de área trincada (TR) máxima:	20% da área total	20% em 60% da Rodovia 15% em 40% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia 15% em 60% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia 15% em 80% da Rodovia	15% da área total	2%	
Desníveis entre a faixa de tráfego e os acostamentos interno ou externo em pistas existentes, nos trechos em pista dupla (tolerância máxima):	5 cm	Ausência total à medida em que os trechos forem recuperados			Ausência Total		
Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos não incluídos no parâmetro da linha anterior:	A eliminação de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação definidos no item 3.2.1.1						
Ausência de desnível entre	X						

A medição de flechas nas trilhas de rodas com cordas de 1,20 metros, de acordo com a norma DNIT 006/2003. A qual estipula – "Afundamento nas trilhas de rodas é a medida, em milímetros, da deformação permanente no sulco formado nas trilhas de roda interna (TRI) e externa (TRE), correspondente ao ponto de máxima depressão, medida sob o centro de uma régua de 1,20 m (ver item 5)".



DNIT 006/2003-PRO

1 Objetivo

Esta Norma fixa as condições exigíveis para a avaliação objetiva da superfície de pavimentos rodoviários, dos tipos flexíveis e semi-rígidos, mediante a contagem e classificação de ocorrências aparentes e da medida das deformações permanentes nas trilhas de roda.

2 Referências normativas e bibliográficas

Os documentos relacionados neste item serviram de subsídios à elaboração desta Norma e contêm disposições que, ao serem citadas no texto, se tornam parte integrante desta Norma. As edições apresentadas são as que estavam em vigor na data desta publicação, recomendando-se que sempre sejam consideradas as edições mais recentes, se houver.

2.1 Referências normativas

a) BRASIL. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. *DNIT 005/2003-*

1990. Rio de Janeiro. *Trabalhos técnicos*. Rio de Janeiro: IBP, 1990.

c) PINTO, S.; PREUSSLER, E. S. *Pavimentação rodoviária*: conceitos fundamentais sobre pavimentos flexíveis. 2. ed. Rio de Janeiro: S. Pinto, 2002.

3 Definições

3.1 Flecha na trilha de roda

Medida, em milímetros, da deformação permanente no sulco formado nas trilhas de roda interna (TRI) e externa (TRE), correspondente ao ponto de máxima depressão, medida sob o centro de uma régua de 1,20 m (ver item 5).

3.2 Superfície de avaliação

Superfície delimitada pelas bordas da faixa de tráfego e por duas seções transversais, situadas, respectivamente, a 3,00 m antes e 3,00 m após a estação considerada.

Especificação DNIT 006/2003 – PRO

Este processo garante efetivamente que esta se buscando a trilha de roda, afundamento máximo, o que trás mais segurança ao usuário evitando deformações plásticas e zonas de aquaplanagem.

Porém a ANTT tem recebido das concessionárias todos os levantamentos de afundamentos plásticos através do equipamento “barra laser” com três e no máximo cinco sensores adequados para a coleta do IRI, mas sensivelmente imprecisos para a definição das trilhas de rodas (Afundamentos), pois como se mostram nas imagens ele define um plano/perfil mínimo do segmento e não afundamento máximo como prevê a normativa. Esta afirmação pode ser verificada na dissertação de mestrado da EPUSP, 2001 de Barella, Rodrigo Maluf. Demonstrada nas citações desta abaixo. Vale lembrar que este é o proprietário da maior empresa nacional de perfilometros, a Cibermétrica.

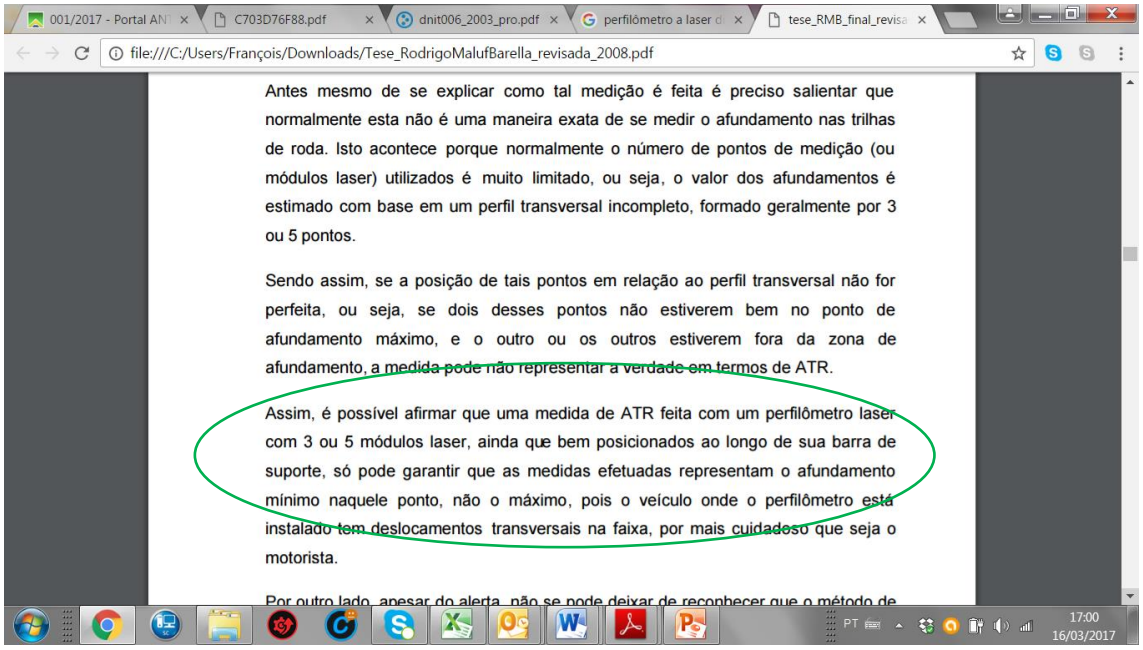
Capítulo 4.

Dependendo do número de módulos laser que um perfilômetro possui, pode ser possível a medição simultânea do afundamento nas trilhas de roda de uma faixa de rolamento, ou seja, neste caso se está medindo além do perfil longitudinal, alguns pontos do perfil transversal do pavimento.

118

Por exemplo, quando se usa três módulos laser, sendo dois deles posicionados sobre as trilhas de roda e o terceiro posicionado no meio, entre os anteriores

Dissertação de mestrado Barella, 2001

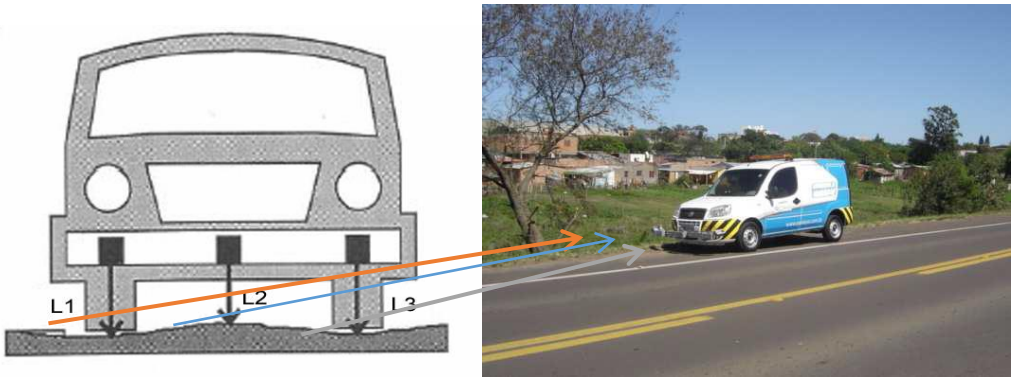


Antes mesmo de se explicar como tal medição é feita é preciso salientar que normalmente esta não é uma maneira exata de se medir o afundamento nas trilhas de roda. Isto acontece porque normalmente o número de pontos de medição (ou módulos laser) utilizados é muito limitado, ou seja, o valor dos afundamentos é estimado com base em um perfil transversal incompleto, formado geralmente por 3 ou 5 pontos.

Sendo assim, se a posição de tais pontos em relação ao perfil transversal não for perfeita, ou seja, se dois desses pontos não estiverem bem no ponto de afundamento máximo, e o outro ou os outros estiverem fora da zona de afundamento, a medida pode não representar a verdade em termos de ATR.

Assim, é possível afirmar que uma medida de ATR feita com um perfilômetro laser com 3 ou 5 módulos laser, ainda que bem posicionados ao longo de sua barra de suporte, só pode garantir que as medidas efetuadas representam o afundamento mínimo naquele ponto, não o máximo, pois o veículo onde o perfilômetro está instalado tem deslocamentos transversais na faixa, por mais cuidadoso que seja o motorista.

Medição de afundamentos mínimos com perfilometro inercial (Barell, 2001).



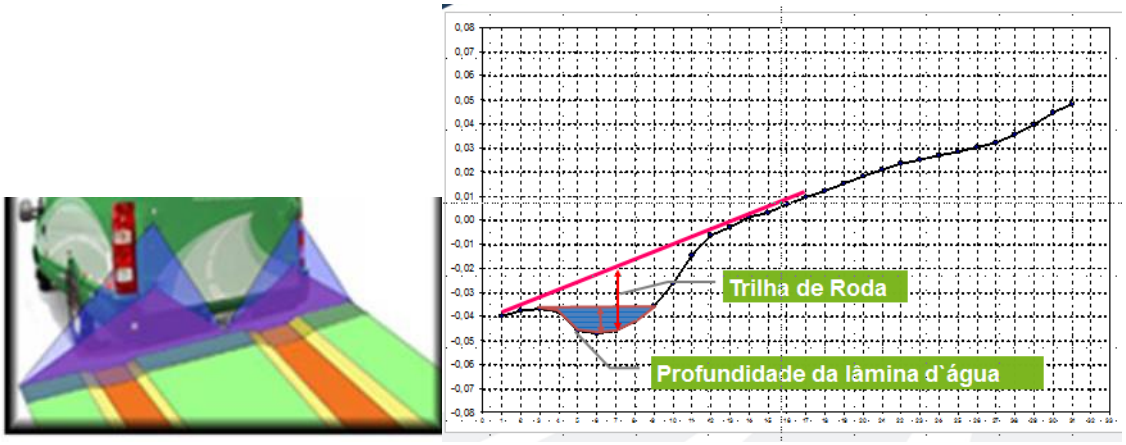
ATR médio definido por três sensores – Década de 2000. Desenvolvido por Barella (dissertação de mestrado POLI-USP). Atualmente utilizado pelas concessionárias.

Sugestão

Não aceitar o uso de barras com 3 ou 5 lasers que medem o afundamento minimo em cada trilha de roda, tornando esta uma medida muito aquém da trilha que realmente ocorre. Estando contra a segurança e sendo muito flexível com as concessionárias. Sabe-se que no mundo e no Brasil existem equipamentos que medem no mínimo 1280 pontos (uma leitura a cada 0,31 cm) e chegam até 6.000 pontos em cada secção transversal e portanto, comparados as barras lasers que medem 3 ou 5 pontos (uma leitura a cada 80 cm), apresentam imensa superioridade e precisão, inclusive medindo a declividade transversal, inclinação da pista e área de inundação (aquaplanagem) durante chuva, pede-se esta substituição e não aceitação destas barras lasers.

Ainda sabe-se que os modelos de previsão de desempenho são extremamente condicionados pelas flechas nas trilhas de rodas. A utilização das barras lasers trás um ganho significativo as concessionárias e um prejuízo enorme as condições de segurança do usuário e ao patrimônio público através da avaliação da vida remanescente que tem as flechas “minoradas” pelo uso das barras lasers.

Assim sugere-se que adote por padrão a medição do perfil transversal total pois este permite além de obter o afundamento máximo (trilha de roda máxima), a profundidade de lamina d`água, sendo esta fundamental parâmetro para a definição dos pontos de aquaplanagem, como mostram as figuras abaixo. As normas de referencia sugeridas para estes parâmetros são NFR 98-219.1 (Norme Française de 1998) e LCPC – Methode Dèssai 49 – Mesure et intrepretation du profile em travers – 2001.



ATR medido por varredura de no mínimo 1280 pontos – Década de 2000. Aplicado na Europa, USA e desenvolvido no Canadá. Sistema preciso e que permite maior precisão na medição de trilhas de rodas.

Resposta da área técnica: Proposta não aceita. A fiscalização acompanha o atendimento aos parâmetros de desempenho previstos no PER e a metodologia para aferição poderá ser definida a qualquer momento, não sendo necessária a sua inclusão no PER.

62. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3825170

Assunto: Item 4 Monitoração e relatórios de Pavimentos - PER

Contribuição: Sugere-se que o uso de todos os equipamentos já normalizados pelo DNIT, por exemplo FWD (1996), Deflectógrafo Lacroix (2012), curviametro (2016) bem como equipamentos mais modernos normatizados na Europa, USA, ou outros países possam ser utilizados, desde que devidamente aferidos com a VIGA BENKELMAN, em trecho experimental de 1000 metros, no início de cada serviço.

Justificativa: O PER está propondo na página 93 uma reserva de mercado com a proposição da avaliação da deflectometria utilizando o FWD ou qualquer outra

metodologia que a qual possui correlações comprovadas com os resultados obtidos pelo FWD.

Anexo:

Contribuições Anexo 2 – PER

BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290

Quesito

4. MONITORAÇÃO E RELATÓRIOS

4.1.2. Cadastro Inicial da Rodovia (pg. 93)

4.1.2. Cadastro Inicial da Rodovia

O cadastro inicial da rodovia deverá conter o cadastro completo dos elementos funcionais da rodovia, suficientes para avaliação dos Parâmetros de Desempenho e demais informações dos Relatórios de Monitoração, incluindo:

- Pavimento;
- Elementos de Proteção e Segurança;
- Obras-de-Arte Especiais;
- Sistemas de drenagem e Obras-de-Arte Correntes;
- Terraplenos e estruturas de contenção;
- Canteiro central e faixa de domínio, incluindo passivos ambientais;
- Edificações e instalações operacionais;
- Sistemas elétricos e de iluminação.

O cadastro do pavimento deverá compreender, no mínimo:

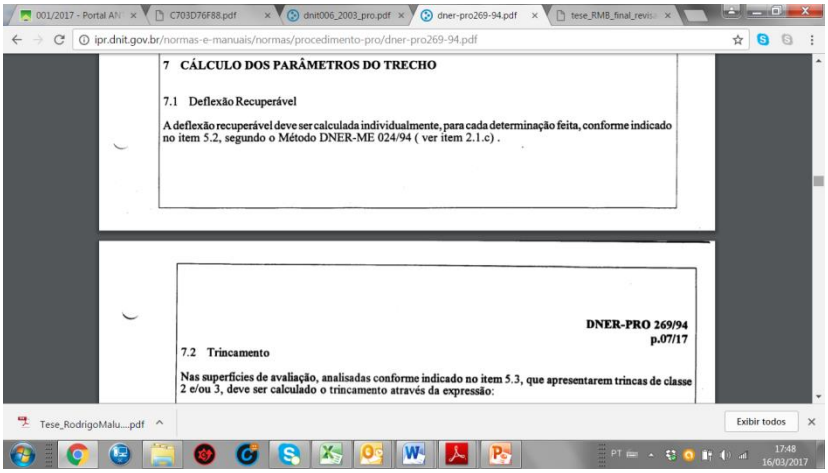
- Levantamento das condições estruturais dos pavimentos, com identificação de suas camadas, espessuras, data de execução do pavimento original e subsequentes intervenções;
- Levantamento do Módulo de Resiliência ou MR (em MPa) e Índice de Suporte Califórnia ou CBR;
- Determinação da largura das faixas de tráfego, de segurança e dos acostamentos;
- Avaliação do estado dos pavimentos, incluindo:
  - Deflectometria, utilizando o FWD ou qualquer outra metodologia a qual possui correlações comprovadas com os resultados obtidos pelo FWD (uso após prévio aceite pela ANTT);;
  - Avaliação da irregularidade longitudinal, com obtenção do IRI;

93

O PER está propondo na página 93 uma reserva de mercado com a proposição da avaliação da deflectometria utilizando o FWD ou qualquer outra metodologia que a qual possui correlações comprovadas com os resultados obtidos pelo FWD.

Sugestão

Esta definição é equivocada pois o equipamento de referência das normas brasileiras é a Viga Benkelman e todos os métodos de projeto e avaliação no Brasil estipulam que os resultados de qualquer equipamento devem ser correlacionados com a VIGA BENKELMAN e não com FWD.



7 CÁLCULO DOS PARÂMETROS DO TRECHO

7.1 Deflexão Recuperável

A deflexão recuperável deve ser calculada individualmente, para cada determinação feita, conforme indicado no item 5.2, segundo o Método DNER-ME 024/94 (ver item 2.1.c) .

DNER-PRO 269/94
p.07/17

7.2 Trincamento

Nas superfícies de avaliação, analisadas conforme indicado no item 5.3, que apresentarem trincas de classe 2 e/ou 3, deve ser calculado o trincamento através da expressão:

PRO – 269/94 – Item 7.1 estipula uso de Viga benkelmann.

DNER-PRO 011/79
p. 05/16

4.2.2 Determinação das Deflexões Recuperáveis

Devem ser determinadas as deflexões recuperáveis, na trilha da roda externa, em todas as estações demarcadas ao longo do trecho em estudo, salvo nas que se situem sobre obras de arte especiais. Caso seja julgado necessário, podem ser obtidas também medidas de deflexões nas trilhas das rodas internas. Durante a medida de deflexões devem ser obtidas medidas que possibilitem o cálculo do Raio de Curvatura, de acordo com os métodos já aprovados. Os raios de curvaturas serão determinados com o espaçamento de 200 m, devendo ser feitas determinações adicionais, sempre que ocorrerem valores isolados inferiores a 100 m para o raio de curvatura. Com o objetivo de enriquecer os subsídios proporcionados pelo levantamento das deflexões recuperáveis, podem ser efetuadas também, determinações que possibilitem o delineamento da linha de influência longitudinal inerente à parcela transitória da deformação ocasionada pela carga de prova aplicada à superfície do pavimento (Bacia de Deformação).

Neste particular, a extensão estudada deve ser subdividida em segmentos de cerca de 1 km, devendo ser selecionadas, em cada um deles, duas estações que apresentem, sempre que possível, diversidade no tange ao estado do pavimento.

Nota - A determinação das deflexões do pavimento deve ser executada com a Viga Benkelman pelo método já normalizado pelo DNER, podendo ser usadas outras aparelhagens já normalizadas por aquele órgão, desde que seja estabelecida a devida correlação com as deflexões recuperáveis medidas com a Viga Benkelman.

DNIT PRO 011/94

Esta descreve que a determinação das deflexões de pavimento deve ser executada com a VIGA BENKELMAN pelo método padronizado pelo DNER/DNIT, podendo ser utilizadas outras aparelhagens mais modernas já normalizadas pelo órgão, desde que seja estabelecida a devida correlação com as deflexões medidas coma VBK.

Sugere-se que o uso de todos os equipamentos já normalizados pelo DNIT, por exemplo FWD (1996), Deflectógrafo Lacroix (2012), curviametro (2016) bem como equipamentos mais modernos normatizados na Europa, USA, ou outros países possam ser utilizados, desde que devidamente aferidos com a VIGA BENKELMAN, em trecho experimental de 1000 metros, no início de cada serviço.

Além disso as medições de deflexão devem ser anuais ao longo de toda a concessão e não quinquenal após o quinto ano como proposto no PER. Pois não faz sentido não avaliar o desempenho estrutural do pavimento antre os anos 6 e 25 como proposto na tela abaixo da página 104.

Área funcional	Relatório	Frequência
Pavimento	Relatório de monitoração para avaliar as condições funcionais e estruturais do pavimento (IRI, TR, resistência à derrapagem, macrotextura)	Anualmente
	Relatório de monitoração para avaliar a deflexão característica	Anualmente do 1° ao 5° e do 26° ao 30° ano-concessão e quinquenalmente do 5° ao 25° ano-concessão
	Relatório de monitoração para avaliar as condições do pavimento rígido (levantamento de defeitos e cálculo do ICP)	Anualmente
Elementos de proteção e segurança	Relatório de monitoração da sinalização horizontal	Semestralmente
	Relatório de monitoração da sinalização vertical e aérea	A cada 2 anos
	Relatório de monitoração dos demais elementos de proteção e segurança	Anualmente
Obras de arte especiais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de drenagem e obras de arte correntes	Relatório de monitoração	Semestralmente
Terraplenos e estruturas de contenção	Relatório de monitoração	Anualmente
Canteiro central e faixa de domínio	Relatório de monitoração	Anualmente
Edificações e instalações operacionais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas elétricos e de iluminação	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de Gerenciamento Operacional	Relatório de Monitoramento de Tráfego	Periodicidade definida pela ANTT
Redução de acidentes	Relatório de monitoração	Anual

Item 4.2 página 104. Descabida esta análise

Resposta da área técnica: Proposta não aceita. A fiscalização acompanha o atendimento aos parâmetros de desempenho previstos no PER e a metodologia para aferição poderá ser definida a qualquer momento, não sendo necessária a sua inclusão no PER.

63. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3825186

Assunto: 4. MONITORAÇÃO E RELATÓRIOS 4.1.2. Cadastro Inicial da Rodovia (pg. 93) Levantamento do estado de superfície dos pavimentos pelo uso das metodologias LVC (Levantamento Visual Contínuo) e DNIT-PRO 06/2003; (página 94).

Contribuição: Inserir a necessidade de entrega do Video registro dos pavimentos com georreferenciamento para comprovação das trinacas, reparos e demais defeitos apontados.

Justificativa: isto se faz necessário pois para a determinação do trincamento, numero de panelas, remendos e demais defeitos é realizada com levantamento feito centimetro a centimetro da rodovia e sua comprovação se da por imagens. Pois fazendo-se este levantamento pela DNIT 006/2003 PRO, determina-se apenas sua existencia em estacoes de analise a cada 20 metros.

Resposta da área técnica: A contribuição não foi aceita, entende-se que os métodos citados são suficientes à avaliação dos parâmetros de desempenho e permitirão seu acompanhamento por meio dos Relatório de Monitoração.

64. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829114

Assunto: per_-_20170126, área de concessão

Contribuição: Analisando o PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA – PER, sugiro que dois trechos possam ser acrescentados: - da BR-290/RS consta como trecho, o entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98, até o final da cabeceira da Ponte do Vão móvel do Rio Guaíba. Solicito que seja acrescentado a previsão da nova Ponte do Rio Guaíba, e a concessão seja ampliada até o final da cabeceira da nova ponte do Rio Guaíba, aproximadamente perto do quilômetro 99,5 da BR-290. O trecho antigo, ou seja, continuação da ponte móvel também faria parte até o quilômetro 99,5. -o trecho da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290. Solicito que seja incluído na concessão o trecho da BR448, desde o "zero", até o entroncamento com a BR-386, bem como do deste ponto, ao que final do trecho da BR-386.

Justificativa: São trechos que trazem uma relação muito próxima com a área concedida, e integram o mesmo nicho rodoviário.

Resposta da área técnica: Não há previsão de inclusão do trecho da nova Ponte do Guaíba no projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cuja execução está a cargo do DNIT.

Os trechos da BR-386 e da BR-448, entre o entroncamento da BR-386 e da BR-448 até o entroncamento com a BR-116, serão incluídos no projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

65. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829121

Assunto: per_-_20170126, item 3.2.1.2 e 3.2

Contribuição: Há necessidade de melhoramento do projeto da rodovia, principalmente nos retornos já implantados, tanto na BR-101. O problema se apresenta nos seguintes retornos, aproximadamente o do km 7,0; aproximadamente no km 9,5; aproximadamente no km 19,3; aproximadamente no km 21,9; aproximadamente no km 31,8; aproximadamente no km 35,1; aproximadamente no km 39,7; aproximadamente no km 84,8; e aproximadamente no km 86,0.

Justificativa: Pensando em segurança viária, estes retornos apresentam erro de projeto, se utilizarem de uma rotatória alongada, onde o trânsito dos veículos que pretendem retornar (reduzindo a velocidade), competem com os veículos, que vieram do sentido contrário, e estão em processo de aceleração, para retornar ao fluxo normal da rodovia. Ou seja, temos a pista de desaceleração e a de aceleração sobrepostas, gerando um conflito de tráfego considerável. O fato da concessão prever 30 anos, eventualmente renováveis ou extensíveis, e ser previsto a reformulação destas obras de arte, não condiz com um processo implementação de uma segurança viária para a concessão. O tipo de retorno apropriado é o retorno em "U", onde cada qual dos fluxos não interfere no outro. Gerando segurança viária.

Anexo:

Resposta da área técnica: Os retornos existentes com a configuração de rotatória alongada já tinham sido identificados como um risco para a segurança, razão pela qual está prevista a adequação de todos esses retornos para uma configuração do tipo "U".

66. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829141

Assunto: per_-_20170126, item 3.2.1.2 e 3.2

Contribuição: Há necessidade de melhoramento do projeto da rodovia, principalmente nos retornos já implantados, na BR-386. O problema se apresenta nos seguintes retornos, aproximadamente o do km 190,3; aproximadamente no km 247,5; aproximadamente no km 340,0; aproximadamente no km 366,2; aproximadamente no km 372,8; aproximadamente no km 373,2; aproximadamente no km 378,1; aproximadamente no km 381,3; aproximadamente no km 389,3; aproximadamente no km 392,9; aproximadamente no km 397,2; aproximadamente no km 401,4; aproximadamente no km 405,9; aproximadamente no km 411,1;

aproximadamente no km 414,3; aproximadamente no km 417,2; aproximadamente no km 423; aproximadamente no km 424,8; aproximadamente no km 434,9; aproximadamente no km 435,8.

Justificativa: Pensando em segurança viária, estes retornos apresentam erro de projeto, se utilizarem de uma rotatória alongada, onde o trânsito dos veículos que pretendem retornar (reduzindo a velocidade), competem com os veículos, que vieram do sentido contrário, e estão em processo de aceleração, para retornar ao fluxo normal da rodovia. Ou seja, temos a pista de desaceleração e a de aceleração sobrepostas, gerando um conflito de tráfego considerável. O fato da concessão prever 30 anos, eventualmente renováveis ou extensíveis, e não ser previsto a reformulação destas obras de arte, não condiz com um processo de implementação de uma segurança viária para a concessão. O tipo de retorno apropriado é o retorno em "U", onde cada qual dos fluxos não interfere no outro. Gerando segurança viária.

Anexo:

Resposta da área técnica: Os retornos existentes com a configuração de rotatória alongada já tinham sido identificados como um risco para a segurança, razão pela qual está prevista a adequação de todos esses retornos para uma configuração do tipo "U".

67. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829154

Assunto: per_-_20170126, item 3.2.1.2 e 3.2

Contribuição: Há necessidade de melhoramento do projeto da rodovia, principalmente em relação a implantação de retornos em "U", com distâncias de no máximo 5 quilômetros em trechos duplicados, e em distâncias menores em áreas urbanas ou com grande trafego de veículos e pessoas. Outrossim, em trechos de pista simples, principalmente em regiões ou polos de geração de tráfego, locais com existência de acessos a outras rodovias ou mesmo a bairros de cidades cortadas pela rodovia, ou acesso a empresas com grande geração de tráfego. O ideal seria é a construção de passagens elevadas. Mas enquanto isso demora a solução é a construção de retornos mais seguros. O problema se apresenta nas seguintes travessias, ou pela inexistência deste tipo de obra de arte: aproximadamente no km 180; aproximadamente no km 212; aproximadamente no km 214; aproximadamente no km 217;aproximadamente no km 219; aproximadamente no km 225,3; aproximadamente no km 226,3; aproximadamente no km 242; aproximadamente no km 243,8; aproximadamente no km 246,8; aproximadamente no km 247,3; aproximadamente no km 249,8; aproximadamente no km 257,9; aproximadamente no km 268,3; aproximadamente no km 270,0; aproximadamente no km 272,2; aproximadamente no km 279,1; aproximadamente no km 280,0; aproximadamente no km 282,2; aproximadamente no km 300,8; aproximadamente no km 314,3; aproximadamente no km 323,8; aproximadamente no km 324,5; aproximadamente no km 327,8; aproximadamente no km 330,8; aproximadamente no km 336,5; aproximadamente no km 337,9; aproximadamente no km 339; aproximadamente no

km 341,0; aproximadamente no km 342,0; aproximadamente no km 343,3; aproxi madamente no km 344,0; aproximadamente no km 351,3; aproximadamente no km 353,0; aproximadamente no km 354,6; aproximadamente no km 355; aproximadamente no km 356,9; aproximadamente no km 358,3; aproximadamente no km 359,0; aproximadamente no km 361,8; aproximadamente no km 361,3; aproximadamente no km 386,7; aproximadamente no km 386,9; aproximadamente no km 387,4; aproximadamente no km 387,9; aproximadamente no km 388,8; aproximadamente no km 394,3; aproximadamente no km 412,9; aproximadamente no km 413,1; aproximadamente no km 415,8; aproximadamente no km 419; aproximadamente no km 432,4; aproximadamente no km 443; aproximadamente no km 436,7; aproximadamente no km 436,9; aproximadamente no km 437,5; aproximadamente no km 438,1

Justificativa: Isso se torna necessário pelo risco gerado pela simples travessia da rodovia, seja de pista simples, dupla, de uma, duas ou mais faixas, ou multivias. São ações para execução imediata em vista da necessidade de garantir segurança viária aos usuários da rodovia. O fato da concessão prever 30 anos, eventualmente renováveis ou extensíveis, e não ser previsto a reformulação destas obras de arte, não condiz com um processo de implementação de segurança viária para a concessão.

Anexo:

Resposta da área técnica: Os retornos existentes com a configuração de rotatória alongada já tinham sido identificados como um risco para a segurança, razão pela qual está prevista a adequação de todos esses retornos para uma configuração do tipo "U".

68. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829193

Assunto: per_-_20170126, item 3.2.1.2 e 3.2

Contribuição: Há necessidade de melhoramento do projeto da rodovia, principalmente nos retornos já implantados, tanto na BR-101. O problema se apresenta nos seguintes retornos, aproximadamente o do km 7,0; aproximadamente no km 9,5; aproximadamente no km 19,3; aproximadamente no km 21,9; aproximadamente no km 31,8; aproximadamente no km 35,1; aproximadamente no km 39,7; aproximadamente no km 84,8; e aproximadamente no km 86,0.

Justificativa: Pensando em segurança viária, estes retornos apresentam erro de projeto, se utilizarem de uma rotatória alongada, onde o trânsito dos veículos que

pretendem retornar (reduzindo a velocidade), competem com os veículos, que vieram do sentido contrário, e estão em processo de aceleração, para retornar ao fluxo normal da rodovia. Ou seja, temos a pista de desaceleração e a de aceleração sobrepostas, gerando um conflito de tráfego considerável. O fato da concessão prever 30 anos, eventualmente renováveis ou extensíveis, e não ser previsto a reformulação destas obras de arte, não condiz com um processo de implementação de uma segurança viária para a concessão. O tipo de retorno apropriado é o retorno em "U", onde cada qual dos fluxos não interfere no outro. Gerando segurança viária.

Anexo:

Resposta da área técnica: Os retornos existentes com a configuração de rotatória alongada já tinham sido identificados como um risco para a segurança, razão pela qual está prevista a adequação de todos esses retornos para uma configuração do tipo "U".

69. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829204

Assunto: per_-_20170126, item 3.2.1.2 e 3.2

Contribuição: O trecho entre os quilômetros 385 e o quilômetro 339,9 (ou conforme per_-_20170126 438,8), possui em sua grande maioria, 4 faixas de trânsito, duas em cada sentido, sem nenhuma estrutura física que impeça a entrada no fluxo contrário de veículos transitando no outro sentido, acarretando com isso, colisões frontais, que pelas forças envolvidas, são conhecidamente fatais. É urgente, desde o início da concessão, que seja providenciada a instalação de defensas metálicas ou separadores tipo "New Jersey" no eixo da via, até que a duplicação efetiva seja concretizada. Como alternativa, de imediato, com o prazo de 1 a 4 anos, seja providenciada a duplicação completa do trecho entre os quilômetros 385,0 e 438,8 pelo "per_-_20170126", ou pela marcação viária 439,9. (Observação: há uma diferença de quilometragem, no acesso secundário a Montenegro, na região do quilômetro 393 da BR-386, que pode, eventualmente, explicar essa diferença.)

Justificativa: O fato da concessão prever a duplicação obrigatória do trecho em tela, entre o 1 e 4 anos, em apenas 25%, torna muito frágil a obrigação de que o restante do referido trecho seja concluído. A velocidade para a região gira em torno de 100 km/h. Mesmo que fosse uma velocidade menor, a possibilidade de ocorrência de colisões frontais, torna muito perigosa a rodovia, sendo necessário a previsão, já no "per_-_20170126" que irá prevalecer no edital a necessidade de adiantamento de diversas obras da rodovia, entre elas, esta que está sendo exposta. Desta forma, a conclusão da duplicação até o 4º ano da concessão se torna tão importante

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia, mormente em questões afetas à segurança viária, e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os

investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia. Adicionalmente, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização e no pavimento, as quais permitirão uma redução imediata do elevado número de acidentes que ocorre atualmente na BR-386.

70. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829209

Assunto: I - Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", página 13;

Contribuição: Substituição do item 2. Intervenção em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento. Pelo seguinte texto: "2. Recomposição e implantação da sinalização horizontal completa, desde a pintura quanto a aplicação de tachas retrorrefletivas do tipo "olho de gato", em todas extensão da concessão, eminentemente nos locais onde não há, onde esteja deficitária, danificada ou abaixo dos padrões de refletividade, tanto nas linhas de bordo, nas linhas de delimitação de faixas de circulação, quanto nos trechos de pista simples, onde seja permitido ultrapassagem, bem como nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento."

Justificativa: Torna-se necessário uma vez que auxilia sobre maneira ao condutor visualizar a rodovia, e as respectivas faixas de trânsito, a noite, com fluxo contrário e mais ainda, em dias de cerração e com pista molhada ou com chuva. A pista molhada talvez seja o ponto que mais justifica a necessidade destes itens, uma vez que, a luz do veículo nestas condições não é refletida devolta ao condutor, tonando-se o asfalto um manto escuro, impossibilitando ao condutor se localizar, tanto em relação à faixa contrária, quanto em relação ao acostamento. Esse procedimento se torna necessário ainda dentro do período de trabalhos iniciais da rodovia (primeiros 12 meses), uma vez que, as condições de visibilidade noturnas

são muito precárias, especificamente no trecho da BR-386, e que são agravadas com pista molhada, sob chuva ou neblina. O pior segmento vai de Carazinho a Lajeado.

Anexo:

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A redaçao proposta não se adequa ao escopo dos trabalhos iniciais, sendo parcialmente atendida em outros itens da Tabela 3.1.2 do PER.

71. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829222

Assunto: Página 13 – Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Contribuição: Utilizar a geometria de 30 metros dinâmica conforme DNIT 409/2017 - PRO. Utilizando uma redução de valor residual de 30% com relação a geometria de 15 metros (está em extinção no mundo por trazer menor segurança ao usuário).

Justificativa: Agregar maior controle de qualidade a sinalização horizontal, utilizar as mesmas técnicas utilizadas na Europa, Argentina, Chile e USA garantindo melhor visibilidade da sinalização aos usuários. Reduzindo niveis de acidentes e melhorando a visibilidade

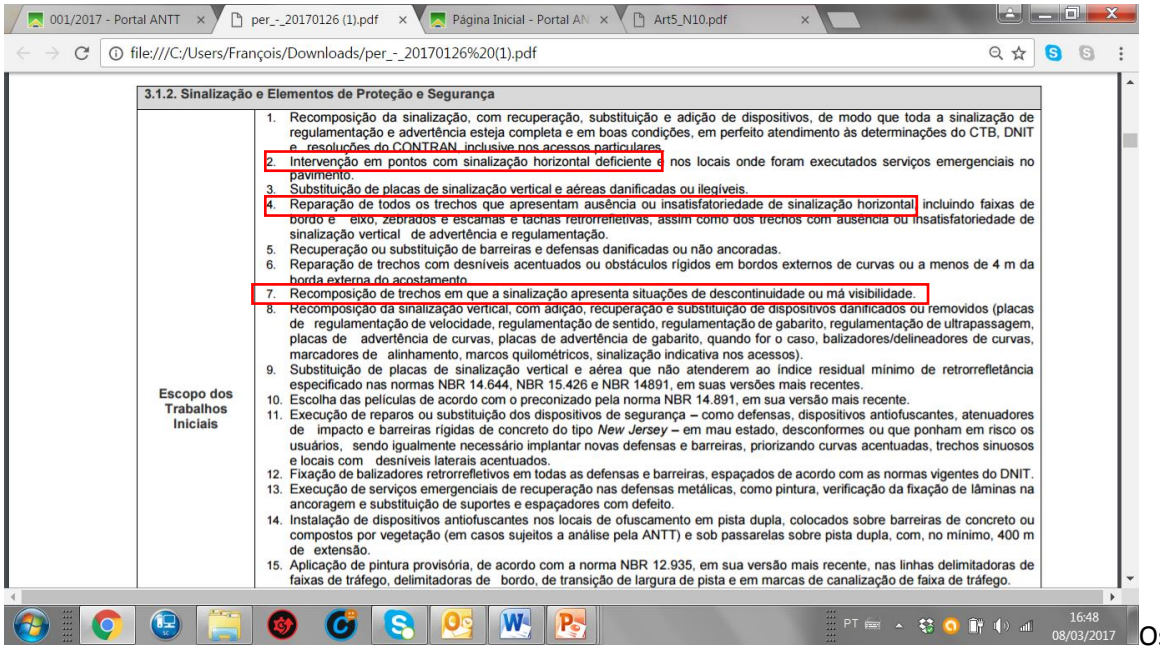
Anexo:

Contribuições Anexo 2 – PER

BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290

Quesito

Página 13 – **Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança**



3.1.2. Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Escopo dos Trabalhos Iniciais	1. Recomposição da sinalização, com recuperação, substituição e adição de dispositivos, de modo que toda a sinalização de regulamentação e advertência esteja completa e em boas condições, em perfeito atendimento às determinações do CTB, DNIT e resoluções do CONTRAN, inclusive nos acessos particulares. 2. Intervenção em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento. 3. Substituição de placas de sinalização vertical e aéreas danificadas ou ilegíveis. 4. Reparação de todos os trechos que apresentam ausência ou insatisfatoriedade de sinalização horizontal, incluindo faixas de bordo e eixo, zebrados e escamas e tachas retrorrefletivas, assim como dos trechos com ausência ou insatisfatoriedade de sinalização vertical de advertência e regulamentação. 5. Recuperação ou substituição de barreiras e defensas danificadas ou não ancoradas. 6. Reparação de trechos com desníveis acentuados ou obstáculos rígidos em bordos externos de curvas ou a menos de 4 m da borda externa do acostamento. 7. Recomposição de trechos em que a sinalização apresenta situações de descontinuidade ou má visibilidade. 8. Recomposição da sinalização vertical, com adição, recuperação e substituição de dispositivos danificados ou removidos (placas de regulamentação de velocidade, regulamentação de sentido, regulamentação de gabarito, regulamentação de ultrapassagem, placas de advertência de curvas, placas de advertência de gabarito, quando for o caso, balizadores/delineadores de curvas, marcadores de alinhamento, marcos quilométricos, sinalização indicativa nos acessos). 9. Substituição de placas de sinalização vertical e aérea que não atenderem ao índice residual mínimo de retrorrefletância especificado nas normas NBR 14.644, NBR 15.426 e NBR 14891, em suas versões mais recentes. 10. Escolha das películas de acordo com o preconizado pela norma NBR 14.891, em sua versão mais recente. 11. Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança – como defensas, dispositivos antiofuscantes, atenuadores de impacto e barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey* – em mau estado, desconformes ou que ponham em risco os usuários, sendo igualmente necessário implantar novas defensas e barreiras, priorizando curvas acentuadas, trechos sinuosos e locais com desníveis laterais acentuados. 12. Fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras, espaçados de acordo com as normas vigentes do DNIT. 13. Execução de serviços emergenciais de recuperação nas defensas metálicas, como pintura, verificação da fixação de lâminas na ancoragem e substituição de suportes e espaçadores com defeito. 14. Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla, colocados sobre barreiras de concreto ou compostos por vegetação (em casos sujeitos a análise pela ANTT) e sob passarelas sobre pista dupla, com, no mínimo, 400 m de extensão. 15. Aplicação de pintura provisória, de acordo com a norma NBR 12.935, em sua versão mais recente, nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego.

Os itens assinalados nos Trabalhos iniciais (2), (4) e (7) mostram a necessidade de intervenção, reparação ou recomposição das condições de visibilidade da sinalização horizontal, contudo não os parâmetros mínimos de retrorrefletância que devem atender e nem a geometria de medição.

Escopo de Recuperação	1. Implantação das sinalizações verticais complementares do tipo educativas e de indicação, e complementação da implantação de defensas, barreiras de segurança e atenuadores de impacto necessários ao longo de toda a rodovia, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas de dispositivos pré-existentes. 2. Execução de nova sinalização horizontal adequada aos recapeamentos que ocorrerão no pavimento. 3. As especificações técnicas para a sinalização horizontal deverão obedecer às normas vigentes do DNIT, CONTRAN e CTB, com largura mínima de 15 centímetros, exceto para sinalizações provisórias. 4. Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro, com destaque para os serviços prestados ao longo da rodovia, tais como postos de abastecimento de combustível. 5. Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários, complementando os trabalhos efetuados na fase de Trabalhos Iniciais. 6. Implantação da sinalização definitiva da rodovia, respeitando-se as normas vigentes no que tange à sinalização horizontal e vertical e à contenção viária. 7. Implantação da sinalização horizontal de alto índice de refletorização nos locais de maior incidência noturna de acidentes sob chuva ou neblina. As especificações técnicas deverão obedecer às normas do DNIT. 8. Em complemento à pintura de solo, deverão ser utilizados elementos retrorrefletivos fixados sobre o pavimento. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes. 9. Nos trechos sujeitos à neblina ou de maior incidência de precipitação pluviométrica, deverão ser utilizadas macrotachas (tachões), com índice de retrorrefletância superior às tachas. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes. 10. Nas curvas, como auxiliares às demais sinalizações de solo, deverão ser implantados balizadores com elementos retrorrefletivos. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes e aos manuais do DNIT. 11. Para as placas de sinalização vertical e aérea, no caso de placas de regulamentação e de advertência, sua implantação se dará em função das condições geométricas e topográficas da rodovia. 12. Após a identificação dos locais de incidência de neblina, deverão ser implantadas sinalizações complementares às normais da rodovia, por meio de placas e sinais no pavimento, alertando os usuários sobre a distância mínima de visibilidade. 13. Placas de serviços auxiliares deverão ser implantadas a 500 m e no início do *taper* de desaceleração do acesso, sendo uma de pré-sinalização e outra de confirmação. 14. Placas de marco quilométrico deverão ser implantadas a cada km, em ambas as pistas. 15. Placas de identificação da rodovia deverão ser implantadas a 200 m do fim da pista de aceleração dos principais acessos de ligação viária. Deverão ser implantadas, também, junto aos marcos quilométricos múltiplos de 10. 16. Com relação às placas compostas de regulamentação ou advertência, sua implantação dependerá das condições geométricas e topográficas da rodovia, devendo haver uma de pré-sinalização a 500 m e uma de confirmação. 17. No caso de 3ª faixa, também deverá ser implantada placa indicando o seu término. 18. Nos postos de pesagem e adjacências, deverão ser implantadas, no mínimo, as seguintes placas de informação em geral: placas

Sugestão

Para isto, recomenda-se a inserção do Procedimento de medição de refletância e seus parâmetros de acordo com a DNIT – 409/2017 – PRO fixando a medição retrorrefletância dinâmica para as geometrias de 15 metros e 30 metros.

Quesito

3.1.2. Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança (Página 17)

PARÂMETROS DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE			
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO	
	6 meses	12 meses	36 meses	60 meses
Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas	X			
Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN		X		
Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor que:		100 mcd/lx/m² para pintura branca e 80 mcd/lx/m² para amarela, em 100 % da rodovia	130 mcd/lx/m² para pintura branca e 110 mcd/lx/m² para amarela em 50 % da rodovia	130 mcd/lx/m² para pintura branca e 110 mcd/lx/m² para amarela em 100 % da rodovia
Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada		X		
Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:		80% do valor inicial para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, IB e IV	85% do valor inicial para as películas das placas para 50% das placas da rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da rodovia
Implantação de tachas refletivas em toda a rodovia		X		
Ausência total de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de		X		

(P

Sugestão

Indicar parâmetros de referência para as duas geometrias de 15 metros e 30 metros. Recomenda-se para a geometria de 30 metros uma aceitação com valores de 30% abaixo as de 15 metros. Ou fixar valores apenas para a geometria de 30 metros, a maioria dos países do mundo adota esta geometria de 30 metros, exceto o brasil, como pode-se ver no resumo das normas abaixo.

Análise	Residual Branco			Residual Amarelo		
	15 m	30m	% var	15 m	30m	% var
Equador	150	150	-	95	70	26%
DER MG	130	60	54%	130	60	54%
Venezuela		100			65	
Chile	230	150	35%	180	120	33%
Argentina		110			90	
Paraguai	120	95	21%	90	70	22%
Uruguai (1)	200	100	50%	150	80	47%
Uruguai(2)	250	200	20%	200	150	25%
BR LEGAL	100	70		80	56	
		Média	30%		Média	35%

(1) Rodovias com menor velocodade diretriz inferiores a 60 km/h
(2) Rodovias com velocidade diretriz até 100 km/h

** Sugestões de valores baseados nas normas internacionais.

Sugestão de Incluir a geometria de 30 metros ao invés da geometria de 15 metros, pois trás maior segurança ao usuário, conforme DNIT 409/2017 – PRO e ABNT NBR 16410/2015 com medição dinâmica da retrorrefletividade. Pois permite uma resposta da sinalização contínua e dinâmica (sem interferência ao usuário ou fechamento de pista) a cada 40 cm de pintura, enquanto a antiga norma requisitava apenas leituras estáticas com três estações a cada 10 km. Isto trás maior confiabilidade, segurança ao usuário, certeza de que o serviço esta sendo realizado e o conhecimento da sinalização de toda a malha rodoviária. Sendo que atualmente a ANTT tem indicativos (três estações a cada 10 km) de sinalização horizontal a cada 10 km, representando menos de 1% da totalidade da rodovia.

Boa parte do mundo EUA, Europa, Argentina, Venezuela usam exclusivamente a geometria de 30 metros, veja trabalho na 45 RAPV, (Parolim, B. , et al) que demostram a melhor adequação desta geometria ao usuário e melhora das condições de segurança.

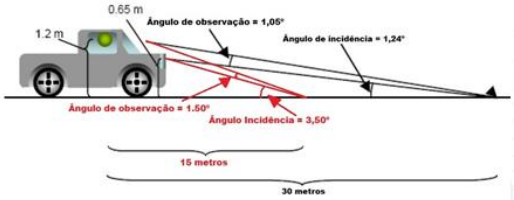
Note-se

Estudos do FHWA (Federal Highway Administration USA) apontam que o tráfego noturno representa apenas 25% do tráfego diário de uma rodovia. Porém 55% dos acidentes fatais ocorrem neste período.

Estatística norte americana do FHWA

GEOMETRIA DE 30m

- Representa o ponto de vista de um observador a 1,20m de altura com uma iluminação a 0,65m de altura e 30m distante da área iluminada na demarcação.



GEOMETRIA DE 30m

- a resposta recebida pela pintura é mais visível com a geometria de 30m.
- Busca de maior segurança para os usuários das rodovias.
- Os equipamentos de 30m conseguem medir de forma mais precisa a resposta das microesferas, em regiões de depressão do pavimento.

Geometria de 30 metros melhora a visibilidade do condutor.

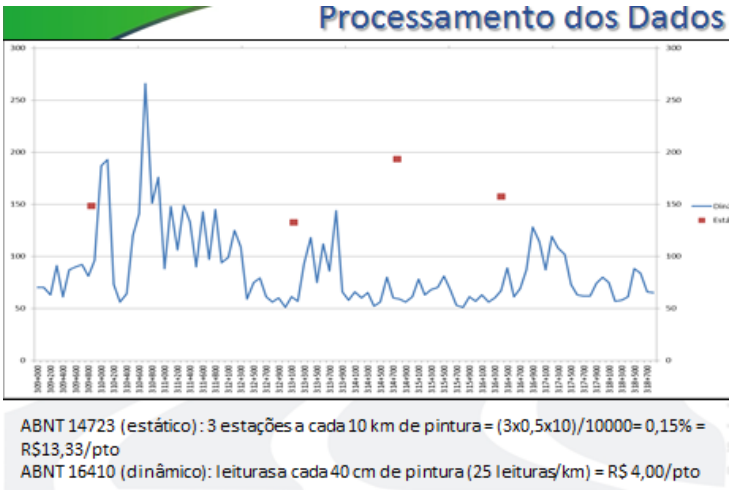
O Brasil é uma ilha?

- Europa (França, Alemanha, Itália, Inglaterra, Espanha, Portugal, etc.) Desde 1997.
- Estados Unidos da América
- Chile
- Argentina
- Paraguai
- Equador
- Peru
- Venezuela
- Uruguai
- **DNIT 409/2017 – PRO (Medição dinâmica – geometria 30 metros.**

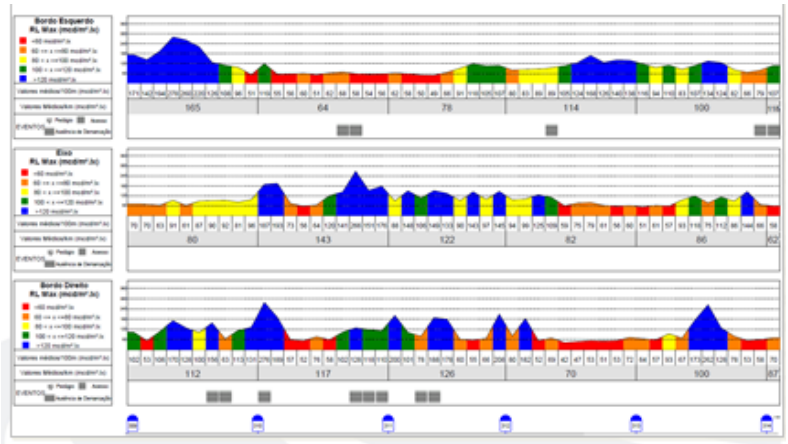
O Dinâmico foi desenvolvido para:

- Medir continuamente a retrorrefletividade e identificar locais com baixa resposta;
- Permitir o Gerenciamento e Planejamento de investimentos;
- Verificar a qualidade de execução;
- Gerenciar a evolução através do tempo (Vida de Serviço).

Medição dinâmica garante que cada cm de rodovia seja levantado, garantindo a conferencia da qualidade das pinturas, eliminando o risco de acidentes com operadores de equipamentos portáteis e trazendo georreferenciamento as leituras e precisão no levantamento.



Comparação de resultado pelo processo estático (geometria de 15 metros) e o dinâmico (geometria de 30 metros). Enquanto a norma estática avalia 0,15% da rodovia, a dinâmica avalia 100% das condições da rodovia.



Detalhe do levantamento georreferenciado com equipamento dinâmico de 30 metros, normalizado na europa desde 2001 e no Brasil em 2016.

Resposta da área técnica: Proposta não aceita. A fiscalização acompanha o atendimento aos parâmetros de desempenho previstos no PER e a metodologia para aferição poderá ser definida a qualquer momento, não sendo necessária a sua inclusão no PER.

72. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829234

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", página 13;

Contribuição: Substituição do item 2. "Intervenção em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento." Pelo seguinte texto: "2. Recomposição e implantação da sinalização horizontal completa, desde a pintura quanto a aplicação de tachas retrorrefletivas do tipo "olho de gato", em todas extensão da concessão, eminentemente nos locais onde não há, onde esteja deficitária, danificada ou abaixo dos padrões de refletividade, tanto nas linhas de bordo, nas linhas de delimitação de faixas de circulação, quanto nos trechos de pista simples, onde seja permitido ultrapassagem, bem como nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento."

Justificativa: Torna-se necessário uma vez que auxilia sobre maneira ao condutor visualizar a rodovia, e as respectivas faixas de trânsito, a noite, com fluxo contrário e mais ainda, em dias de cerração e com pista molhada ou com chuva. A pista molhada talvez seja o ponto que mais justifica a necessidade destes itens, uma vez que, a luz do veículo nestas condições não é refletida devolta ao condutor, tonando-se o asfalto um manto escuro, impossibilitando ao condutor se localizar, tanto em relação à faixa contrária, quanto em relação ao acostamento. Esse procedimento se torna necessário ainda dentro do período de trabalhos iniciais da rodovia (primeiros 12 meses), uma vez que, as condições de visibilidade noturnas são muito precárias, especificamente no trecho da BR-386, e que são agravadas com pista molhada, sob chuva ou neblina. O pior segmento vai de Carazinho a Lajeado.

Anexo:

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A redaçao proposta não se adequa ao escopo dos trabalhos iniciais, sendo parcialmente atendida em outros itens da Tabela 3.1.2 do PER.

73. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829262

Assunto: Preço das tarifas de pedágio previstos no Edital.

Contribuição: Tendo em vista o atual limite previsto às tarifas, propomos análise crítica dos investimentos previstos em melhorias na BR 386 (amplo debate da ANTT com representantes das entidades empresariais representativas RS- Fiergs, Farsul, Federasul e outras), visando priorização e planejamento das melhorias já estabelecidas no Edital ao longo de todo o do período de concessão, com as prioridades executadas já partir dos primeiros anos de concessão e prolongando-se as demais, visando reduzir o impacto no custo dos serviços. Detalhamento das propostas no anexo - Posicionamento COFIP em relação ao Edital de concessões – BR 386.

Justificativa: As cadeias produtivas não têm mais margem para comportar elevação de custos logísticos nos patamares então previstos pelo Edital.

Anexo:

Posicionamento COFIP em relação ao Edital de concessões – BR 386

- Entende-se perfeitamente a relevância da alternativa de concessões para prioritariamente melhorar o nível de serviços operacionais e de conserva na rodovia, mas também viabilizar investimentos em melhorias, dada à inexistência atual de recursos pelo Estado.

- Tendo em vista o atual limite previsto às tarifas, propomos análise crítica dos investimentos previstos em melhorias na BR 386 (amplo debate da ANTT com representantes das entidades empresariais representativas RS- Fiergs, Farsul, Federasul e outras), visando priorização e planejamento das melhorias já estabelecidas no Edital ao longo de todo o do período de concessão, com as prioridades executadas já partir dos primeiros anos de concessão e prolongando-se as demais, visando reduzir o impacto no custo dos serviços.

- Para investimentos adicionais em melhorias às previstas em contrato, que certamente irão surgir ao longo dos 30 anos, propomos a reavaliação da participação do Estado, em complemento à concessão.

- Propomos criar um marco regulatório específico, com fiscalização e transparência pela ANTT. Visando contribuir e dar chancela regional à gestão do contrato ao longo dos 30 anos, propomos criar um conselho consultivo, com representação das cadeias produtivas relevantes ao longo da concessão.

- Flexibilização de cláusula de revisão a cada cinco anos de concessão, tornando mais aderente a prestação dos serviços à evolução conjuntural da região, podendo aplicar tarifas progressivas ou regressivas, equivalentes à nova realidade de investimentos em melhorias e às distorções em mais de 20% em relação ao VDM previsto em projeto.

- Sugere-se ainda a adoção de uma prática mais inovadora de cobrança de tarifas, ainda que somente após os primeiros cinco anos de contrato, através de pagamento por trecho efetivamente percorrido e aplicação e chip em veículos, conforme prática já adotada fora do país.

- Solicita-se que sejam criados mecanismos que não inviabilizem o desenvolvimento de comunidades, em decorrência do fluxo intermunicipal de curta distância junto aos locais com praças de pedágio.

- Sugere-se a adoção de um regime especial de tributação para o programa de concessões, desonerando os custos com tributos federais, que no edital representam 5,65% do preço das tarifas, já que caberia ao Estado o investimento.

- Entende-se que margem de lucro do operador seja fundamental à atração de investidores e deve ser equivalente ao risco do negócio. O previsto no CAPEX do projeto é de 7,2% do preço do pedágio ou 9,3% sobre o custo dos serviços. Com a confirmação do país como atrativo para investimentos em infraestrutura (vide resultado recente das concessões dos quatro aeroportos), propõem-se uma reavaliação a partir da capacidade efetiva de absorção dos custos adicionais pelas cadeias produtivas do Estado e à nova realidade projetada à taxa Selic e aos juros para anos subsequentes.

- Ratifica-se o entendimento de que o Estado não pode ficar sem alternativa para investimentos em infraestrutura. Todavia, espera-se que o conjunto destas ações possa apoiar na redução das tarifas previstas pelo projeto e permitir menor impacto à competitividade do Estado, o que incluirá as cadeias produtivas do Polo, que respondem pelo 3º PIB industrial do RS.

Sidnei Anjos
Diretor Administrativo
COFIP – Comitê de Fomento Industrial do Polo
55 51 34571001
55 51 81890887
sidnei.anjos@cofiprs.com.br

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

74. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829274

Assunto: Todos os trechos em processo de concessão.

Contribuição: Requerimento de inclusão de infraestrutura e demais medidas para a inclusão, com segurança e conforto, dos ciclistas.

Justificativa: Os ciclistas são parte do trânsito e cabe aos órgãos competentes garantir a segurança de todos os usuários. A bicicleta contribui positivamente para sociedade e deve ser contemplada nas políticas públicas.

Anexo:

Ofício 01/2017 Balneário Camboriú/SC, 17 de março de 2017.

De André Geraldo Soares - Diretor Presidente da União de Ciclistas do Brasil – UCB
Com subscrição de outras instituições da sociedade civil
À ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Assunto: Contribuição para Audiência Pública 001/2017

Por meio desta a UCB - União de Ciclistas do Brasil, com apoio e participação de diversas organizações de ciclistas, apresenta contribuições para a Audiência Pública 001/2017 da ANTT respeitante à concessão de diversos trechos de rodovias federais em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul.

Tendo em vista os objetivos institucionais da UCB, apresentamos as seguintes contribuições, elaboradas pelo seu Grupo de Trabalho Infraestrutura, com caráter de REQUISIÇÃO.

A UCB já tem se manifestado acerca da mobilidade ciclística em rodovias federais em ocasiões anteriores, como na "Carta Compromisso com a Mobilidade Ciclística", entregue a todos e todas candidatos e candidatas à Presidência da República (documento que sintetiza as principais demandas dos ciclistas brasileiros para a inclusão da mobilidade ciclística com segurança no sistema de mobilidade); e no Ofício UCB 02/2015, de 09 de março de 2015, que enviou contribuições à Tomada de Subsídio ANTT nº 001/2015.

Organizações de ciclistas de diversos estados brasileiros já vem se dirigindo aos seus respectivos órgãos de infraestrutura rodoviária (estaduais, concessionárias e Unidades Regionais da ANTT) para requerer a aplicação de medidas que garantam a segurança de ciclistas em tais vias, preocupados que estão com o aumento de ocorrências de acidentes que vitimam o veículo mais vulnerável.

As rodovias fazem parte do sistema viário brasileiro e, como tal, reguladas pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997), do qual destacamos três itens fundamentais para a inclusão do veículo bicicleta:

1. "O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito" (§ 2º do Art. 1º);
2. "Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro" (§ 3º do Art. 1º);
3. "Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...] planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas" (Inciso II do Art. 21).

Em sendo as concessionárias operadoras do sistema viário, cabe às mesmas executar o que preconiza a legislação no tocante à segurança de todos os usuários das rodovias.

As rodovias são meios de ligação entre cidades e demais áreas habitadas e vem se tornando cada vez mais utilizadas - seguindo a tendência de crescimento deste setor - por ciclistas tanto visando a mobilidade e transporte quanto o esporte, o treinamento, o cicloturismo e o lazer.

Compõem esta massa desejavelmente crescente de ciclistas pessoas de todas as idades, gêneros e classes sociais que veem na bicicleta um veículo importante para si próprios, para suas famílias, para a comunidade e para o meio ambiente natural - motivos estes que demandam à ANTT também contribuir para a proliferação da bicicleta e segurança e conforto dos seus usuários.

Desta forma, a UCB requer oficialmente à ANTT que inclua nos termos do Edital e posterior Contrato de Concessão dos trechos rodoviários em questão os seguintes elementos, bem como que leve em consideração em futuros processos similares, o que segue:

a. Obrigatoriedade de efetuar pesquisas de diagnóstico preliminar e de monitoramento contínuo de ciclistas enfocando quantidade de usuários, segmentada por idade e sexo, bem como entrevistas de perfil, hábito e opinião dos mesmos;
b. Obrigatoriedade de consultar organizações de ciclistas que atuem no território compreendido, bem como demais organizações da sociedade civil envolvidas, tais como associações de moradores e similares, a respeito da inclusão de estruturas para ciclistas;
c. Obrigatoriedade de construir, em toda a extensão dos trechos compreendidos, infraestrutura cicloviária adequada sob a forma de ciclovias, interseção viária e sinalização, dimensionada não apenas em função da demanda existente, mas considerando também a demanda reprimida e a demanda projetada de acordo com a política de promoção do uso da bicicleta e de aumento do uso relativo desse veículo;
d. Obrigatoriedade de realizar campanhas educativas continuadas e sistemáticas visando o respeito dos condutores de veículos motorizados para com os ciclistas que utilizam a via, utilizando-se de sinalização e de painéis na via, bem como de veículos de comunicação de massa na região compreendida.

Sendo o que tínhamos para o momento, agradecemos a atenção dispensada, nos colocamos à disposição para a continuidade do diálogo e enviamos nossas

Cordiais saudações,

André Geraldo Soares
Diretor Presidente
União de Ciclistas do Brasil – UCB

Obs: Ver lista de subscrições na próxima página.

Instituições da sociedade civil que subscrevem esta requisição:

Nome da instituição	Cidade	Sítio eletrônico	Nome do Responsável
ABC - Associação Blumenauense pró-Ciclovias	Blumenau/SC	www.abciclovias.org.br	João Francisco Noll
ACPA - Associação de Ciclistas de Porto Alegre	Porto Alegre/RS	www.acpa.com.br	Sirlei Ninki
ACBC - Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú e Camboriú	Balneário Camboriú/SC	www.acbc.com.br	Henrique Wendhausen
Amobici - Associação Mobilidade por Bicicleta e Modos Sustentáveis	Florianópolis/SC	www.amobici.wordpress.com	Luis Antônio Schmitt Peters
Associação Movimento Pedala Joinville	Joinville/SC	www.pedalajoinville.com	Roberto Andrich
Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade	Porto Alegre/RS	www.mobicidade.org	Renato Pecoitz
Bici-SC - Rede Catarinense de Mobilidade Ciclística	Florianópolis/SC	www.bici-sc.blogspot.com.br	Eldon Jung
Pedal Nativo Cicloturismo	Florianópolis/SC	www.pedalnativo.com.br	Fábio Barbosa Almeida

Resposta da área técnica: A alteração do objeto, por se repetir no corpo do edital, será exposta a seguir:

O objeto da licitação foi alterado para adequar-se ao resultado da contribuição 3915874, do Grupo de Trabalho formado por representantes da sociedade civil organizada do Rio Grande do Sul, Governo do Estado do RS, Prefeituras impactadas e do Governo Federal. As mudanças definidas pelo Ministério dos Transporte, Portos e Aviação Civil foram encaminhadas para a ANTT via Nota Informativa nº 10/2017/DOUT/SNTTA-MTPA de 28 de junho de 2017.

De:

O objeto da licitação é a outorga da Concessão do Sistema Rodoviário composto pelos trechos da BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290, descritos no Anexo 2 da Minuta do Contrato.

Para:

O objeto da licitação é a outorga da Concessão do Sistema Rodoviário composto pelos trechos da BR-101/290/386/448/ RS, no trecho da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; da BR-386 entre o entroncamento com a BR-448 e o entroncamento com a BR-116; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290, descritos no Anexo 2 da Minuta do Contrato.

75. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829287

Assunto: Edital/Contrato de Concessão BR-101/290/386/448/SC/RS MATRIZ DE RISCO - Controle e Monitoramento VERBAS E RECURSOS - Verba de Fiscalização à ANTT e Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT EQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO DO CONTRATO: Revisões Ordinária, Extraordinária e Quinquenal.

Contribuição: A exemplo da exigência de implantação pelo concessionário do sistema de gestão da qualidade dos processos (ISO 9001) e gestão ambiental (ISO 14001), recomenda-se: - a implantação de um sistema de Gestão de Riscos com base na NBR ISO 31000:2009, com controle e monitoramento compartilhado com a ANTT e realização periódica de auditoria independente, pelo menos a cada três meses. - Inserção da atividade na Verba de Fiscalização à ANTT; -inclusão do serviço auditorias independentes por conta do concessionário.

Justificativa: A contribuição parte de dois pressupostos: 1 - A regulação, para ser exercida com maior eficiência pelo regulador, de modo a garantir a melhor relação benefício/custo, com prestação do serviço público concedido condizente com o desejo da sociedade e, sobretudo, com tarifas adequadas num cenário empresarial competitivo, deve criar mecanismos inovadores para evitar a assimetria de informações técnicas e mercadológicas, seja pela dimensão exógena da seleção adversa ou pela dimensão endógena do risco moral. 2- O aproveitamento da oportunidade desta concessão, como forma de buscar a reestruturação e fortalecimento do papel das agências reguladoras - ideologicamente secundarizado ou preterido nos anos recentes -, passa necessariamente pela implementação de mecanismos mais modernos de controle e monitoramento dos riscos inerentes ao contrato". Diante disso, o aperfeiçoamento do controle e monitoramento dos riscos – alocados ou não na Matriz de Riscos - tornam-se elementos fundamentais para os procedimentos de gestão do contrato, sobretudo, para revisão do equilíbrio econômico-financeiro se considerada uma oferta de concessão com: - prazo de exploração de 30 anos; - a atratividade dos indicadores de pré-viabilidade tomando como base um EVTEA com viés pessimista de tráfego, dada a TIR máxima

desalavancada resultante. Por outro lado, há necessidade de qualificar a gestão de riscos do contrato em função de: - aceleração dos avanços tecnológicos, com o natural aperfeiçoamento da automatização das praças de pedágio e/ou sistemas de pagamentos, incluindo possível recategorização de usuários e melhorias de estruturas e serviços, com grande impacto no OPEX. - possíveis e prováveis variações no fluxo de veículos por adequações logísticas, melhorias nas malhas rodoviárias, rotas de fuga, aperfeiçoamento ou implantação de outros modais alternativos; pois, embora a demanda esteja alocada ao concessionário na matriz de risco, promovem forte impacto na TIR. - obras adicionais de interesse dos stakeholders, com grande impacto no CAPEX; - outras incertezas que requerem mitigação ou aumento do apetite ao risco; - revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato baseada no princípio ex-post em detrimento da análise ex-ante; e - considerando as recentes frustrações na gestão das rodovias concedidas e, consequentemente, a crescente inconformidade com o modelo de concessão em uso como sendo altamente prejudiciais ao ambiente de relação público-privada. Como referência para esta contribuição utilizou-se o seguinte: - o ACÓRDÃO Nº 240/2015 – TCU – Plenário: onde, em consequência da auditoria realizada, o TCU recomendou às agências auditadas (incluindo ANTT) que adotem as boas práticas referentes à Análise de Impacto Regulatório (AIR), conforme recomendadas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), assim como medidas com vistas a gerenciar seus riscos institucionais, por meio do desenvolvimento de uma política de gestão de risco; e - A mesma motivação que impulsionou a criação da LEI Nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e que poderia ser perfeitamente aplicável às agências reguladoras, ou seja, "observar regras de governança corporativa, de transparência e de estruturas, práticas de gestão de riscos e de controle interno".

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição e informamos que a ANTT aprovou , npor meio da Deliberação nº 87, de 26 de abril de 2017, publicada no DOU de 28 de abril de 2017, a sua política de gestão de riscos (calcada na ISO 31000:2009), que deverá ser implementada em todas as estruturas da agência, mediante determinação dos objetivos pelo Comitê de Governança Riscos e Controles instituído. Será proposto para o Comitê a implementação da gestão de Riscos na gestão dos contratos de concessão rodoviária.

76. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3829295

Assunto: Cooperação entre as empresas que prestam serviços nas divisas de Estados. Apenas cominando os horários, passageiros e empresas saem ganhando.

Contribuição: Cooperação entre as empresas que fazem linhas entre Estados. Veja o Caso das linhas que fazem percursos entre os estados de Minas Gerais e Espirito Santo. Um exemplo do resultado da não cooperação entre as empresas, é o fato de que uma pessoa que sai de Manhumirim-MG e vai para Alegre-ES, demora mais de 6 horas pra um percurso de 115 km. Os onibus que saem de Manhumirim-MG chegam na cidade de Espera Feliz-MG (onde partem os ônibus para o Espirito Santo), ou chegam com antecedência de mais de 2 horas em relação aos ônibus que vão para o destino final, ou chegam 10 minutos atrasados, obrigando o passageiro a esperar por horas e expondo o mesmo a riscos dos delinquentes que costumam ficar nessas rodoviárias. Se as empresas "Paraíbuna" e "Real" fizessem uma conexão e combinassem os horários, essa viagem seria muito mais rápida, tranquila e segura. Bastasse que ajustassem os horários e o ônibus da Real (que vai pro ES) esperasse a chegada do Paraíbuna (que parte de MG). Esse é só um exemplo da má gestão que acontece em trechos relativamente pequenos que se tornam de difícil locomoção por uma má gestão do sistema de transportes. O mesmo acontece para a locomoção de Manhumirim e Alegre passando por Ibativa, que não cooperação das empresas Minastur e Real causam o mesmo problema, e

inclusive, acabam por vender menos passagem em decorrência disso. Outro exemplo é a Viação Planeta que sai de Alegre-ES e chega em Espera Feliz-MG, apenas 5 a 10 min antes da partida do ultimo ônibus para Manhumirim-MG (Viação Paraibuna). Se o Paraibuna esperasse o ônibus da Planeta, daria não só mais segurança para os passageiros em um possível imprevisto, como daria mais lucro para a viação Planeta que deixa de lucrar nos passageiros que tem medo de atrasar 10 min e ficar preso na rodoviária de Espera Feliz-MG.

Justificativa: Otimização do sistema de transporte sem custos; * facilidade de locomoção entre os passageiros. * Menos pessoas nas rodoviárias; * Maior segurança nas viagens; * Menor risco de roubos, estupros e sequestros em rodoviárias precárias.

Resposta da área técnica: Não diz respeito ao objeto dessa Audiência Pública.

77. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3830280

Assunto: NBR ISO 39.001 - Sistema de Gestão de Segurança Viária

Contribuição: Em anexo

Justificativa: Em anexo

Anexo:

NBR ISO 39.001 – Sistema de Gestão de Segurança Viária

Analisando o histórico do programa federal de concessão rodoviária podemos identificar uma preocupação permanente por parte do poder concedente na qualificação da prestação do serviço pelos concessionários. Além dos parâmetros objetivos de qualidade, previstos no Plano de Exploração da Rodovia, consta na fórmula paramétrica de reajuste de tarifa das últimas quatro concessões implementadas parâmetros quantitativos de qualidade. Ou seja, através do Fator Q a concessionária é motivada a diminuir o impacto das paralizações do fluxo de veículos na rodovia pelas medições do Indicador de Disponibilidade da Rodovia, e a melhoria da segurança viária motivada pela medição do Indicador do Nível de Acidentes com Vítima.

No entanto, o gerenciamento do desempenho da gestão da segurança viária dos concessionários pode ser aprimorado através de um sistema de qualidade permanente. De acordo com a definição da FHWA (2001), o gerenciamento da segurança viária é um processo sistemático que visa a redução da quantidade e da severidade dos acidentes. Nesse processo, a segurança deve ser tratada de forma explícita, em todas as fases do empreendimento. Ainda, conforme Hauer (1998), existem dois modelos extremos de gerenciamento da segurança viária, um modelo com estilo pragmático e o outro com estilo racional. O modelo é do estilo pragmático quando: i) as decisões forem tomadas sem conhecimento das consequências; ii) não for fornecido treinamento ou equipamento para se adquirir conhecimentos sobre a segurança viária; e iii) não forem aplicadas pesquisas para se aprender com o sucesso ou falha das ações. Já a empresa ou profissional enquadrado ao estilo racional têm como ideal reduzir os danos dos acidentes de forma eficiente. Existe o interesse: i) pela previsão das consequências de decisões e ações; ii) por balancear os custos e os benefícios; e iii) por melhorar o gerenciamento da segurança analisando experiências passadas de implantação de medidas.

A aplicabilidade da visão sistêmica representa para administração de uma empresa uma visão global. A concessionária de rodovia não está inserida em sistema fechado. Pelo contrário, a mesma está inserida em um sistema aberto, onde quase as totalidades dos sistemas sociais se identificam, sendo caracterizado por estabelecer uma inter-relação com todo o ambiente que a rodeia. Baseado nestes aspectos a concessionária pode construir um modelo sistêmico que permita o acompanhamento permanente das ações desenvolvidas para a promoção interna e externa da segurança viária.

A ARTESP publicou recentemente dois novos editais para concessão de rodovias estaduais no Estado de São Paulo. Na oferta ao mercado, a ARTESP publica as cláusulas contratuais do projeto de exploração dos Lotes C e D onde apresenta o seguinte texto no item 7.2 do Anexo 5 do Edital:

> *"O Plano de Segurança aos Usuários deve ser baseado no conhecimento das necessidades de segurança e conforto aos Usuários que a CONCESSIONÁRIA irá obter através de levantamento de situações de risco, ocorrências de acidentes e vítimas registradas, análises estatísticas e observações em campo.*
>
> *O Plano de Segurança Viária é composto pelos elementos: Certificação da NBR ISO39001 – Sistema de Gestão de Segurança Viária, Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR), Programa de Redução de Acidentes de Trânsito (PRA), Banco de Dados de Acidentes, Comissão de Segurança Viária, Gerenciamento de Velocidade e Situações de Risco e , Programa*

de Comunicação da Segurança Viária descritos a seguir e pela Auditoria de Segurança Viária em Projeto descrita no Anexo 07 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

A CONCESSIONÁRIA deverá implementar em todas as suas áreas de ação, as diretrizes estabelecidas pela NBR ISO39001 – Sistema de Gestão de Segurança Viária sendo que no prazo de até 18 (dezoito) meses contados a partir da Data da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL do SISTEMA EXISTENTE pela CONCESSIONÁRIA, o processo de certificação deverá estar concluído" .

A NBR ISO39001 - Sistema de Gestão de Segurança Viária permite às concessionárias desenvolver um modelo de gerenciamento da segurança viária sistêmico. Ao contrário do Fator Q, onde o Indicador do Nível de Acidentes com Vítima incentiva a redução constante do número de acidentes rodoviários, a NBR ISO39001 é mais ampla. A NBR ISO39001 é uma norma de Gestão de Risco, ou seja, ao identificá-los, tratá-los e demonstrar a efetividade das ações, a concessionária estará atuando conforme estilo racional de gestão da segurança viária proposto por Hauer (1998). Adicionalmente, é importante considerar que estão inseridas nos projetos ofertados na terceira etapa de concessões rodoviárias do governo federal obrigações para implantação de normas ISO de sistema de qualidade de serviços e obras (NBR ISO 9.004) e sistema de gestão ambiental (NBR ISO 14.001). Consequentemente, torna-se extremamente indicado inserir a NBR ISO39001 - Sistema de Gestão de Segurança Viária como um sistema de gestão complementar.

Referencia bibliográfica

HAUER, E. *Knowledge and management of safety.* 1998. Presented at: Traffic Safety Summit, October 4-7, Kananaskis, Alberta Canadá.

FHWA. *National Review of the Highway Safety Impovement Program*. Washington: Fedreal Highway Administration, 2001. EUA. Disponivel na www. URL: http//safety.fhwa.dot.gov/media/hsip_final.htm. Arquivo capturado em setembro 2002.

Resposta da área técnica: Contribuição parcialmente aceita.

Foi incluída na subclausula 10.1.1, item (iii) a previsão para a apresentação do certificado das normas NBR ISSO 9.001 e 14.001.

78. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3830293

Assunto: Gestão do Conhecimento - Programa de Capacitação do Corpo Funcional

Contribuição: Em anexo

Justificativa: Em anexo

Anexo:

Gestão do Conhecimento - Programa de Capacitação do Corpo Funcional

O projeto de concessão permite às empresas a exploração de um bem público em contrapartida à prestação de serviço. Os contratos definem investimentos e parâmetros de qualidade da infraestrutura disponibilizada e dos serviços prestados, remunerados por uma tarifa ou contraprestação paga pelos usuários e Estado.

Os vinte e um anos de concessão rodoviária representam o amadurecimento da gestão e regulação pelas empresas e agencia reguladora respectivamente. Analisando o histórico é possível identificar uma preocupação permanente por parte da agência na qualificação na prestação do serviço pelos concessionários. Estão inseridas nos projetos ofertados na terceira etapa obrigações para implantação de normas ISO de sistema de qualidade de serviços e obras (NBR ISO 9.004) e sistema de gestão ambiental (NBR ISO 14.001), assim como o incentivo na melhoria de qualidade da fluidez do tráfego e gestão da segurança viária através do Fator Q da fórmula paramétrica de reajustamento tarifário.

A representatividade deste histórico e a busca da melhoria continua oferecem oportunidades de aprimoramentos dos projetos de exploração, sendo fundamental o aperfeiçoamento qualitativo dos recursos humanos. A qualificação do corpo funcional da concessionária deve ser vista como uma premissa condicional para a prestação de serviço público delegado. Desta forma, além da pesquisa de satisfação aos usuários a qualidade do serviço pode ser garantida pelo incentivo às empresas implantarem programas permanentes de capacitação de seu corpo funcional.

Além dos usuários da rodovia o benefício se estende indiretamente à comunidade lindeira e agencia de regulação. A capacitação permanente pela concessionária, gera a qualificação da mão-de-obra do município disponibilizada ao mercado, já que estes são fonte de recursos humanos para as concessionárias. Em relação à agencia, os processos, manuais e treinamentos devem ser vistos como um manancial de recurso técnico para a formação e gestão do conhecimento da mesma, podendo ser absorvido desta forma o conhecimento tácito e explicito da operação do contrato.

Sendo assim, sugere-se prever nos novos contratos de concessão rodoviária programas de capacitação permanente. O programa deve prever ambiente para registro e gestão do conhecimento e ser implementado após 01 (um) ano da ordem de início da operação da concessionária. O programa de capacitação permanente dever ser obrigatório a todo funcionário com contato direto ou indireto com os usuários que transitam na rodovia administrada, devendo abranger a capacitação de atividades especificas às funções e a qualificação do atendimento ao público na prestação de serviço. Propomos a inserção em todos os editais de convocação e contratos de concessões um parágrafo definindo tais capacitações, como exemplo: "Todos os empregados e demais envolvidos em contato direto ou indireto com os usuários que transitam na rodovia devem receber treinamentos e capacitação admissional continuado que deve abranger a capacitação para atividades especificas às funções, a qualificação do atendimento ao público na prestação de serviço, assim como para a mitigação dos riscos físicos e ambientais que possam originar-se nos locais de trabalho. O programa de capacitação deverá ser implantado em plataforma que permita o registro e gestão do conhecimento e ofereça ao corpo funcional o acompanhamento de histórico de seu desempenho. "

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. No processo de gestão contratual, cabe à ANTT, primordialmente, a fiscalização dos parametros de desempenho da concessão e demais elementos verificáveis do Contrato.

79. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833857

Assunto: Solicitações no oficio nº 310/2017, em anexo

Contribuição: Com nossas solicitações e sugestões no oficio em anexo, acreditamos que facilitará as condições de tráfego, tanto na saída da BR 290, para nosso município, quanto o tráfego com maior segurança na RS 030 e na zona Urbana, evitando futuros acidentes.

Justificativa: Justifica-se tal solicitação, visto que o fluxo de veículos aumentará e muito na zona Urbana do nosso Município, com a novas instalações do pedágio,

aumentando os riscos da população no trânsito, pela precariedade que se encontra a RS 030 e também o acesso a BR 290, onde necessitamos de reparos.

Anexo:

Of. nº 310/2017GPM Santo Antônio da Patrulha, 16 de março de 2017.

Senhor Diretor,

Considerando a futura transferência da praça de pedágio de Gravataí (BR 290) a ser instalada nas proximidades da empresa GM, podemos elencar entre outros evidentes prejuízos a comunidade de Santo Antônio da Patrulha, como segue:

- Os Patrulhenses que se deslocam diariamente para as Cidades de Gravataí, Viamão, Sapucaia do Sul e Alvorada, passarão a arcar com os custos do pedágio.
- Também com relação aos deslocamentos diários dos estudantes de Santo Antônio da Patrulha, que freqüentam as Universidades de Gravataí, Canoas e São Leopoldo, além das passagens já pagas, passarão a arcar com o pedágio, ficando assim um custo alto aos mesmos.
- É notório que com a transferência da praça de pedágio acarretará um grande volume de veículos e caminhões que farão rota de desvio desta utilizando a rodovia Estadual RS 030, trazendo maiores transtornos e perigo, em se tratando de rodovia com pista simples, por principalmente passar pela Zona Urbana do município.

Diante do presente relato, gostaríamos que com a nova concessão da rodovia fosse previsto no contrato, medidas que julgamos necessárias para a Modalidade e a segurança de pedestres e motoristas assim descritas:

- Ampliação da Iluminação da rede pública no acesso da BR 290/Santo Antônio da Patrulha, via RS 474.
- Execução correta da alça de acesso a Santo Antônio da Patrulha, sentido Porto Alegre/Litoral.
- Adequação correta da alça de acesso a Santo Antônio da Patrulha, sentido Litoral/Porto Alegre.
- Pavimentação de 3.4km, viabilizando como acesso direto da BR 290 ao centro de Santo Antônio da Patrulha, informamos que já existe projeto técnico desenvolvido pela Concepa.
- A inclusão na nova concessão a conservação e manutenção pela nova concessionária na ERS 030, entre Gravataí/Osório.

Atenciosamente,

Daiçon Maciel da Silva
Prefeito Municipal

Ao Excelentíssimo Senhor
Jorge Bastos
Diretor-Geral
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestre
Porto Alegre - RS

Resposta da área técnica: A ligação da BR-290 com a RS-474 é assegurada por uma interseção em desnível do tipo trevo parcial com dimensões adequadas e com todos os movimentos garantidos.

A adequação das alças só será necessária se se verificar que a sua capacidade não atende a demanda, o que não é expectável nesta fase.

As intervenções nas vias mencionadas (ERS-030 e RS-474) não estão incluídas no Escopo da Concessão.

80. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833892

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 13 e 14; "Escopo dos Trabalhos Iniciais" - Primeiros 12 meses da concessão deve estar concluído.

Contribuição: Inclusão do item 24, com o seguinte texto: "Recomposição e implantação da sinalização horizontal, composta por tachões refletivos em todos os trechos de pista simples, ao longo da concessão, onde seja proibido ultrapassagem. A aplicação deverá ocorrer no eixo da via, de modo a inibir as ultrapassagens nestes locais."

Justificativa: Torna-se necessária esta medida, uma vez que, sabidamente a colisão frontal é um dos tipos de acidentes com resultados mais severos para os envolvidos, em virtude da somatória de forças ali presentes. A aplicação destes elementos deverá diminuir a quantidade de ultrapassagens proibidas, e consequentemente, reduzir a quantidade de acidentes graves, principalmente as colisões frontais. Lembro que esse procedimento é atenuante, até que a rodovia seja totalmente duplicada.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Entende-se que os itens presentes no PER, mormente o item 4 do Escopo dos Trabalhos Iniciais já atuam no sentido da contribuição formulada.

81. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833895

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 13; "Escopo dos Trabalhos Iniciais" - Primeiros 12 meses da concessão deve estar concluído.

Contribuição: Modificação do texto do item 14: "Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla, colocados sobre barreiras de concreto ou compostos por vegetação (em casos sujeitos a análise pela ANTT) e sob passarelas sobre pista dupla, com, no mínimo, 400 m de extensão." Para o seguinte texto: "Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla, colocados sobre barreiras de concreto ou compostos por vegetação (em casos sujeitos a análise pela ANTT e PRF – Polícia Rodoviária Federal) e sob passarelas sobre pista dupla, com, no mínimo, 400 m de extensão."

Justificativa: A medida se torna necessária uma vez que tanto a ANTT quanto a PRF respondem pela rodovia federal. Tanto que é o local de atuação natural da PRF, responsável pela fiscalização, atendimento de acidentes e uma das proponentes de programas e projetos de segurança viária da União. Nada melhor do que ficar expressamente registrado que a PRF deverá ser consultadas, com poder de veto e de sugestões, sobre assuntos que interfiram sobre a segurança viária da rodovia, e como tal, precisa a PRF esse assento no ato normativo, ao invés de ter de solicitar a cada evento.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP

nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

82. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833903

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 13; "Escopo dos Trabalhos Iniciais" - Primeiros 12 meses da concessão deve estar concluído.

Contribuição: Modificação do texto do item 16: "Aplicação de tachas refletivas no pavimento ao longo de todo a extensão da rodovia, dispostas em geral sobre as linhas horizontais pintadas, de modo a delimitar a pista, as faixas de rolamento e as áreas neutras (áreas zebradas), seguindo as proporções descritas no "Manual de Sinalização Rodoviária" do DNIT." Para o seguinte texto: "Aplicação de tachas refletivas no pavimento ao longo de todo a extensão da rodovia, dispostas em geral sobre as linhas horizontais pintadas, de modo a delimitar a pista, as faixas de rolamento, linhas de bordo e as áreas neutras (áreas zebradas), seguindo as proporções descritas no "Manual de Sinalização Rodoviária" do DNIT."

Justificativa: Por questões de segurança viária, as linhas de bordo devem ser bem sinalizadas, o que se torna muito importe durante a noite, ainda mais com pista molhada, neblina ou chuva. Sem elas, tanto os faróis do fluxo contrário, quanto o "spray de água" levantado por um veículo pesado, à noite impossibilita a visualização da via à frente.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Entende-se que a redação atual está aderente aos padrões de segurança viária vigentes.

83. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833910

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 14; "Escopo dos Trabalhos Iniciais" - Primeiros 12 meses da concessão deve estar concluído.

Contribuição: Modificação do texto do item 21: "Em nenhuma situação, após serviços no pavimento definidos nos Trabalhos Iniciais, a rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras. Quando, eventualmente, o substrato apresentar condições que inviabilizem a demarcação (pavimento úmido), admite-se, enquanto persistirem essas condições, o uso de dispositivos balizadores do tipo cones ou similares." Para o seguinte texto: "Em nenhuma situação, após serviços no pavimento definidos nos Trabalhos Iniciais, a rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras. Quando, eventualmente, o substrato apresentar condições que inviabilizem a demarcação (pavimento úmido), admite-se, enquanto persistirem essas condições, o uso de dispositivos balizadores do tipo cones ou similares, sendo que no período noturno estes deverão dispor de dispositivos luminosos piscantes, conforme "Manual de Sinalização de Obras do DNIT e anexos do CTB no que couber". " Procedimento de atuação a ser observado em todo o período de concessão.

Justificativa: Por questões de segurança viária, durante a noite, em um segmento que tenha passado por manutenção de recapeamento, por exemplo, se não tiver a sinalização horizontal e vertical reposta, pode cair muito em termos de segurança para os usuários da rodovia. Desta forma, em ocorrendo a impossibilidade de reposição da sinalização horizontal de imediato, e isso adentrar períodos noturnos, deverá ser utilizados dispositivos balizadores, com itens luminosos piscantes, enquanto persistir a condição

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Entende-se que a redação atual está aderente aos padrões de segurança viária vigentes.

84. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833915

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 15; "Escopo de Recuperação"

Contribuição: Modificação do texto do item 05: "Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários, complementando os trabalhos efetuados na fase de Trabalhos Iniciais." Para o seguinte texto: "Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários, complementando os trabalhos efetuados na fase de Trabalhos Iniciais, bem como por solicitação fundamentada da PRF.

Justificativa: A PRF está diretamente envolvida nas questões de segurança viária das rodovias federais, e como tal, através de estudos e acompanhamentos, pode e deve sugerir alterações e melhorias nas condições das rodovias.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

85. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833924

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 15; "Escopo de Recuperação"

Contribuição: Modificação do texto do item 17: "No caso de 3ª faixa, também deverá ser implantada placa indicando o seu término. " Para o seguinte texto: "No caso de 3ª faixa, também deverá ser implantada placa indicando o seu término, bem como por solicitação da PRF, ou iniciativa da concessionária, as 3ª faixas que terminarem em curva e na iminência dela, deverão ser estendidas, a fim de diminuir riscos aos usuários das rodovias.

Justificativa: A PRF está diretamente envolvida nas questões de segurança viária das rodovias federais, e como tal, através de estudos e acompanhamentos, pode e deve sugerir alterações e melhorias nas condições das rodovias.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

86. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833934

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 15; "Escopo de Recuperação"

Contribuição: Modificação do texto do item 21: "No caso de curva perigosa, deverá ser implantada 1 placa composta de advertência, entre 200 e 500 m antes do início da curva, 1 placa de redução de velocidade e 1 de advertência." Para o seguinte texto: "No caso de curva perigosa, deverá ser implantada 1 placa composta de advertência, entre 200 e 500 m antes do início da curva, 1 placa de redução de

velocidade e advertência, podendo ser as de indução de aproximação de local crítico (de numeração regressiva), bem como, por solicitação da PRF, instalação de sistemas de controle de velocidade."

Justificativa: A PRF está diretamente envolvida nas questões de segurança viária das rodovias federais, e como tal, através de estudos e acompanhamentos, pode e deve sugerir alterações e melhorias nas condições das rodovias.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

87. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833943

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 16; "Escopo de Recuperação"

Contribuição: Inclusão do item 26: "Por solicitação fundamentada da PRF, deverão ser implantados sistemas de sonorizadores transversais, tipo "grooving", em segmentos considerados de risco, identificados pela PRF ou concessionária, como por exemplo com registro de acidentes motivados por falta de atenção, sono, e ou do tipo saída de pista, entre outros.

Justificativa: A PRF está diretamente envolvida nas questões de segurança viária das rodovias federais, e como tal, através de estudos e acompanhamentos, pode e deve sugerir alterações e melhorias nas condições das rodovias.

Anexo:

Grooved paviment

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

88. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834003

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 16; "Escopo de Recuperação"

Contribuição: Inclusão do item 27: "Por solicitação fundamentada da PRF, deverão ser implantados sistemas de sonorizadores laterais, do tipo "rumble strips" em segmentos considerados de risco, identificados pela PRF ou concessionária, como por exemplo com registro de acidentes motivados por falta de atenção, sono, e ou do tipo saída de pista, entre outros.

Justificativa: A PRF está diretamente envolvida nas questões de segurança viária das rodovias federais, e como tal, através de estudos e acompanhamentos, pode e deve sugerir alterações e melhorias nas condições das rodovias. Essas ranhuras laterais servem de alerta ao condutor que vai lateralizando seu veículo, até sair de pista.

Anexo:

Ranhuras ao lado das linhas de bordo (sonorizador lateral) (Rumble Strips)

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

89. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834020

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.2."Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança", páginas 17; Tabela de prazos

Contribuição: Modificação do prazo da tabela "PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE", conforme itens a seguir: Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo

com o CTB e resoluções do CONTRAN - Redução para 8 meses Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada – Redução para 8 meses Ausência total de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de segurança - Redução para 8 meses

Justificativa: Pois afeta diretamente a segurança viárias dos usuários da rodovia, e estes necessitam urgência

Resposta da área técnica: Atendida parcialmente, os itens listados devem ser atendidos até o 9º mês de concessão e não 12º mês, como previsto anteriormente

90. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834025

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.3."Obras-de-Arte Especiais", páginas 19; "Escopo dos Trabalhos Iniciais"

Contribuição: Modificação do texto do item 4: "Reparo de juntas." Para o seguinte texto: "Reparo de juntas de dilatação das pontes e viadutos, bem como depressões e realces no encontro entre as placas das OAE's, caracterizando riscos de segurança aos usuários bem como que interfiram no conforto ao rodar, com um recalque máximo de 10 mm, medido entre dois pontos contíguos medidos no revestimento da pista, devendo almejar valores menores. "

Justificativa: A sugestão está diretamente relacionada com a segurança e conforto dos usuários da rodovia.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Entende-se que os parâmetros previstos são adequados.

91. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834061

Assunto: per_-_20170126, item 3.1.1 "Pavimento" "Escopo de Recuperação"

Contribuição: "Escopo de Recuperação" Seja inserido o item "7", com o seguinte texto: "7. As obras de recuperação, principalmente as referentes ao pavimento, eminentemente nos trechos com VDM – Volume Diário Médio de veículos, considerados de hora em hora, devem ser realizadas preferencialmente no período noturno.

Justificativa: O fato se justifica principalmente para evitar prejuízos ao deslocamento dos usuários da rodovia, principalmente durante o dia, contribuindo para a segurança viária, evitando riscos com acidentes do tipo colisão traseira, por excesso nas filas formadas em obras, sejam em perímetros urbanos, ou regiões de serra e curvas. Durante a noite, o volume de trafego é bastante reduzido, o que, com a devida sinalização de antecedência, traz maior segurança aos deslocamentos, uma vez que gera menos filas e congestionamentos.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Entende-se que os parâmetros previstos são adequados.

92. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834066

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.4."Sistema de Drenagem e Obras de arte Correntes (OACs)", páginas 23; "Escopo de Recuperação.

Contribuição: Modificação do texto do item 2: "2. Recomposição de trechos descontínuos." Para o seguinte texto: "2. Recomposição de trechos descontínuos, e implantação de sarjeta em toda extensão do trecho concedido."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que há trechos sem a devida contenção de água por sarjetas em partes do trecho.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Entende-se que os parâmetros previstos são adequados.

93. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834073

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 28; "Escopo dos Trabalhos Iniciais.

Contribuição: Modificação do texto do item 9: "9. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos entre outros, ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença." Para o seguinte texto: "9. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos entre outros, ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença. Entre os perigos à segurança do tráfego incluem-se as árvores que possam ser atingidas por veículos, em eventual saída de pista, com colisão com as mesmas. A presença de defensas atenua sensivelmente este risco."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que há trechos sem a devida implantação de defensas metálicas ou concreto

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Entende-se que os parâmetros previstos são adequados.

94. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834077

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 28; "Escopo de Recuperação.

Contribuição: Modificação do texto do item 3: "3. Verificação de cercas e, quando necessário, reposicionamento e complementação das mesmas, nos padrões do DNIT." Para o seguinte texto: "3. Verificação de cercas e, quando necessário, reposicionamento e complementação das mesmas, nos padrões do DNIT. Inclui-se neste procedimento o posicionamento de cercas numa extensão de 500 metros,

antes e depois de passarelas. Bem como, eventualmente, por solicitação da PRF, em locais com travessia de pedestres, considerados estes perigosos, conforme fundamentação."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que há trechos, que mesmo com passarelas, as pessoas atravessam ao lado das mesmas e há situações de travessias em locais considerados perigosos, com riscos de atropelamentos. As solicitações da PRF deverão ser fundamentados.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

95. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834088

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 28; "Escopo de Recuperação.

Contribuição: Modificação do texto do item 8: "8. Indicação, por parte da Concessionária, das características técnicas necessárias à autorização dos acessos particulares, a serem submetidas à autorização da ANTT;" Para o seguinte texto: "8. Indicação, por parte da Concessionária, das características técnicas necessárias à autorização dos acessos particulares, a serem submetidas à autorização da ANTT. Antes de efetivamente ser autorizado um novo acesso particular, ou mesmo a

regularização de outros, deverá ser colhido o de acordo da PRF, com base na segurança viária do projeto de autorização do acesso."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que sendo a PRF um dos órgãos responsáveis pela segurança viária no trecho de rodovia federal, deve passar por sua análise a liberação de novos acessos, bem como de regularização de outros.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

96. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834096

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 28; "Escopo de Recuperação.

Contribuição: Modificação do texto do item 6: "6. Regularização completa de todos os acessos particulares e eliminação das ocupações irregulares." Para o seguinte texto: "6. Regularização completa de todos os acessos particulares e eliminação das ocupações irregulares. Deverão ser tomadas as providências de notificação imediata a todos os acessos irregulares e ou considerados perigosos, para que sejam sinalizados e ou tomadas as providências de regularização por parte da concessionária, principalmente para os acessos existentes a um período razoável. Deverá ser apresentado projeto de regularização, aprovado pela ANTT e PRF, ou avaliação das sugestões destes órgãos."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que acessos irregulares, ou perigosos, geram risco aos usuários da rodovia, podendo contribuir com a ocorrência de acidentes, mortos e feridos

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

97. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834104

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 29; "Escopo de Manutenção.

Contribuição: Modificação do texto do item 4: "4. Análise, por parte da Concessionária, dos projetos específicos referentes às solicitações de ocupações da faixa de domínio, conforme normas do DNIT, com verificação de sua viabilidade e respectiva submissão à ANTT, além do acompanhamento e fiscalização na sua execução." Para o seguinte texto: "4. Análise, por parte da Concessionária, dos projetos específicos referentes às solicitações de ocupações da faixa de domínio, conforme normas do DNIT, com verificação de sua viabilidade e respectiva submissão à ANTT e PRF, além do acompanhamento e fiscalização na sua execução. Todos os empreendimentos geradores de pólos de tráfego deverão prever no seu projeto de implantação e autorização, obras de mobilidade para acessos que facilitem o trânsito na região de implantação."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que se não forem planejadas os acessos, sinalização e a mobilidade no entorno de novos empreendimentos, poderá ser gerado risco desnecessário aos usuários da rodovia, o que pode contribuir com a ocorrência de acidentes, mortos e feridos.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

98. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834216

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 31; "Escopo de Manutenção.

Contribuição: Modificação da tabela da página "31" referente ao prazo de atendimento, referente ao item (Parâmetro de desempenho): Modifica o texto: "Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes: 60 meses = 50% 120 meses = 70% 180 meses = 100%" Para o seguinte texto: "Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes: 24 meses = 30% 36 meses = 40% 60 meses = 70% 120 meses = 85% 180 meses = 100%"

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que a não regularização dos acessos, poderá ser gerado risco desnecessário aos usuários da rodovia, o que pode contribuir com a ocorrência de acidentes, mortos e feridos.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Entende-se que os parâmetros previstos são adequados.

99. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834226

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.7."Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais", páginas 32; "Escopo dos trabalhos Iniciais." E "Escopo de Recuperação."

Contribuição: "Escopo dos trabalhos Iniciais." Modificação do texto do item 2: "2. Reforma e recuperação de Unidades Operacionais e Delegacias da PRF, mantendo-se suas características básicas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária." Para o seguinte texto: "2. Reforma e recuperação de Unidades Operacionais e Delegacias da PRF, adequando-as às aos padrões construtivos internos da PRF, em relação à segurança, funcionalidade e diretrizes de atendimento, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária."

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que a PRF possui padrões de construção próprios, baseados em estudos internos.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

100. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834239

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.1.1 "Obras de Ampliação de Capacidade", páginas 37 e 38;

Contribuição: Modificação em relação a "Tabelas explicativas de segmentos e prazos de execução das Ampliações de Capacidade", página 38: Texto a ser modificado: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 1 do km 178,5 ao 285,0 (extensão de 106,5 km's) 20% nos anos 12 a 14 50% no ano 15 Modifica para o seguinte texto: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 1 do km 178,5 ao 285,0 (extensão de 106,5 km's) 20% nos anos 4 a 7 40% nos anos 7 a 11 70% no ano 15 90% no ano 18 100% no ano 22

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que o trecho tem intenso tráfego de veículos pesados e veículos leves. Há a necessidade de se ter, o mais breve possível, a duplicação de trechos urbanos ou a implantação de vias marginais, para que o trânsito local circule localmente. A ampliação da capacidade pode ser representada por faixas adicionais, que ordem o trafego de veículos leves e pesados. A ampliação da capacidade pode ser representada por faixas adicionais, que ordem o trafego de veículos leves e pesados.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição e informamos que o cronograma de obras e serviços do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul será revisto.

101. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834248

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.1.2 "Obras de Melhoria", páginas 39 e 40

Contribuição: Modificação em relação a tabela de "Vias Marginais", páginas 39 e 40: Necessidade de implantação de Vias Marginais nos seguintes trechos, em ambos os

sentidos: -km 178 ao 180 - Carazinho -km 188 ao 192,0 – Santo Antônio do Planalto -km 211 ao 216,0 - Tio Hugo -km 225,5 ao 226,5 – Após Mormaço -km 242,0 ao 248,0 – Soledade -km 268 ao 272,3 – Vila Assis e Fontoura Xavier -km 279 ao 282,7 – São Jose do Herval -km 298 ao 301,5 – Pouso Novo -km 324 ao 325,0 – Marques de Souza -km 338 ao 344 – Lajeado -km 344 ao 348 – Lajeado -km 348 ao 355 - Estrela Bem como, correção de quilometragens constantes da tabela: "ID 1", SNV 386BRS0271, início 381,5 ao 386,4 "ID 4", SNV 386BRS0290, início 386,4 ao 388,4 "ID 6", SNV 386BRS0330, início 409,5 ao 417,5 "ID 10", SNV 386BRS0350, início 433,6 ao 439,9

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que o trecho tem intenso tráfego de veículos pesados e veículos leves. Há a necessidade de se ter, o mais breve possível, a duplicação de trechos urbanos ou a implantação de vias marginais, para que o trânsito local circule localmente. A ampliação da capacidade pode ser representada por faixas adicionais, que ordem o trafego de veículos leves e pesados. A ampliação da capacidade pode ser representada por faixas adicionais, que ordem o trafego de veículos leves e pesados.

Resposta da área técnica: Todas as travessias urbanas foram estudas considerando tráfego, população, transito pendular entre outros parâmetros. Considerando todos estes elementos as marginais que serão contempladas no estudo serão: Tio Hugo, Soledade, Fontura Xavier, S. José do Herval, Lajeado, Estrela, Nova Santa Rita.

102. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834257

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.1.1 "Obras de Ampliação de Capacidade", páginas 37 e 38

Contribuição: Modificação em relação a "Tabelas explicativas de segmentos e prazos de execução das Ampliações de Capacidade", página 38: Texto a ser modificado: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de

caráter obrigatório Segmento 5 (existente em multivias) do km 385,0 ao 438,8 (extensão de 53,8 km's) 25% nos anos 1 a 4 Modifica para o seguinte texto: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 5 (existente em multivias) do km 385,0 ao 439,9 (extensão de 54,9 km's) 60% nos anos 1 a 4 70% nos anos 4 a 5 80% nos anos 5 a 6 90% nos anos 6 a 7 100% nos anos 8 a 9

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que o trecho tem intenso tráfego de veículos pesados e veículos leves, conhecido como Tabaí - Canoas. Há a necessidade de se ter, o mais breve possível, a duplicação deste trecho, atualmente formado por 4 faixas de circulação, com 2 faixas em cada sentido, sem separação física que evite que veículos circulando em um sentido invadam as faixas de sentido contrário, com risco de provocar acidentes graves.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição e informamos que o cronograma de obras e serviços do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul será revisto.

103. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834271

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.1.1 "Obras de Ampliação de Capacidade", páginas 37 e 38;

Contribuição: Modificação em relação a "Tabelas explicativas de segmentos e prazos de execução das Ampliações de Capacidade", página 38: Texto a ser modificado: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 2 do km 285,0 ao 310,5 (extensão de 25,5 km's) 15% no ano 11 35% no ano 12 30% no ano 13 30% no ano 14 Modifica para o seguinte texto: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 2 do km 285,0 ao 310,5 (extensão de 25,5 km's) 15% nos anos 3 a 4 35% nos anos 5 a 7 45% no ano 9

Justificativa: A medida se torna necessária, uma vez que o trecho tem intenso tráfego de veículos pesados e veículos leves. Há a necessidade de se ter, o mais breve possível, a solução de alguns problemas de viários daquele trecho, sob risco de continuarem a ocorrer acidentes. A ampliação da capacidade pode ser representada por faixas adicionais, que ordem o trafego de veículos leves e pesados.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição e informamos que o cronograma de obras e serviços do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul será revisto.

104. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834281

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.1.1 "Obras de Ampliação de Capacidade", páginas 37 e 38;

Contribuição: Modificação em relação a "Tabelas explicativas de segmentos e prazos de execução das Ampliações de Capacidade", página 38: Texto a ser modificado: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 3 do km 310,5 ao 344,4 (extensão de 33,9 km's) 20% no ano 11 40% nos anos 12 e 13 Modifica para o seguinte texto: -Duplicações obrigatórias na BR-386 -Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório Segmento 3 do km 310,5 ao 344,4 (extensão de 33,9 km's) 15% nos anos 3 a 4 35% nos anos 5 a 7 45% no ano 9

Justificativa: medida se torna necessária, uma vez que o trecho tem intenso tráfego de veículos pesados e veículos leves, passando por aglomerados urbanos, com trânsito local. Misturar e colocar em contato estes dois tipos de trânsito, geralmente acarreta conflitos, que muitas vezes redundam em acidentes. Desta forma, há a necessidade de proteção a estas comunidades, à beira da rodovia, para que tenhamos uma segurança viária.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição e informamos que o cronograma de obras e serviços do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul será revisto.

105. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834289

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.2.1. "Obras Alternativas em Trechos Urbanos" Página 49

Contribuição: Modificação do texto do seguinte parágrafo: Caso o traçado do contorno em trecho urbano não seja aprovado junto a ANTT e junto aos Municípios dentro do prazo indicado, a Concessionária permanece obrigada a realizar as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias dentro dos prazos e condições indicadas no item 3.2.1 do PER. Para o seguinte texto: Caso o traçado do contorno em trecho urbano não seja aprovado junto a ANTT e PRF e junto aos Municípios dentro do prazo indicado, a Concessionária permanece obrigada a realizar as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias dentro dos prazos e condições indicadas no item 3.2.1 do PER, exceto os prazos que vencerem antes, bem como os demais que forem vencendo conforme decurso temporal.

Justificativa: A medida se torna necessária, para que as obras previstas não se posterguem no tempo.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP

nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

106. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834294

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.3.2. "Elementos de Proteção e Segurança" Página 59

Contribuição: Modificação do texto do seguinte parágrafo: Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT. Para o seguinte texto: Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT, bem como o de acordo da PRF em assuntos de segurança viária.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois a PRF é uma das instituições responsáveis pela segurança viária nas rodovias federais.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

107. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834300

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.3.3. "Obras-de-arte Especiais" Página 59

Contribuição: Modificação do texto do seguinte parágrafo: Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza geral das superfícies, roçada e capina dos encontros, pintura de barreiras, limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem, limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio, remoção de vestígios de óleo ou graxa no pavimento, substituição eventual de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados, pequenos reparos em barreiras e no sistema de drenagem, pequenas recomposições em taludes de encontro, pequenas recomposições no pavimento, e pequenos reparos em passarelas. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT. Para o seguinte texto: Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza geral das superfícies, roçada e capina dos encontros, pintura de barreiras, limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem, limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio, remoção de vestígios de óleo ou graxa no pavimento, substituição eventual de juntas de dilatação, bem como a correção dos desníveis entre as placas de concreto integrantes da estrutura que formam o leito carroçavel da ponte ou viaduto, e aparelhos de apoio danificados, pequenos reparos em barreiras e no sistema de drenagem, pequenas recomposições em taludes de encontro, pequenas recomposições no pavimento, e pequenos reparos em passarelas. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT, bem como o de acordo da PRF em assuntos de segurança viária.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois a PRF é uma das instituições responsáveis pela segurança viária nas rodovias federais, e a manutenção da segurança e conforto dos usuários da rodovia concedida, precisa ser garantida.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas

contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

108. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834448

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.3.8. "Sistemas Elétricos e de Iluminação" Página 60

Contribuição: Modificação do texto do seguinte parágrafo: Escopo: conservação rotineira dos sistemas elétricos (incluindo as linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação da Rodovia. Para o seguinte texto: Escopo: conservação rotineira dos sistemas elétricos (incluindo as linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação da Rodovia, postos de pesagem, postos de fiscalização da ANTT, praças de pedágio, Unidades Operacionais e Delegacias da PRF

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra toda a estrutura da rodovia.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República, contendo as razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448/2017, baseou seu entendimento na leitura de que: "Não se vislumbra possível responsabilizar concessionário de rodovia federal pelo custeio, ainda que indireto, da manutenção e funcionamento de órgão integrante do Poder Executivo Federal, cabendo à União organizá-lo e mantê-lo.

109. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834460

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4. "FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS" Página 62

Contribuição: Modificação do "Prazo de Atendimento/Fase" para "Infraestrutura/Serviço Operacional" de: -Painéis Fixos de Mensagens Variáveis – antecipar para conclusão em até 18 meses; -Sistema de Controle de Velocidade – antecipar para instalação e funcionamento entre 18 e 24 meses; -Sistema de Circuito Fechado de TV – antecipar para instalação e funcionamento entre 18 e 24 meses;

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra uma das linhas de combate à acidentalidade.

Resposta da área técnica: Atendida parcialmente, os painéis fixos de mensagens tiveram seu prazo de atendimento antecipado do 24º para o 12 mês.

110. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834473

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4.1. "Centro de Controle Operacional" Página 64

Contribuição: Modificação do texto: Escopo 1: Implantação e Operacionalização do CCO da Concessionária Instalações completas para a PRF, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da rodovia Para o seguinte texto: Escopo 1: Parâmetros Técnicos Instalações completas para a PRF, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da rodovia, inclusive para utilização das imagens e operação do sistema de CFTV, inclusive para auxiliar na fiscalização do trecho da concessão. Escopo 2: Implantação de um SGO no CCO Todos os registros do sistema devem ser invioláveis e disponibilizados em tempo real para a ANTT O sistema deverá permitir a abertura de notificações de falha em tempo real pela ANTT, com registro de data e hora de abertura e encerramento Para o seguinte texto: Escopo 2: Implantação de um SGO no CCO Todos os registros do sistema devem ser invioláveis e disponibilizados em tempo real para a ANTT e PRF. O

sistema deverá permitir a abertura de notificações de falha em tempo real pela ANTT e PRF, com registro de data e hora de abertura e encerramento.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra uma das linhas de combate à acidentalidade.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

111. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834482

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4.3. "Sistemas de Controle de Tráfego" Página 65

Contribuição: Modificação do texto: Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional. Poderão ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT Para o seguinte texto: Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional. Poderão ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT e PRF.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra uma das linhas de combate à acidentalidade.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

112. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834486

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4.3.1. "Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista" Página 66

Contribuição: Modificação do texto: Instalação dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista. A localização dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação. Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional. Para o seguinte texto: Instalação dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista. A localização dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT e PRF para aceitação. Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local de sua instalação, a ANTT e PRF poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra uma das linhas de combate à acidentalidade.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

113. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834502

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4.3.1. "Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista" Página 67

Contribuição: Modificação do texto: Deverão ser fornecidos à ANTT, mensalmente: • Relatórios gerenciais e estatísticos: os dados estatísticos de volume de tráfego serão emitidos e classificados por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus) e por faixas de velocidade e de horário, em modelos e formulários próprios, a serem definidos pela ANTT; • Relatórios de funcionamento de todos os equipamentos instalados. Para o seguinte texto: Deverão ser fornecidos à ANTT e a PRF, mensalmente: • Relatórios gerenciais e estatísticos: os dados estatísticos de volume de tráfego serão emitidos e classificados por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus) e por faixas de velocidade e de horário, em modelos e formulários próprios, a serem definidos pela ANTT; • Relatórios de funcionamento de todos os equipamentos instalados.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra uma das linhas de combate à acidentalidade.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

114. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834519

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4.3.7. "Sistema de Controle de Velocidade" Página 72

Contribuição: Modificação do texto: As unidades de monitoração eletrônica de velocidade deverão ser instaladas em travessias de trechos do Sistema Rodoviário que se caracterizem como críticos e sua localização deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação, de acordo com as resoluções 146/03 e 214/06 do CONTRAN ou posteriores. Após a realização de obras de ampliação da capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional Para o seguinte texto: As unidades de monitoração eletrônica de velocidade deverão ser instaladas em travessias de trechos do Sistema Rodoviário que se caracterizem como críticos e sua localização poderá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT e PRF para aceitação, de acordo com a resolução 396/11 do CONTRAN ou posteriores. A localização dos equipamentos obedecerá aos estudos de acidentalidade da PRF, conforme segmentos críticos e situações de risco específico identificados. Após a realização de obras de ampliação da capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo

local, sem ônus adicional. A estimativa inicial máxima de equipamentos a serem instalados é de 15 conjuntos de fiscalização, em cada um dos sentidos e não necessariamente no mesmo local, cobrindo cada uma das faixas de circulação que passar por eles, a depender da quantidade de faixas disponíveis no local. Mensalmente, deverão ser fornecidos relatórios estatísticos à PRF, referentes aos autos de infração registrados.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois integra uma das linhas de combate à acidentalidade. O objetivo de maior de manter a fiscalização de velocidade em segmentos críticos é a redução de acidentes, mortos e feridos, não a quantidade de autos de infração. Desta forma, devem as regiões serem sinalizadas com placas R-19.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

115. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834527

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.4.12 "Unidades Operacionais e Delegacias da Polícia Rodoviária Federal" Página 92

Contribuição: Texto a ser incluso: Todas as viaturas da PRF terão isenção de pedágio.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois é uma das instituições responsáveis pela gestão da rodovia.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. As viaturas da PRF já têm a isenção de pedágio. Na minuta de contrato de concessão e na Resolução ANTT nº 3.916/2012 (modificada pela Resolução ANTT nº 5.016/2016) está prevista a isenção do pagamento de pedágio para veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações, bem como do Corpo Diplomático.

116. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834537

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 4.1. "RELATÓRIOS INICIAIS" Página 93

Contribuição: Modificação do texto: Ao final do 3º mês do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANTT 4 relatórios, sendo: 4.1.1 - Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia; 4.1.2 - Cadastro Inicial da Rodovia; 4.1.3 - Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais; 4.1.4 - Relatório de Operações. Para o seguinte texto: Ao final do 3º mês do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANTT e PRF 4 relatórios, sendo: 4.1.1 - Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia; 4.1.2 - Cadastro Inicial da Rodovia; 4.1.3 - Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais; 4.1.4 - Relatório de Operações.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois a PRF é uma das instituições gerencia a rodovia federal, no que se refere à acidentalidade e fiscalização.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal,

a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

117. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834592

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 4.1.1. "Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia" Página 93

Contribuição: Modificação do texto: O Relatório de Riscos Iminentes deverá identificar os trechos da rodovia em que existem riscos iminentes de desabamentos ou graves comprometimentos à infraestrutura rodoviária; os locais críticos de acidentes de trânsito e uma avaliação precisa do tráfego atual da rodovia, incluindo um plano de controle e monitoração do tráfego na rodovia durante o próximo ano Para o seguinte texto: O Relatório de Riscos Iminentes deverá identificar os trechos da rodovia em que existem riscos iminentes de desabamentos ou graves comprometimentos à infraestrutura rodoviária; os locais críticos de acidentes de trânsito e uma avaliação precisa do tráfego atual da rodovia, incluindo um plano de controle e monitoração do tráfego na rodovia durante o próximo ano. Este relatório deverá contemplar levantamento dos riscos relacionados ao transporte de produtos perigosos, com identificação de cursos d'água e comunidade que se utilizam destes, como lagos, córregos, rios, possíveis populações atingidas, identificação dos produtos e rotas de circulação, com origem e destino.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois a PRF é uma das instituições gerencia a rodovia federal, no que se refere à acidentalidade e fiscalização.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Até o final do 6º mês de concessão a Concessionária deverá apresentar um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação e Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos que deverão ser elaborados considerando as normas e legislações vigentes, além das orientações dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido, e deverão ser apresentados à ANTT para aceitação.

118. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834645

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 4.2. "RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO" Página 97

Contribuição: Modificação do texto: Todos os relatórios de monitoração deverão ser enviados à ANTT até o 12º mês do prazo da Concessão. A partir da entrega do 1º relatório, os Relatórios de Monitoração seguintes deverão atender à frequência indicada na tabela abaixo. A entrega dos Relatórios de Monitoração deverá ser realizada até 30 dias após a avaliação de campo. Para o seguinte texto: Todos os relatórios de monitoração deverão ser enviados à ANTT e PRF até o 12º mês do prazo da Concessão. A partir da entrega do 1º relatório, os Relatórios de Monitoração seguintes deverão atender à frequência indicada na tabela abaixo. A entrega dos Relatórios de Monitoração deverá ser realizada até 30 dias após a avaliação de campo.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois a PRF é uma das instituições gerencia a rodovia federal, no que se refere à acidentalidade e fiscalização. Outrossim, os acidentes envolvendo transporte de produtos perigosos são de regra, muito danosos ao meio ambiente, como também podem ser danosos às populações vizinhas às rodovias ou cursos d'água, os quais podem ser utilizados como mananciais por populações.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

119. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834652

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 5. "GESTÃO AMBIENTAL" Página 110

Contribuição: Modificação do texto: A Concessionária deverá apresentar, até o final do 6º mês da Concessão, um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, que deverão ser elaborados considerando as normas e legislações vigentes, além das orientações dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido, e deverão ser apresentados à ANTT para aceitação. Para o seguinte texto: A Concessionária deverá apresentar, até o final do 6º mês da Concessão, um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, que deverão ser elaborados considerando as normas e legislações vigentes, além das orientações dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido, e deverão ser apresentados à ANTT e a PRF para aceitação. O plano deverá prever o total cadastramento dos cursos d'água, prever populações atingidas e prever protocolos de evacuação e ou emergência, a depender das rotas e produtos transportados. Bem como manter atualizado o cadastro de contatos e das diversas áreas envolvidas e informação as populações no entorno da rodovia e que estiverem nos diversos

raios de risco. Também deverão ser previstos treinamentos rotineiros, para manter as equipes informadas dos procedimentos de emergências, especificamente nas regiões de maior circulação de veículos tr ansportando produtos perigosos analisado o risco dos mesmos.

Justificativa: A medida se torna necessária, pois os acidentes envolvendo transporte de produtos perigosos são de regra, muito danosos ao meio ambiente, como também podem ser danosos às populações vizinhas às rodovias ou cursos d'água, os quais podem ser utilizados como mananciais por populações.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A ANTT exerce, por força de lei, o papel de poder concedente nos contratos de concessão de rodovias federais. A despeito da relevância da função exercida pela Polícia Rodoviária Federal, a inserção de um terceiro interveniente na gestão contratual dessas infraestruturas contraria a orientação legal de simplificação administrativa e desburocratização das relações entre os setores público e privado. Recentemente esse entendimento foi enfatizado nas razões dos vetos do Projeto de Lei de Conversão nº 3, de 2017 (MP nº 752/2016), atual Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, o que se deu por meio da Mensagem nº 184, de 5 de junho de 2017, da Presidência da República.

120. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3834663

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.2.1.2. "Obras de melhorias" Página 39

Contribuição: Torna-se necessário incluir na lista de obras de melhoria a implantação de SUPERELEVAÇÕES, ou seja, inclinações nas curvas, cuja função é neutralizar a força centrífuga. Com isso, é possível reduzir em muito saídas de pista, em certos locais considerados críticos. Mesmo em outros segmentos, que não críticos, a implantação deste sistema, permite que a rodovia proteja os usuários, que mesmo cometendo algum erro, a própria rodovia seja um fator de correção. Como por exemplo, alguém chegue numa curva, em velocidade acima do regulamentado,

possa com esse erro, não ser jogado para fora da pista, pela ação da força centrífuga. Outrossim, é preciso alertar sobre o perigo de SUPERELEVAÇÕES negativas em curvas, as quais tem a característica de, como popularmente dito, "jogar o veículo para fora da curva". Esses locais poderão ser indicados pela concessionária, bem como, em estudo da PRF.

Justificativa: A medida se torna necessária, para que se tenha rodovias mais seguras e tenham a característica de proteção aos usuários, independentemente do condutor ter cometido algum erro de condução.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita, a superelevação dos trechos viários estará em acordo com as Instruções para superelevação e superlargura em projetos rodoviários, do DNIT.

121. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3833859

Assunto: Contrato de concessão

Contribuição: Proponho que o Indicador do Nível de Acidentes, que compõe o Fator Q (percentual obtido após o cálculo do indicador do Nível de Acidentes - IS e do Indicador de Disponibilidade da Rodovia - Dis), constante dos contratos da 3ª etapa, seja reincorporado ao contrato de concessão - ainda que possa sofrer ajustes em sua metodologia.

Justificativa: Considerando que estamos em plena Década da Ação pela Segurança Viária (2011-2020, cf. resolução 64/255 da Assembléia Geral das Nações Unidas); e que a Organização Mundial de Saúde recomenda aos países alocar em segurança viária algo em torno de 10% de seus investimentos em infraestrutura rodoviária (cf. "Global Plan for the decade of action for road safety"): O indicador do Nível de Acidentes tem se mostrado um instrumento altamente eficaz como estímulo às concessionárias para prevenção de acidentes (haja vista que a redução de acidentes com vítimas impacta direta e positivamente na tarifa de pedágio), de forma que a

sua retirada do contrato configura um nítido retrocesso, no que tange aos esforços da ANTT e do governo brasileiro para redução de fatalidades no trânsito.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. O Fator Q foi excluído dos novos projetos de concessão, tendo em vista o entendimento do Tribunal de Contas da União, quando da análise do projeto de concessão da Rodovia do Frango (BR-476/153/282/480/PR/SC). O TCU determinou, por meio do item 9.2.29 do Acórdão nº483/2016-TCU-Plenário, conforme transcrição do item 504 da Instrução Técnica citado no referido Acórdão (TC 023.298/2015-4):

"504. Em face do exposto, propõe-se determinar que a ANTT retire o Fator Q da minuta de contrato, ou que, alternativamente, modifique sua fórmula de cálculo, de modo a conter, minimamente, as seguintes características:

a) o índice seja aferido e aplicado após a conclusão das obras de recuperação e de ampliação de capacidade incluídas as respectivas melhorias, assim como contornos obrigatórios;

b) o índice não seja afetado pela execução de grandes obras realizadas após os 84 meses de contrato, tais como aquelas condicionadas ao volume de tráfego;

c) o índice seja não cumulativo – o acréscimo tarifário relativo à apuração de um ano deverá repercutir na tarifa somente pelo prazo de doze meses, retornando os valores tarifários ao patamar em que estariam sem o acréscimo, até que novo IA que represente acréscimo tarifário seja atingido pela empresa;

d) a comparação com outras concessões seja feita apenas quando as mesmas estiverem em estágio de implantação equivalente ao indicado nas alíneas anteriores (estabilidade em termos de investimentos em obras);

e) o incremento tarifário não seja aplicável às empresas que estiverem inadimplentes em suas obrigações contratuais, a exemplo das concessionárias que atrasam a entrega das obras de duplicação;

f) um percentual máximo para o IA, haja vista que o incentivo não pode resultar em oscilações tarifárias ilimitadas, como atualmente ocorre.

Por entender que as modificações listadas desvirtuavam o Fator C, conforme previsão contratual na 3ª Etapa -Fase III do programa de concessões, optou-se por excluí-lo do contrato.

122. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3836363

Assunto: Edital: - Preambulo - Item 2.7 - Item 9.3 - Inclusão Plano Negócio Contrato Administrativo: - Cláusula 4ª - Cláusula 19 - Cláusula 21 - Revisão Ordinária - Cláusula 12 - Avaliação De Desempenho - Cláusula 33 - Multa Contratual

Contribuição: Vide Arquivo Anexo

Justificativa: Vide Arquivo Anexo

Anexo:

Sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

EDITAL

[i] Preambulo[1] – Alteração da modalidade Leilão para Concorrência.

Na modelagem do projeto em estudo, não está previsto outorga fixa ou outorga variável, ou ainda, etapa de lances.

O critério adotado é de que a licitante vencedora será aquela que ofertar o **menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários do Sistema Rodoviário**.

O leilão é a modalidade de licitação mais adequada para 'vender', "outorgar". Se o objetivo principal da concessão objeto deste estudos não é 'vender', "outorgar", entende-se que, sob o aspecto jurídico, a modalidade mais adequada seria a Concorrência.

Desta feira, sugere-se a **substituição** da modalidade da concessão ora em análise de **Leilão** para **Concorrência**.

[1] : "**A União, por meio da ANTT, torna público, por meio do presente Edital de Concessão nº [-], as condições da desestatização, na modalidade de Leilão, com a finalidade de selecionar a melhor proposta visando a celebração de Contrato de Concessão de serviço público para a exploração da Concessão.**"

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

[ii] Item 2.7 – Visita Técnica[2]

O presente item editalício prevê a "possibilidade" da realização de visita técnica, o que significa um grande avanço em comparação ao Edital da fase anterior (Fase III) das concessões federais.

No entanto, diante da complexidade do objeto da concessão em estudo, do extenso trecho rodoviário a ser concedido, e das diferentes característica que poderão ser encontradas na rodovia, é de extrema importância que os licitantes conheçam "in loco" o trecho a ser licitado, razão pela qual entendemos que o referido item deveria "exigir" a realização de visita técnica dos licitantes.

A Lei de Licitações autoriza que a Administração exija a realização de visita técnica pelo licitante como requisito de qualificação. Isso se afere a partir da leitura do art. 30, inciso III da Lei n°8.666/93, que dispõe: *"a documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á: (...) III – comprovação, fornecida pelo órgão licitante, de que recebeu os documentos, e, quando exigido, de que tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação".*

Quanto ao tema o **Tribunal de Contas da União,** no Acórdão nº 4.968/2011 – Segunda Câmara, assim se manifestou:

[2] **"2.7 Observado o disposto nos itens 2.4 a 2.6, as Proponentes poderão vistoriar a parte do Sistema Rodoviário objeto da licitação, sob responsabilidade de CONCEPA, em visitas técnicas que serão agendadas por solicitações via postal ou protocolo da ANTT, bem como com envio de cópia da solicitação para os seguintes endereços de e-mail com o título "Visita técnica Edital de Concessão [o]/[o] (BR-101/290/386/448/SC/RS): xxx@triunfoconcepa.com.br e xxx@antt.gov.br."**

"A visita de vistoria tem por objetivo dar à Entidade a certeza e a comprovação de que todos os licitantes conhecem integralmente o objeto da licitação e, via de consequência, que suas propostas de preços possam refletir com exatidão a sua plena execução, evitando-se futuras alegações de desconhecimento das características dos bens licitados, resguardando a Entidade de possíveis inexecuções contratuais. 11.1.3.2. Portanto, a finalidade da introdução da fase de vistoria prévia no edital é propiciar ao PROPONENTE o exame, a conferência e a constatação prévia de todos os detalhes e características técnicas do objeto, para que o mesmo tome conhecimento de tudo aquilo que possa, de alguma forma, influir sobre o custo, preparação da proposta e execução do objeto".

4

Importante observar, algumas cautelas determinadas pelo **Tribunal de Contas da União**, de modo a não restringir indevidamente o caráter competitivo do certame, tal como: [i] evitar a exigência de que as licitantes realizem visita técnica obrigatória em um único dia e horário[3]; [ii] tornar obrigatória a realização da visita técnica na presenta de profissional responsável técnico da empresa licitante[4].

Assim, sugerimos a alteração do item 2.7 a fim de que o mesmo contemple a obrigatoriedade da visita técnica.

---

[3] "estabeleça prazo adequado para a sua realização, tanto para evitar que os potenciais licitantes tomem conhecimento prévio do universo de concorrentes através de reunião no mesmo local e horário, como para assegurar que os possíveis interessados ainda contem, após a realização da visita, com tempo hábil para a finalização de suas propostas." TCU, Acordão n°906/2012, Plenário, Rel. Min. Ana Arraes, DOU de 23.04.2012

[4] "o engenheiro que deva participar desse ato seja o mesmo que ficará responsável pela execução dos serviços licitados. Essa exigência mostra-se excessiva, porquanto o fundamento para a visita técnica é assegurar que o licitante tome conhecimento de todas as informações e condições locais para o cumprimento das obrigações do objeto da licitação. (...) seria perfeitamente possível que a visita técnica fosse realizada por um técnico ou outro profissional contratado pela futura licitante para esse fim específico, o qual posteriormente lhe passaria as informações necessárias para que tomasse conhecimento das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação, não havendo razão plausível para se exigir que o engenheiro que participasse da visita técnica fosse o futuro responsável pela execução do contrato". TCU, Acordão n°748/2012, Plenário, Rel. Min. Ubiratan Aguiar, DOU de 04.04.2011

[iii] – Item 9.3[5] - Deságio Proposta de Preço X Capital Social Adicional.

Percebe-se que a administração pública se utilizou de duas vertentes quanto ao capital social a ser subscrito e integralizado na SPE: o estabelecimento de um capital social mínimo e um capital social adicional, que seria subscrito e

[5] Item 9.3 [...]
VIII. o percentual de deságio apresentado em relação à Tarifa Básica de Pedágio será utilizado para fins do cálculo do capitulo social adicional a ser integralizado pela Concessionária, nos termos da subcláusula 24.4 do Contrato.
9.4 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar que o capital social mínimo a ser integralizado pela Concessionária será acrescido de capital social adicional, calculado com base no percentual de deságio apresentado em relação à Tarifa Básica de Pedágio.
9.4.1 A Concessionária será obrigada a integralizar capital social adicional somente se o deságio for superior a 15% (quinze por cento) da Tarifa Básica de Pedágio.
9.4.2 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária antes da assinatura do Contrato será calculado de acordo com a seguinte metodologia:
I- Aporte adicional de R$ 3.274.000,00 (três milhões e duzentos e setenta e quatro mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado dentro do intervalo de 15% (quinze por cento) a 30 % (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio.
II- Aporte adicional fixo de R$ 49.110.553,00 (quarenta e nove milhões e cento e dez mil e quinhentos e cinquenta e três reais) somando a R$ 4.232,00 (quatro milhões e duzentos e trinta e dois mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado acima de 30 % (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio.
III- No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecimento nos incisos I e II do subitem 9.4.2
9.4.3 O capital social adicional integralizado da Concessionário até o final do primeiro ano de Concessão será calculado de acordo com a seguinte metodologia:
I - Aporte adicional conforme a tabela abaixo para cada ponto percentual de deságio praticado dentro do intervalo de 50 % (cinquenta por cento) a 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio.

DESÁGIO	APORTE R$
Até 50%	0
51%	142.438
52%	6.349.430
53%	14.472.364
54%	25.465.267
55%	38.567.380
56%	52.204.010
57%	73.375.193
58%	98.995.675
59%	129.423.449
60%	163.527.067

II- Aporte adicional fixo de R$ 163.527.067,00 (cento e sessenta e três milhões e quinhentos e vinte e sete mil e sessenta e sete reais) somando a R$ 34.100.000,00 (trinta e quatro milhões e cem mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado acima de 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio.
III- No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecimento nos incisos I e II do subitem 9.4.3.

5

integralizado em quantia inversamente proporcional ao deságio no valor da tarifa de pedágio, conforme "tabela" apresentada no Edital e Contrato.

O principal ponto a ser destacado, seria a possível afronta ao princípio da discricionariedade da administração pública, na medida em que não há previsão legal autorizando a imputação de capital social adicional em contraponto ao deságio da proposta de preços, o que por si só poderia ocasionar uma série de discussões jurídicas sobre o tema.

Deve-se ter em mente, ainda, que ao exigir capital social adicional para se contrapor ao deságio do valor da proposta de preço a administração pública, restringe a ampla disputa, e cria obstáculos para a contratação da melhor proposta de preço, sem estar amparada em lei e sem que, como se verá adiante, tal exigência surta o efeito desejado pela administração pública, qual seja, evitar a oferta de preços inexequíveis.

A restrição a ampla disputa, reside no fato de que empresas de médio porte se sentiriam desestimuladas a participar do processo licitatório, a medida em que, sabedoras do deságio natural neste tipo de disputa, estariam impedidas economicamente de subscrever e integralizar capital social adicional proporcional ao deságio concedido na proposta de preços, e isto, não quer dizer que seu preço seria inexequível, muito pelo contrário, ela poderia estar atendendo a todos os requisitos do PER, CONTRATO, EDITAL e eventual Plano de Negócios e estar apta da oferecer o deságio, embora não detivesse robustez econômica para subscrever e integralizar capital social adicional.

Concomitante a restrição da ampla disputa é importante destacar que o mecanismos adotado pelo Poder Concedente neste item editalício, não justifica seus fins, na medida em que o capital social não se constitui em índice objetivo para garantir idoneidade financeira. Assim, grandes grupos econômicos, poderiam ter porte para um vultoso acréscimo de capital social, sem que isto

garanta estabilidade e segurança da situação econômica da SPE, e no cumprimento do contrato administrativo.

O capital social de uma sociedade pode ser elevadíssimo e a sociedade encontrar-se insolvente, bastando que a atividade empresarial tenha sido infrutífera e as perdas tenham superado as receitas. O capital social, assim, não fornece qualquer dado seguro acerca da situação econômica da sociedade.

Veja o entendimento do Professor Marçal sobre o tema:

> "O "capital social" é o montante de recursos, economicamente avaliáveis, transferidos pelos sócios para a sociedade visando à composição de seu patrimônio, seja no momento de sua constituição seja no curso da vida social. A partir desse fundo de recursos, a sociedade desenvolve sua atividade. Com o tempo, os valores econômicos de que a sociedade é titular podem coincidir com o valor monetário de seu capital social, mas isso é hipótese quase impossível. A definição contábil da situação patrimonial da sociedade faz-se através de balanços e outras demonstrações financeiras. Nesse plano é que se alude a "patrimônio líquido". **Significa que o valor da capital social, por mais elevado que seja, é insuficiente para revelar a boa situação econômica de uma sociedade. O capital social pode ser elevadíssimo e a sociedade encontrar-se insolvente.** Basta que a atividade empresarial tenha sido infrutífera e as perdas tenham superado as receitas. Por isso, o **valor do capital social não fornece qualquer dado seguro acerca da situação econômica da sociedade.** Não é índice objetivo de qualificação econômico financeira. A comprovação da idoneidade somente pode obter-se através de dados atinentes ao patrimônio líquido. Ora, a disponibilidade de

7

recursos somente é apurável através do exame do passivo e do ativo. Por isso, a exigência de capital social mínimo, afigura-se inconstitucional, pois não presta a revelar, de modo adequado, a presença dos requisitos do direito de licitar." (Marçal Justen Filho, Comentários à lei de licitações e contratos administrativos – 15 ed. – São Paulo: Dialética, 2012, página 549)

Ao se analisar o tópico sob um aspecto estritamente matemático, sem adentrar em questões legais ou editalícia, como preço exequível, viabilidade da proposta, atendimento do PER, percebe-se uma realidade de valores de subscrição e integralização de capital social extremamente elevados se comparados proporcionalmente ao valor do contrato, conforme se demonstra pelos exemplos abaixo:

8

Valor do contrato conforme Edital – R$ 7.240.446.000,00	
EXEMPLO 1 – DESÁGIO NO VALOR DA TARIFA DE 51%	
Valor do contrato (com base no deságio)	R$3.547.818.540,00
Capital social a ser subscrito e integralizado na data da assinatura do contrato	R$494.099.000,00
Capital social adicional a ser subscrito e integralizado na data da assinatura do contrato	R$137.982.557,00
Capital social a ser subscrito e integralizado até o final do 1º ano	R$96.429.000,00
Capital social adicional a ser subscrito e integralizado até o final do 1º ano	R$142.438,00
Valor total do capital social a ser subscrito e integralizado*	R$728.652.991,00

* O valor total do capital social representa 20,54% do valor do Contrato com deságio no valor da tarifa de 51% (R$ 3.547.818.540,00).

Valor do contrato conforme Edital – R$ 7.240.446.000,00	
EXEMPLO 2 – DESAGIO NO VALOR DA TARIFA DE 77%	
Valor do contrato (com base no deságio)	R$1.665.302.580,00
Capital social a ser subscrito e integralizado na data da assinatura do contrato	R$494.099.000,00
Capital social adicional a ser subscrito e integralizado na data da assinatura do contrato	R$248.014.553,00
Capital social a ser subscrito e integralizado até o final do 1º ano	R$96.429.000,00
Capital social adicional a ser subscrito e integralizado até o final do 1º ano	R$743.227.067,00
Valor total do capital social a ser subscrito e integralizado*	R$1.581.769.620,00

* O valor total do capital social representa 94,98% do valor do Contrato com deságio no valor da tarifa de 77% (R$ 1.665.302.580,00).

Tanto o primeiro como o segundo exemplo podem resultar em discussões judiciais intermináveis na medida em que a exigência de subscrição e integralização do capital social são demasiadamente elevadas em relação proporcional ao valor do contrato, razão pela qual, este tópica merece atenção especial do Poder Concedente.

Data vênia, o Poder Concedente dispõe de outros dois bons mecanismos para blindar propostas inexequíveis, a primeira, já prevista nas minutas apresentadas, seria a garantia do contrato, a segunda, infelizmente não prevista, mas que será tratada adiante, se refere ao Plano de Negócios.

Assim, pela fragilidade legal da inclusão de um capital social adicional a ser subscrito e integralizado na SPE, e pelo fato de que economicamente, este aumento não surtiria o efeito desejável para garantir a execução e continuidade

do contrato, sugere-se reformular este item, mantendo-se apenas o capital social mínimo como exigência ao licitante.

Por oportuno, no que se refere ao capital social mínimo da SPE, com o intuito de fomentar a participação do maior número de licitantes possível, sugere-se o escalonamento da integralização do capital social da CONCESSIONÁRIA, da seguinte forma: 10% do valor subscrito até a data de assinatura do contrato de concessão; + 22% do valor subscrito até o final do ano 04; + 38% do valor subscrito até o final do ano 10; + 20% do valor subscrito até o final do ano 15; e + 10% do valor subscrito até o final do ano 20.

Percebe-se que o escalonamento da integralização do capital social da Concessionária/SPE não reflete em alteração econômica ao Poder Concedente e privilegia a competitividade.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

IV- Inclusão do Volume a ser denominado "Plano De Negócios"

No item 6 **"Forma de Apresentação da Documentação"** sugere-se o acréscimo de um quarto Volume, a ser denominado "PLANO DE NEGÓCIOS".

O Plano de Negócios, entende-se, é de extrema importância para o presente processo licitatório, pois se constitui no documento que poderá proporcionar um julgamento adequado quanto a proposta de preços apresentada, pois é através deste documento que o licitante consegue demonstrar as premissas que utilizou para estabelecer a tarifa e seu eventual deságio, ou seja, pela análise do Plano de Negócio o Poder Concedente poderá verificar se o que é exigido no Edital, Contrato de Concessão e no PER foram considerados na proposta de preço do licitante.

O receio do Poder Concedente de que o julgamento do Plano de Negócios poderia retardar e protelar o processo licitatório, data vênia, não encontra guarida. Vale destacar que as concessões federais dos Aeroportos constituem prova de que a inexistência do Plano de Negócios não garantiu um percurso necessariamente tranquilo do processo licitatório até a celebração do contrato e, posteriormente, no decorrer da execução do contrato administrativo.

Os atestados exigidos no Edital, o primeiro emitido por Instituição Financeira e o segundo por Auditoria Independente não deveriam substituir a análise do Plano de Negócios pela Agencia Reguladora.

Assim, nossa proposta iria no sentido de uma solução que conjugasse as duas situações, isto é, exigiria-se os atestados de viabilidade e exequibilidade das propostas econômicas emitidos por Instituição Financeira e por Auditoria Independente, na forma já prevista no Edital, acrescida da exigência da

apresentação de Plano de Negócios que seria analisado pelo Poder Concedente, reforçando-se assim, a seriedade e lisura das propostas de preço dos licitantes.

Uma solução que possivelmente agilizaria a análise e julgamento do Plano de Negócios por parte do Poder Concedente, seria a adotada pelo Governo do Estado do Paraná, que fornece modelo de planilha para preenchimento pelos licitantes, facilitando sua posterior conferencia.

Como proposta, sugere-se que o Plano de Negócios, deveria ser o Volume de número 3. O referido Volume seria aberto após o Volume da proposta econômica, e apenas do licitante classificado em primeiro lugar.

Cita-se novamente como exemplo, o Governo do Estado do Paraná, em projeto de concessão comum rodoviária que formulou em sua minuta de Edital, a seguinte forma de entrega de envelopes:

ENVELOPE Nº 01: GARANTIA DA PROPOSTA E ATESTADO DE VISITA TÉCNICA

CONCORRÊNCIA Nº [.] / 2017 - DER/PR

CONCESSÃO PARA A EXPLORAÇÃO DO CORREDOR DA PRC-280

(DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE)

ENVELOPE Nº 02: PROPOSTA ECONÔMICA

CONCORRÊNCIA Nº [.] / 2017 - DER/PR

CONCESSÃO PARA A EXPLORAÇÃO DO CORREDOR DA PRC-280

(DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE)

ENVELOPE Nº 03: PLANO DE NEGÓCIOS

CONCORRÊNCIA Nº [.] / 2017 - DER/PR

CONCESSÃO PARA A EXPLORAÇÃO DO CORREDOR DA PRC-280

(DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE)

ENVELOPE Nº 04: DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO

CONCORRÊNCIA Nº [.] / 2017 - DER/PR

CONCESSÃO PARA A EXPLORAÇÃO DO CORREDOR DA PRC-280

(DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE)

13

Segue exemplo adotado em Edital pelo Governo do Estado do Paraná:

14. DAS PROPOSTAS ECONÔMICAS

14.1. O Envelope da PROPOSTA ECONÔMICA deverá conter (i) a "Carta de Apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA", devidamente assinada, conforme modelo constante do ANEXO 9; ,e (ii) os documentos indicados neste item 14.

14.2. Em sua PROPOSTA ECONÔMICA, a PROPONENTE deverá apresentar um único valor de TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, idêntico para cada 01 (uma) das 06 (seis) PRAÇAS DE PEDÁGIO, que não poderá exceder a R$ 5,46 (cinco reais e quarenta e seis centavos), referenciado a setembro de 2015.

14.3. A PROPOSTA ECONÔMICA deverá considerar as seguintes premissas:

14.3.1. Todos os investimentos, tributos, custos e despesas, incluindo as financeiras, incidentes para a EXPLORAÇÃO do CORREDOR DA PRC-280, incluindo, mas não se limitando às financeiras, tal como previsto neste EDITAL e seus ANEXOS, desconsiderando qualquer benefício fiscal, com exceção do indicado no subitem 14.3.8 abaixo;

14.3.2. A incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN para todos os municípios;

14.3.3. Levar em conta os riscos a serem assumidos pela CONCESSIONÁRIA em virtude da EXPLORAÇÃO do CORREDOR DA PRC-280, descritos no EDITAL e seus ANEXOS, assim como na legislação aplicável;

14.3.4. As receitas oriundas do recebimento das TARIFAS DE PEDÁGIO;

14.3.5. As isenções aplicáveis previstas na legislação vigente;

14.3.6. O prazo da CONCESSÃO, que será de 25 (vinte e cinco) anos;

14.3.7. Que o início da cobrança das TARIFAS DE PEDÁGIO, para cada trecho do CORREDOR DA PRC-280, dar-se-á na forma prevista no PER;

14.3.8. Que todos os investimentos previstos sejam integralmente depreciados e amortizados durante o PRAZO DO CONTRATO; e

14.3.9. Que o valor dos investimentos previstos no PER, quando aplicável na forma da legislação, serão objeto de desconto proveniente dos benefícios fiscais do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI.

14.4. Juntamente com a PROPOSTA ECONÔMICA devem ser apresentados os seguintes documentos:

14.4.1. Carta de Instituição Financeira que assessorou a PROPONENTE na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o PLANO DE NEGÓCIOS a ela apresentado pela PROPONENTE e atesta a sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do ANEXO 10, apresentando ainda, um "Termo de Confidencialidade" celebrado entre a PROPONENTE e a Instituição ou entidade Financeira, com o conteúdo mínimo do ANEXO 12; e

14.4.2. Carta de empresa de Auditoria Independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o PLANO DE NEGÓCIOS a ela apresentado pela PROPONENTE e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo do ANEXO 11, apresentando, ainda um "Termo de Confidencialidade" celebrado entre a PROPONENTE e a empresa de auditoria independente com o conteúdo mínimo do ANEXO 12.

14.5. A Instituição Financeira referida no subitem 14.4.1 acima poderá ser nacional ou estrangeira, desde que autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou órgão estrangeiro análogo, e deverá possuir patrimônio líquido de, no mínimo R$ [xx], conforme comprovado por meio da apresentação das últimas demonstrações financeiras disponíveis devidamente publicadas.

14.5.1. Para efeito de alcance do valor mencionado neste subitem 14.5, será considerado o patrimônio líquido da Instituição Financeira tanto no Brasil quanto no exterior;

14.5.2. Quando o patrimônio líquido for em moeda estrangeira, ele será convertido em R$ (reais) pela taxa de câmbio em vigor na data da declaração emitida pela Instituição Financeira; e

14.5.3. A Instituição Financeira não poderá ser PROPONENTE, nem poderá ser CONTROLADORA, CONTROLADA, COLIGADA ou entidade sob CONTROLE comum da PROPONENTE, tampouco poderá se encontrar submetida a liquidação, intervenção ou Regime Especial de Administração Temporária – RAET ou regime equivalente.

14.6. Tanto a Instituição Financeira quanto a empresa de Auditoria Independente deverão rubricar todas as páginas do PLANO DE NEGÓCIOS a elas apresentado pela PROPONENTE.

14.7. Não poderá ser incluído na PROPOSTA ECONÔMICA da PROPONENTE, o PLANO DE NEGÓCIOS apresentado à Instituição Financeira e à Auditoria Independente, sob pena de desclassificação da PROPONENTE e aplicação de multa equivalente ao valor da GARANTIA DA PROPOSTA, com sua consequente execução.

14.8. A PROPOSTA ECONÔMICA deverá ser válida por 01 (um) ano, contado da data para o recebimento dos Envelopes prevista no Preâmbulo deste EDITAL e, nesse período, todas as suas condições deverão ser mantidas.

14.8.1. A COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO, a seu critério, poderá solicitar das PROPONENTES a prorrogação da validade da PROPOSTA ECONÔMICA no caso de a LICITAÇÃO perdurar por mais de 01 (um) ano.

14.9. As PROPOSTAS ECONÔMICAS deverão ser incondicionais, irretratáveis e irrevogáveis.

14.10. Será desclassificada a PROPOSTA ECONÔMICA que apresentar valor de TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO superior ao valor indicado no subitem 14.2 acima ou que estiver em desconformidade com os termos deste EDITAL e seus ANEXOS.

15. DO PLANO DE NEGÓCIOS

15.1. Somente será aberto o Envelope nº 03 e analisado o PLANO DE NEGÓCIOS da PROPONENTE que tiver sua PROPOSTA ECONÔMICA classificada em 1º (primeiro) lugar.

15.2. O PLANO DE NEGÓCIOS incluirá, mas não se limitará, às informações descritas neste item 15, devendo obedecer, ainda, o especificado no ANEXO 13 e demais disposições deste EDITAL, devendo demonstrar:

15.2.1. A projeção dos valores provenientes da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, em base anual, durante todo o prazo

da CONCESSÃO;

15.2.2. As projeções das demais receitas operacionais e não operacionais;

15.2.3. Os desembolsos referentes aos serviços, destacando as parcelas de depreciação/amortização e de tributos incidentes sobre as receitas;
15.2.4. Os desembolsos com investimentos/imobilizados necessários à aquisição dos equipamentos necessários à realização das obras e prestação dos serviços, estabelecidos a preços e quantidades globais fixos, conforme indicado no PER, bem como nas demais disposições deste EDITAL;

15.2.5. A descrição de recursos próprios a serem aportados na SUBSIDIÁRIA INTEGRAL, em caso de PROPONENTE individual ou na SPE, em caso de CONSÓRCIO, indicando a sua modalidade, características, prazos e garantia de sua subscrição e integralização, de acordo com o constante dos ANEXOS 15 e 16; e

15.2.6. A indicação do(s) financiamento(s) a ser(em) contratado(s) pela CONCESSIONÁRIA, apontando as principais características da(s) operação(ões), tais como taxas de juros, moeda, prazos de carência e amortização, vencimentos, comissões e garantias.

15.3. Não será aceito, pela COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO, o PLANO DE NEGÓCIOS que não contenha as informações, demonstrações e documentação relacionada nos subitens deste item 15, ou que revele incongruências, inexatidão, erros e defeitos que prejudiquem a sua compreensão, os seus resultados e a sua exequibilidade, ou que não esteja plenamente compatível com o ANEXO 13.

15.4. Também não será aceito o PLANO DE NEGÓCIOS que não tenha suas páginas e planilhas rubricadas pela Instituição Financeira e pela empresa de Auditoria Independente, nos termos estabelecidos no subitem 14.7 deste EDITAL.

15.5. O PLANO DE NEGÓCIOS será meramente indicativo e não vinculante para fins de recomposição do EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO do CONTRATO.

15.6. Havendo conflito entre os termos e disposições do PLANO DE NEGÓCIOS da PROPONENTE vencedora e as disposições contidas no CONTRATO e seus ANEXOS, prevalecerão as regras contidas no CONTRATO.

15.7. O PLANO DE NEGÓCIOS da PROPONENTE declarada vencedora desta LICITAÇÃO será anexado ao CONTRATO. "

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

CONTRATO ADMINISTRATIVO.

1. Cláusula 4[6] - Bens da Concessão

O primeiro ponto a ser examinado diz respeito a sintética tratativa que é dada aos bens da concessão na última minuta de contrato de concessão do Governo Federal, entende-se a necessidade, para fins de segurança jurídica e visando ainda mitigar discussões posteriores, a segregação entre bens reversíveis e bens particulares, na forma utilizada na minuta de Contrato de Concessão do Governo do Estado do Paraná (Concessão de Corredor Rodoviário de Médio Porte):

> **CLÁUSULA 9 – DOS BENS DA CONCESSÃO**
>
> **Dos Bens Integrantes da CONCESSÃO**
>
> **9.1. Integram a CONCESSÃO os bens a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA:**
>
> **9.1.1. O CORREDOR DA PRC-280, conforme alterado durante o PRAZO DA CONCESSÃO, de acordo com os**

19

[6] 4. Bem de Concessão

4.1 Composição
4.1.1 Integram a Concessão os Bens da Concessão a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da Concessionária:
(I) O Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato;
(II) todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário:
(a) Transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens; e
(b) Adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo de Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário.

termos deste instrumento;

9.1.2. Os equipamentos, máquinas, aparelhos, obras de arte e, de modo geral, todos os demais bens vinculados à EXPLORAÇÃO do CORREDOR DA PRC-280, transferidos à CONCESSIONÁRIA, conforme listados no TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DOS BENS; e

9.1.3. Os bens adquiridos, incorporados, elaborados ou construídos pela CONCESSIONÁRIA, ao longo do PRAZO DA CONCESSÃO, que sejam utilizados na EXPLORAÇÃO do CORREDOR DA PRC-280.

9.2. Todos os bens que integrem ou que venham a integrar a CONCESSÃO serão considerados BENS REVERSÍVEIS para fins deste CONTRATO, sendo-lhes aplicáveis todas as disposições pertinentes.

9.3. O PODER CONCEDENTE obriga-se a ceder os bens afetos à CONCESSÃO, conforme descritos no ANEXO 1, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, na data de assinatura do TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERENCIA DOS BENS, nos termos da Cláusula 7.

9.4. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a manter em bom estado de funcionamento, conservação e segurança e, às suas expensas, os BENS REVERSÍVEIS, durante a vigência deste CONTRATO, efetuando, para tanto, as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho dos serviços, nos termos previstos neste CONTRATO, especialmente no PER.

9.4.1. Ao final da vida útil dos **BENS REVERSÍVEIS**, a **CONCESSIONÁRIA** deverá proceder a sua imediata substituição por bens novos e semelhantes, de qualidade igual ou superior, observadas as disposições de continuidade da prestação dos serviços objeto deste **CONTRATO** e, especialmente, a obrigatória atualização tecnológica e o atendimento aos **PARÂMETROS DE DESEMPENHO**, observadas as disposições contratuais pertinentes.

9.5. A vinculação dos **BENS REVERSÍVEIS** à **CONCESSÃO** deverá constar, expressamente, de todos os negócios jurídicos da **CONCESSIONÁRIA** com terceiros que, eventualmente, envolvam referidos bens.

Do **INVENTÁRIO DOS BENS REVERSÍVEIS**

9.6. A **CONCESSIONÁRIA** deverá manter **INVENTÁRIO DE BENS REVERSÍVEIS**, o qual será parte integrante deste **CONTRATO**.

9.7. O **INVENTÁRIO DOS BENS REVERSÍVEIS** deverá ser atualizado e encaminhado, anualmente, pela **CONCESSIONÁRIA**, ao **PODER CONCEDENTE**, quando da entrega das demonstrações financeiras.

9.8. Os **BENS REVERSÍVEIS** deverão estar devidamente registrados na contabilidade da **CONCESSIONÁRIA**, de modo a permitir a fácil identificação, pelo **PODER CONCEDENTE**, dos **BENS PRIVADOS** e dos **BENS**

REVERSÍVEIS.

Da Oneração dos BENS REVERSÍVEIS

9.9. Os BENS REVERSÍVEIS não poderão ser, a nenhum título, cedidos, alienados, onerados, arrendados, alugados, dados em comodato, ocupados, arrestados, penhorados ou sofrer qualquer tipo de gravame sem a prévia autorização do PODER CONCEDENTE.

9.9.1. Não se aplica o previsto nesta subcláusula (i) ao oferecimento em garantia do próprio bem móvel e/ou equipamento em financiamento necessário à sua aquisição; ou, (ii) quando disposto em contrário neste CONTRATO.

9.10. A CONCESSIONÁRIA somente poderá alienar os BENS REVERSÍVEIS a que se referem as subcláusulas 9.1.2 e 9.1.3 acima se proceder a sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores aos dos substituídos.

9.11. Os demais bens empregados ou utilizados pela CONCESSIONÁRIA que não constem do TERMO DE ARROLAMENTO E TRANSFERÊNCIA DOS BENS e que não se qualifiquem como BENS REVERSÍVEIS serão considerados BENS PRIVADOS.

9.11.1. Os BENS PRIVADOS podem ser alienados ou onerados independentemente de autorização prévia do PODER CONCEDENTE.

9.12. Não obstante o disposto na subcláusula 9.9 acima, os **BENS REVERSÍVEIS** que sejam considerados inservíveis durante o prazo contratual, se existentes, serão devolvidos ao PODER CONCEDENTE no estado em que se encontram, podendo, a critério do PODER CONCEDENTE, ser vendidos pela CONCESSIONÁRIA, com reversão do produto da venda ao PODER CONCEDENTE, líquido de tributos e demais custos comprovadamente incorridos pela CONCESSIONÁRIA com o processo de alienação.

9.12.1. Caso o PODER CONCEDENTE não adote os procedimentos necessários para recebimento desses **BENS** no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados do encaminhamento de comunicação pela CONCESSIONÁRIA acerca do assunto, fica, desde já, autorizada a alienação dos referidos bens pela CONCESSIONÁRIA, mediante depósito das quantias arrecadadas em conta bancária a ser indicada pelo PODER CONCEDENTE.

9.13. A partir do início do 24º (vigésimo quarto) ano da CONCESSÃO, contado a partir da DATA DE ASSUNÇÃO, a CONCESSIONÁRIA não poderá alienar ou transferir a posse de quaisquer **BENS REVERSÍVEIS** sem a prévia e expressa autorização do PODER CONCEDENTE.

9.14. Todos os investimentos previstos originalmente neste CONTRATO, inclusive a manutenção e substituição dos **BENS REVERSÍVEIS**, deverão ser depreciados e amortizados pela CONCESSIONÁRIA no PRAZO DA CONCESSÃO não cabendo qualquer pleito ou

reivindicação de indenização por eventual saldo não amortizado ao fim do PRAZO DA CONCESSÃO, quanto a esses bens.

9.15. Extinta a CONCESSÃO, serão revertidos, ao PODER CONCEDENTE, os BENS REVERSÍVEIS, que sejam imprescindíveis para a continuidade do objeto contratado, devendo estar os mesmos livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

2. Cláusula 19[7] - Receitas Extraordinárias.

O objetivo da administração pública é atrair investidores e permitir a melhoria na infraestrutura logística brasileira, abrindo espaço para a retomada do crescimento econômico do país.

Com o intuito de fomentar o interesse de participação de um maior número de empresas no processo licitatório e também instituir regras claras para a CONCESSIONÁRIA, seria oportuno, complementar a referida cláusula permitindo que a CONCESSIONÁRIA entre outros, obtenha renda acessória decorrente de [i] cobrança de publicidade no trecho rodoviário concessionado; [ii] cobrança pelo uso de faixa de domínio, [iii] uso comercial de sistema eletrônico de rede de dados posto à disposição do usuário.

Ademais, sugere-se incluir previsão de permissão de que a CONCESSIONÁRIA, proponha ao PODER CONCEDENTE, dentro de uma modelagem jurídica compatível com a legislação pertinente, "negócios públicos", que tenha como

[7] 19 **Receitas Extraordinárias**
19.1 A utilização ou exploração da faixa de domínio de trecho integrante do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**, bem como a exploração de **Receitas Extraordinárias**, deverão ser previamente autorizadas pela **ANTT**.
19.2 A proposta de exploração de **Receitas Extraordinárias** deverá ser apresentada pela **Concessionária** à **ANTT**, acompanhada de projeto de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira, bem como da comprovação da compatibilidade da exploração comercial pretendida com as normas legais e regulamentares aplicáveis ao **Contrato**.
19.3 Uma vez aprovada pela **ANTT**, a **Concessionária** deverá manter contabilidade específica de cada contrato, gerador das Receitas **Extraordinárias**, com detalhamento das receitas, custos e resultados líquidos.
19.4 O contrato de **Receitas Extraordinárias** terá natureza precária e vigência limitada ao término deste **Contrato**.
19.5 O convênios e autorizações para utilização, por entidades prestadoras de serviços públicos, da faixa de domínio de trecho integrantes do **Sistema Rodoviário** e seus respectivos acessos deverão obedecer ás disposições regulamentares da **ANTT**.
19.6 Parcelada receita advinda de **Receitas Extraordinária** será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da **Tarifa Básica de Pedágio**, mediante a análise pela **ANTT** dos resultados da **Receitas Extraordinárias**, nos termos deste **Contrato** e da regulamentação vigente da **ANTT**.

finalidade constituir projetos associados à exploração do Sistema Rodoviário e gerar receitas acessórias à CONCESSIONÁRIA.

A título de exemplo, transcreve-se cláusula que dispõe sobre Receitas Acessórias constante da minuta de contrato publicada pela ARTESP.

> **CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS FONTES ACESSÓRIAS DE RECEITA**
>
> **11.1. A CONCESSIONÁRIA está autorizada a explorar fontes de RECEITAS ACESSÓRIAS, observando as normas e regulações aplicáveis.**
>
> **11.2. Constituem fontes de RECEITAS ACESSÓRIAS o seguinte rol exemplificativo:**
>
> **i. Rendimentos decorrentes de aplicações financeiras;**
>
> **ii. Cobrança por publicidade permitida em lei, na forma regulamentada pelo Poder Público;**
>
> **iii. Indenizações e penalidades pecuniárias previstas nos contratos celebrados entre a CONCESSIONÁRIA e terceiros;**
>
> **iv. Cobrança de implantação e manutenção de ACESSOS, na forma regulamentada pelo Poder Público;**
>
> **v. Cobrança pelo uso da FAIXA DE DOMÍNIO, na forma regulamentada pelo Poder Público;**
>
> **vi. Receitas decorrente do uso comercial de sistema eletrônico de rede de dados, inclusive o previsto no ANEXO V, ou outro que seja posto à disposição dos USUÁRIOS;**
>
> **vii. Receitas decorrentes da prestação de SERVIÇOS COMPLEMENTARES;**
>
> **viii. Outras receitas cabíveis e permitidas pela legislação em vigor, inclusive aquelas decorrentes da exploração de atividades relacionadas a esta CONCESSÃO que venham a**

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

ser auferidas por partes relacionadas, com fundamento em instrumentos jurídicos firmados com a CONTRATADA.

11.3. Toda e qualquer RECEITA ACESSÓRIA integrará a RECEITA BRUTA da CONCESSIONÁRIA, que servirá como base de cálculo para incidência do percentual de 3% (três por cento) referente à OUTORGA VARIÁVEL pago ao PODER CONCEDENTE, bem como o percentual de 3% (três por cento) devido à ARTESP em função do desempenho das atividades de fiscalização.

11.4. Caso terceiros interessados desejem explorar quaisquer atividades que gerem RECEITAS ACESSÓRIAS, deverão firmar CONTRATO com a CONCESSIONÁRIA, o qual será regido pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a ARTESP e/ou o PODER CONCEDENTE.

11.4.1. Os NEGOCIOS PÚBLICOS poderão ser propostos por iniciativa da ARTESP, do PODER CONCEDENTE e/ou da CONCESSIONÁRIA, cuja finalidade será constituir projetos associados à exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO e gerar RECEITAS ACESSÓRIAS.

11.4.2. Os NEGÓCIOS PÚBLICOS, e alterações legislativas que propiciem receitas adicionais, poderão ser materializados por meio de quaisquer arranjos jurídicos, compatíveis com a legislação pertinente, que viabilizem a exploração conjunta entre a CONCESSIONÁRIA e a ARTESP e/ou PODER CONCEDENTE, de atividades, serviços, ativos e quaisquer outras operações estruturadas, condicionadas, sempre, ao preenchimento dos requisitos relativos à natureza de projeto associado, referida na subcláusula acima, bem como outras condicionantes voltadas ao

atendimento do interesse público, fixadas pela ARTESP ou pelo PODER CONCEDENTE.

11.4.3. Os NEGÓCIOS PÚBLICOS tem caráter aleatório e eventual, não representando para o PODER CONCEDENTE e/ou para a ARTESP qualquer compromisso de autorização ou concordância com o(s) eventual(is) negócio(s) proposto(s) pela CONCESSIONÁRIA, e estão inteiramente condicionados à autorização da ARTESP, cuja avaliação compreenderá não apenas a compatibilidade com a lei e com os níveis de serviço e exigências técnico-operacionais contratualmente previstos, mas também a conveniência e a oportunidade do Poder Público.

11.5. A ARTESP, a seu exclusivo critério, poderá se valer da expertise de terceiros para apoiar a análise da estruturação dos NEGÓCIOS PÚBLICOS, e dos correlatos arranjos jurídicos, inclusive para identificar se o regramento relacionado ao compartilhamento de riscos, custos e receitas proposto se configura apropriado à luz do interesse público e compatível com este CONTRATO DE CONCESSÃO.

11.6. Para todo e qualquer novo Serviço Complementar que a CONCESSIONÁRIA deseje ver explorado, deverá previamente solicitar a anuência da ARTESP, apresentando e indicando, no mínimo:

(i) A fonte e os valores estimados da Receita Acessória, por ano ou pelo ato, quando este for individualizado;

(ii) A natureza do Serviço Complementar a ser explorado;

(iii) A ausência de qualquer conflito e/ou impacto negativos na CONCESSÃO, com a exploração da Receita Acessória;

(iv) Os preços a serem praticados e os parâmetros de reajuste periódicos;

(v) A forma de compartilhamento das receitas obtidas com o PODER CONCEDENTE

(vi) O compromisso de que eventuais alterações na exploração dos SERVIÇOS COMPLEMENTARES serão comunicados e devidamente justificados à ARTESP.

11.7. Caso a ARTESP expressamente aceite a exploração do Serviço Complementar, mediante gestão da CONCESSIONÁRIA, aquele poderá ser explorado nos termos e condições definidos nesta Cláusula e no que demais aplicável deste CONTRATO.

11.8. Caso a ARTESP rejeite a proposta de exploração de Serviço Complementar, deverá fazê-lo de maneira fundamentada, podendo apresentar proposta alternativa para que a exploração seja acatada.

11.9. Todos os SERVIÇOS COMPLEMENTARES cuja exploração estiver permitida nos termos deste CONTRATO deverão ser explorados de maneira economicamente viável, com qualidade e eficiência, em atenção à sua finalidade primordial de conveniência à prestação do serviço público adequado.

11.10. Para a exploração dos SERVIÇOS COMPLEMENTARES por terceiros interessados, estes deverão firmar CONTRATO com a CONCESSIONÁRIA, o qual será regido pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a ARTESP.

3. Cláusula 21[8] – Alocação de Riscos

A alocação de riscos em contratos de concessões são um dos pontos mais importantes do contrato e portanto, devem receber tratativa especial. O contrato deverá buscar alocar cada um dos riscos para a parte que melhor pode prevenilo ou mitigá-lo.

A CONCESSIONÁRIA, assim, deverá ser integral e exclusivamente responsável pelos **riscos gerenciáveis** relacionados à CONCESSÃO, excetuando-se os riscos contratuais e expressamente alocados ao PODER CONCEDENTE.

No que tange aos riscos contratuais alocados ao PODER CONCEDENTE, sugere-se a inclusão dos seguintes itens:

- Passivos ambientais que não constem dos estudos e cujo fato gerador tenha ocorrido antes da Concessão.
- Passivos ambientais referente ao Canal do Linguado.
- Passivos sócio financeiros e custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas das comunidades indígenas.
- Suspensão da execução das obras em decorrência da descoberta de sítios arqueológicos, bem como, de eventos não previstos no PLANO DE NEGÓCIOS;
- Omissão em ações de prevenção e combate a atos que exijam o uso do Poder de Polícia para serem cessados, desde que tenham sido informados de imediato, pela **CONCESSIONÁRIA**, ao **PODER CONCEDENTE**;

[8] 21 **Alocação de Riscos**
21.1. Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **Concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

- Danos à **CONCESSIONÁRIA** ou a terceiros decorrentes da omissão do **PODER CONCEDENTE** em adotar medidas que exijam o poder de polícia para sua efetivação ou prevenção;
- Impactos decorrentes da criação, revogação ou revisão das normas exaradas por parte do **PODER CONCEDENTE** sobre as atividades objeto deste **CONTRATO**, exceto as meramente procedimentais e de padronização;
- Isenções e/ou gratuidades que venham a ser criadas por lei ou determinadas pelo **PODER CONCEDENTE** após a data de entrega da **PROPOSTA** no âmbito da **LICITAÇÃO**;
- Decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a **CONCESSIONÁRIA** de cobrar a **TARIFA DE PEDÁGIO** ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido neste **CONTRATO**, exceto nos casos em que a **CONCESSIONÁRIA** houver dado causa a tal decisão ou na hipótese de haver previsão neste **CONTRATO** que aloque o risco associado à **CONCESSIONÁRIA**;
- Investimentos e impactos positivos ou negativos decorrentes da implantação de sistema de arrecadação de **TARIFAS DE PEDÁGIO** na modalidade **FREE FLOW** ou outra que venha a existir, caso venha a ser implementada;

Por fim, sugere-se a inclusão de cláusula que permita a revisão da matriz de risco, quando da realização das revisões ordinárias do contrato.

4. Revisão Ordinária

A previsão de cláusula instituindo revisões ordinárias do contrato de concessão, a fim de adaptá-lo às modificações, que tenham sido percebidas no decorrer do contrato é de fundamental importância para as partes, tendo em vista o longo

prazo de vigência do contrato, e as características do trecho rodoviário em estudo.

A revisão ordinária permitiria ajustes necessários para o fiel cumprimento do objeto contratual e o atendimento das necessidades tanto das partes, como dos usuários que possam vir a surgir no decorrer do prazo da concessão, sempre levando-se em conta a segurança jurídica e fiel cumprimento dos termos do contrato.

Para tanto, a título exemplificativo, transcreve-se abaixo, sugestão de cláusula, utilizada em minuta de contrato de Concessão rodoviária do Governo do Estado do Paraná:

REVISÃO ORDINÁRIA DESTE CONTRATO

40.1. A cada 05 (cinco) anos, contados a partir da data de assinatura deste CONTRATO, serão conduzidos os processos de REVISÕES ORDINÁRIAS da CONCESSÃO, a fim de adaptá-la às modificações que tenham sido percebidas em cada ciclo de REVISÃO ORDINÁRIA, sempre observado o EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO deste CONTRATO e demais normas contratuais pertinentes.

40.2. A demanda por novos investimentos na CONCESSÃO deverão prioritariamente ser implementadas durante as REVISÕES ORDINÁRIAS, de modo a aprimorar o planejamento e a execução dos investimentos, mesmo no caso em que decorram de eventos ocorridos ou identificados em momentos anteriores ao processamento das REVISÕES ORDINÁRIAS.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

40.6. Caso existam demandas urgentes que, por razões técnicas, econômico, financeiras, de segurança ou de interesse público, demandem intervenção imediata, sem que se possa aguardar o término do ciclo contratual de 05 (cinco) anos de cada REVISÃO ORDINÁRIA, proceder-se-á a implementação de novos investimentos via REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, que observará os termos e procedimentos previstos neste CONTRATO e na legislação e regulamentação pertinentes.

40.7. Os novos investimentos somente poderão ser realizados mediante a celebração de termo de aditamento a este CONTRATO.

40.8. A revisão dos PARÂMETROS DE DESEMPENHO poderá ser processada em sede das REVISÕES ORDINÁRIAS, podendo o PODER CONCEDENTE exigir a adequação dos PARÂMETROS DE DESEMPENHO previstos no QID ou a criação de novos parâmetros que reflitam padrões de atualidade, modernidade e inovação na execução das obras e serviços objeto deste CONTRATO.

Do processamento das REVISÕES ORDINÁRIAS

40.9. Cada ciclo de REVISÕES ORDINÁRIAS será processado por meio das seguintes etapas:

40.9.1. Recebimento, avaliação, processamento e priorização técnica de demandas e adequações ou outras necessidades observadas, bem como elaboração dos Planos Funcionais, conforme prévia solicitação do PODER

CONCEDENTE, para o caso de demanda por novas obras, intervenções ou investimentos e adequações necessários à melhoria da prestação dos serviços e condições do CORREDOR DA PRC-280;

40.9.2. Priorização de investimentos, adequações e intervenções necessárias á CONCESSÃO, para realização, pela CONCESSIONÁRIA, nos anos seguintes, se for o caso;

40.9.3. Realização de audiências públicas, quando necessário, para obtenção de subsídios, adequações e intervenções necessárias, pelo PODER CONCEDENTE, com a participação do CONSELHO REGIONAL;

40.9.4. Autorização, quando for o caso, para realização de estudos e projetos, pela CONCESSIONÁRIA;

40.9.5. Orçamentação dos investimentos, adequações e intervenções necessárias e mensuração de eventuais impactos gerados na equação econômico-financeira deste CONTRATO;

40.9.6. Promoção, quando o caso, do procedimento para recomposição do EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO deste CONTRATO, conforme as normas contratuais aplicáveis e celebração do Termo Aditivo correspondente.

Das Audiências Públicas e demais procedimentos de transparência e participação da sociedade no planejamento da execução de adequações, intervenções e investimentos

40.10. Até o final do quarto ano de cada ciclo de REVISÕES ORDINÁRIAS, o PODER CONCEDENTE, com o apoio da CONCESSIONÁRIA e do CONSELHO REGIONAL, poderá conduzir procedimento(s) de audiência(s) pública(s), para franquear á sociedade oportunidade de avaliar as demandas compiladas e sugerir novos investimentos e melhorias que devam ser consideradas no CORREDOR DA PRC-280.

40.11. Como resultado das audiências públicas, o PODER CONCEDENTE poderá definir a necessidade de revisão da priorização de demandas e/ou inclusão ou exclusão das demandas consignadas no documento originalmente submetido ás audiências públicas.

5- Cláusula 12[9] - Garantia de Execução do Contrato

Outro ponto relevante diz respeito à garantia do contrato. Quanto a esse ponto está a se sugerir um escalonamento com base de cálculo bianual tendo em vista

[9] 12. Garantia de Execução do Contrato
12.1 A **Concessionária** deverá manter, em favor da **ANTT**, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a **Garantia de Execução do Contrato** nos montantes indicados na tabela abaixo:

Período	Valor
Do início do contrato até a execução das obras de ampliação de capacidade e melhorias, conforme previsto no subitem 3.2.1 do **PER**	R$ 290.000.000,00 (duzentos e noventa milhões de reais)
Nos demais períodos até o final do **Prazo da Concessão**	R$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais)
Do final do **Prazo da Concessão** até o final do **Prazo do Contrato**	R$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais)

12.1.1 A redução do valor da **Garantia de Execução do Contrato** está condicionada ao cumprimento das obras de ampliação de capacidade e melhorias do **Sistema Rodoviário** descrita no **PER**, assim atestadas pela **ANTT**.

o montante de investimentos programados para este período. Assim, a garantia a ser exigida a cada período de dois anos refere-se à 10% (dez por cento) do valor do investimento projetado para cada biênio da concessão. Esse modelo é virtuoso pois garante os investimentos, objetivo maior do PODER CONCEDENTE e não pressiona os custos do projeto com valores dimensionados a partir do contrato como um todo. Ora, como a execução do contrato se protrai no tempo, é necessário adaptar a garantia de execução contratual a esse escalonamento.

Abaixo, exemplifica-se modelo de cláusula constante da minuta do contrato do Governo do Estado do Paraná.

CLÁUSULA 44 – DA GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL

44.1. O cumprimento cabal e tempestivo das obrigações assumidas pela CONCESSIONÁRIA junto ao PODER CONCEDENTE será garantido, nos termos, montantes e condições desta Cláusula, mediante GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL.

44.2 A CONCESSIONÁRIA prestará e manterá, ao longo de todo o período da Concessão, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato, equivalente a 10% (dez por cento) do valor estimado para os investimentos nos 2 (dois) primeiros anos do contrato, etapa 1, devendo, decorrido este per íodo, ser bianualmente a garantia renovada ou nova garantia emitida por igual prazo, em valor equivalente a 10% (dez por cento) do valor estimado para os investimento dos 02 (dois) anos subsequentes.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

44.2.1. A GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL poderá ser alterada por ocasião das REVISÕES ORDINÁRIAS ou das REVISÕES EXTRAORDINÁRIAS deste CONTRATO, para fins de cobertura de novos investimentos, observado o direito a recomposição do EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO, quando cabível.

44.2.2. A redução da GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL somente poderá ser efetivada com a prévia e expressa autorização do PODER CONCEDENTE.

44.3. A GARANTIA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL será válida para o período mínimo de 12 (doze) meses, renovando-se a cada vencimento, até o término da CONCESSÃO.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

6. AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

Entende-se oportuno a inclusão no Contrato Administrativo, de cláusula de avaliação de desempenho da CONCESSIONÁRIA, conforme exemplo abaixo:

DA AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA

39.1. O PODER CONCEDENTE promoverá a AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO da CONCESSIONÁRIA de acordo com as regras e procedimentos previstos no QID, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção do Nível de Serviço e da Frente de Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade.

38

39.2. O resultado da AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO determinará a Nota do QID para o respectivo ano, na forma prevista no ANEXO 12.

39.3. O percentual obtido com a Nota do QID de cada ano será aplicado sobre a TARIFA DE PEDÁGIO na forma indicada neste CONTRATO.

39.4. A CONCESSIONÁRIA declara ter pleno conhecimento e reconhece que:

39.4.1. Considerando o caráter objetivo da avaliação realizada pelo PODER CONCEDENTE, o seu resultado

indicará as condições físicas do CORREDOR DA PRC-280 e a sua conformidade com os PARÂMETROS DE DESEMPENHO, com o cumprimento do prazo de execução das obras e demais exigências deste CONTRATO e do PER, observados os PARÂMETROS TÉCNICOS e o ESCOPO;

39.4.2. A alteração do valor da TARIFA DE PEDÁGIO em decorrência da aplicação da Nota do QID não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido neste CONTRATO para AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO da CONCESSIONÁRIA;

39.4.3. A AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO da CONCESSIONÁRIA e a respectiva aplicação da Nota do QID não prejudica a verificação, pelo PODER CONCEDENTE, de inadimplemento contratual da CONCESSIONÁRIA e consequente aplicação das penalidades previstas neste CONTRATO;

39.4.4. Por ocasião da REVISÕES ORDINÁRIAS ou das REVISÕES EXTRAORDINÁRIAS, os INDICADORES DE DESEMENHO previstos no QID poderão ser revistos, observado, quando cabível, o direito à recomposição do EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO deste CONTRATO.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

7- Cláusula 33 - Caducidade.

O lapso temporal entre a instauração do processo administrativo e a declaração de caducidade na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato, via de regra é bastante longo e árduo, e muitas vezes não resulta no objetivo almejado pelo Poder Concedente e na segurança jurídica da manutenção dos serviços essências para a continuidade do empreendimento.

A substituição da cláusula de caducidade por cláusula prevendo a relicitação dos contratos administrativos, entende-se, representaria em uma maior eficácia, principalmente em relação ao Poder Concedente.

A Medida Provisória 752 de 2016, contempla em seu artigo 13 a possibilidade de, objetivando a continuidade da prestação dos serviços, ocorrer a relicitação do objeto do contrato nos setores rodoviários, ferroviários e aeroportuários, cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

A relicitação se daria por meio de acordo a ser firmado entre as partes, desde que atendidos os requisitos definidos em ato do Poder Executivo e ainda, os elencados no artigo 14 da referida Medida Provisória.

Até o momento em que ocorresse a relicitação, o contratado original continuaria prestando os serviços, a fim de garantir a continuidade e a segurança dos serviços essências relacionados ao empreendimento.

Outro ponto interessante e que ora se transcreve refere-se aos incisos I e II, § 1º da Medida Provisória em discussão:

"Art. 15. A relicitação do contrato de parceria ficará condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, no qual constará, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

[...]

§ 1º Também poderá constar do termo aditivo de que trata o **caput** e do futuro contrato de parceria a ser celebrado pelo órgão ou pela entidade competente:

I- a previsão de que as indenizações apuradas nos termos do inciso VII do § 1º do art. 16 serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação;

II- a previsão de pagamento, diretamente aos financiadores do contatado original, dos valores correspondentes às indenizações devidas pelo órgão ou pela entidade competente nos termos do inciso VII do § 1º do art. 16."

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

8- Multa contratual – cláusula prevendo conversão em investimento em obras.

Existe previsão no Contrato Administrativo de aplicação de penalidade de multas em desfavor da Concessionária, ante a prática de determinados atos.

Neste item, propõem-se a inclusão de cláusula possibilitando ao Poder Concedente autorizar a compensação deste haveres/deveres pecuniários, desde que não sejam de natureza tributária, em investimento nos serviços e obras objeto do contrato firmado, ou naqueles de interesse do Poder Concedente.

Rua Guaratuba, 517 Bairro Ahú Curitiba – Paraná CEP 80.540-260
(41) 3203 3220
www.junqueiravictorelli.com.br advocacia@junqueiravictorelli.com.br

Resposta da área técnica: No tocante ao item [iii] – Deságio Proposta de Preço X Capital Social Adicional - a contribuição não foi aceita. De acordo com a cláusula 8 do Edital, a Proposta Econômica Escrita deverá considerar o Aporte Obrigatório e o Adicional (este último em função de eventual deságio apresentado no leilão). Dos riscos propostos, todos, à exceção do relacionada ao FREE FLOW e a possibilidade da revisão da matriz de risco já estão previstos no contrato, não sendo necessária a sua inclusão. O sistema de arrecadação faz parte do negócio da concessionária, não havendo obrigação de implantação da modalidade Free Flow. A permissão para a revisão da matriz de riscos será utilizada como contribuição para novos estudos, porém o modelo atual não tem subsídios suficientes para a aplicação neste contrato.

123. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3838600

Assunto: Prazo para início da duplicação da BR386

Contribuição: A rodovia precisa ser duplicada imediatamente, com ou sem concessão. Seria inadmissível aceitar uma espera de 12 anos sob custo de pagamento de pedágio sem a duplicação.

Justificativa: A rodovia é atualmente um gargalo para escoamento da produção agrícola e industrial do estado. Grande parte de toda produção do estado depende desta rodovia para entrar e sair. A não duplicação imediata desta rodovia vai acarretar em altos valores de fretes, número de acidentes elevados, descontentamentos e não aceitação do modelo pedagiado pela população, classe empresarial e política. Resumidamente não precisamos de pedágio nesta rodovia se a duplicação não for imediata!

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386, na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". No cenário "com concessão", destaca-se que o cronograma de obras foi aperfeiçoado diante das contribuições da audiência pública. As obras de duplicação foram priorizadas em acordo com as lideranças locais, de forma que fossem executadas no menor espaço de tempo, mas que também não ocasionassem um impacto muito significativo na tarifa a ser cobrada dos usuários. O novo cronograma contempla o início das obras no 3º ano e a sua conclusão no 12º ano, priorizando nos primeiros anos desse período os trechos mais críticos.

A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio elevada, bastante superior à apresentada na audiência pública. Todavia, o projeto priorizará melhorias imediatas em trechos críticos para a rodovia nos primeiros anos de concessão, a exemplo de intervenções em trechos urbanos que geram retenção de tráfego e, portanto, comprometem a segurança e a eficiência da via.

124. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3838605

Assunto: Valores e formato de cobrança

Contribuição: Valores e formato de cobrança

Justificativa: Sou usuário da BR 386 entre POA e Tio Hugo e usei ela tanto no período passado, quando dos pedágios quanto atualmente que está sem cobrança. Entendo a necessidade de cobrar e pago com bom gosto. Mas, os valores são exagerados e não existe transparência - ninguém conhece as planilhas de custos das concessionárias. Além disso, por que não se implanta cobrança como existe em alguns países da Europa, por km percorrido?? Existe tecnologia para isso e seria mais justo, já que hoje se eu trafegar 10 km ou 100 km e ter passado na praça de pedágio, estarei pagando o mesmo!! Obrigado.

Resposta da área técnica: Quanto à observação de que os valores de cobrança são exagerados, há que se esclarecer que não há qualquer arbitrariedade na sua definição. Esses valores são resultado de modelo econômico-financeiro que equilibra os investimentos e custos operacionais a uma taxa de desconto (taxa interna de retorno) de 9,2% (calculada pelo Ministério da Fazenda pela metodologia amplamente reconhecida do Custo Médio Ponderado do Capital – WACC) com as receitas necessárias para equacioná-los, as quais são função da tarifa de pedágio.
Cabe salientar também que as tarifas apresentadas na audiência pública não são finais. Primeiramente porque o projeto apresentado ainda não é final, devendo passar ainda por diversos aperfeiçoamentos nas etapas de revisão prévias ao lançamento do edital de licitação. E, ainda assim, tratar-se-á ainda de tarifa teto para leilão, a qual poderá ser reduzida na medida dos lances ofertados pelos participantes do certame. A proposta vencedora nas concessões federais de rodovias é a que apresenta a menor tarifa de pedágio, sendo que nenhum valor de outorga é exigido do concessionário, diferentemente de outros modelos, como o aplicado nas concessões de rodovias estaduais em polos no Rio Grande do Sul. Quanto ao comentário que "não existe transparência - ninguém conhece as planilhas de custos das concessionárias", cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são

necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Sobre o questionamento feito na colaboração "por que não se implanta cobrança como existe em alguns países da Europa, por km percorrido?", temos a esclarecer que a implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica é um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto a ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

125. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3838658

Assunto: P2 (Gravataí) P4 (Montenegro) P5 (Fazenda Vila Nova)

Contribuição: A demanda da região é que a P2 seja movida de local já no primeiro ano. A P4 e a P5, o ideal é que fossem apenas uma praça (no meio do caminho, por exemplo). Senão, tarifa teto significativamente menor.

Justificativa: P2 afeta diariamente a vida de centenas de moradores de Cachoeirinha e Gravataí, causando prejuízos imensos. A simples mudança de local traria inúmeros benefícios de trânsito e qualidade de vida. P4 e P5 com o preço que estão, torna inviável o deslocamento diário de quem mora no Vale do Taquari e precisa se deslocar até Porto Alegre e região. O valor de R$ 6,20 + R$ 9,70 por sentido "não faz sentido", prejudicando milhares de moradores das regiões envolvidas.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio adequada, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia. A estratégia que utiliza as concessões como vetor de desenvolvimento mostra-se em diversos lugares do mundo e do Brasil um mecanismo de sucesso. Esse movimento foi observado, por exemplo, no Estado de São Paulo, em que o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

No que tange à praça de Gravataí, a mesma será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da concessão. Os estudos estimaram ser esse o tempo adequado para o período de transição necessário, tanto em termos de engenharia para a viabilização da transferência da praça sem riscos de cronograma, quanto do ponto de vista do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Quanto às praças de pedágio P4 e P5, os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

126. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3838925

Assunto: Quanto ao formato da concessão, tarifas cobradas e tempo para início das obras.

Contribuição: Os editais devem ser lançados de forma separada para que não haja no contribuinte e usuário a sensação de que estará pagando por um serviço o qual não está utilizando. Também devem ser revistas as tarifas cobradas nas rodovias, principalmente no caso da proposta apresentada para a BR-386, visto que são valores impraticados no mercado, além de serem propostas tais cobranças em absurdas quatro (4) praças em um trecho demasiadamente curto da rodovia. Isso causará grandes transtornos financeiros e descontentamento da população a curto, médio e principalmente a longo prazo. A cobrança de valores mais baixos, como realizado na BR-101 catarinense. Deve ainda ser considerado o prazo para início das obras de duplicação, visto que se haverá cobrança de pedágio, as obras devem começar imediatamente após o início da cobrança devido a grande arrecadação que o abusivo valor das tarifas irá gerar. Se houver cobrança de pedágio, as obras devem começar imediatamente.

Justificativa: O lançamento de editais individuais evitará erros administrativos das empresas por destinarem mais verba ou força de trabalho a uma rodovia ou outra, deixando as demais pouco amparadas por investimentos. Os preços anunciados para a BR-386 são absurdos, com cobrança de valores elevados na proposta da

implantação de quatro praças de pedágio em um curto trecho da rodovia, tornando mais onerosa toda o custo de produtos e serviços que envolvam os transportes na macrorregião, deixando os usuários e dependentes da rodovia ainda mais descontentes com o modelo proposto. Também, a redução do número de praças e o valor das tarifas tornaria os valores justos e menos onerosos ao bolso dos usuários e contribuintes. Adicionalmente, devem ser revistas o plano de execução das obras de duplicação da rodovia, visto que a demora no início da execução seria um desrespeito aos usuários que estarão pagando os altíssimos valores de tarifas. Caso as obras não sejam iniciadas imediatamente, causará uma sensação de "roubo" nos usuários e na população, visto que o valor arrecadado não estará sendo revertido em benefícios aos mesmos. Se houver cobrança de pedágio, as obras devem começar imediatamente! A população não irá aceitar tamanha carga de cobranças, muito menos não ver isso ser revertido em investimentos. Por favor senhores gestores, revejam o atual formato do projeto, como os valores, o número de praças de cobrança e o tempo para execução da duplicação! No modelo que está, o projeto torna insustentável a cadeia produtiva na região e põe em cheque o apoio da população aos pedágios.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio adequada, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia. A estratégia que utiliza as concessões como vetor de desenvolvimento mostra-se em diversos lugares do mundo e do Brasil um mecanismo de sucesso. Esse movimento foi observado, por exemplo, no Estado de São Paulo, em que o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre o sistema de pedagiamento, os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio, quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Respondendo especificamente à contribuição de que as obras devem ocorrer imediatamente, destacamos que durante toda a concessão estão previstos investimentos e serviços operacionais pela concessionária. Os usuários seguramente notarão os serviços que estão sendo realizados desde o primeiro ano da concessão. Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança. A partir do 2º ano serão realizadas as obras de recuperação estrutural de toda a rodovia. Já no 3º ano, iniciarão as obras de ampliação de capacidade – duplicações e novas faixas de tráfego –, que demandam providências prévias como a aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e do licenciamento ambiental. O início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) somente ocorrerá quando a fase de trabalhos iniciais for concluída, cuja previsão é o 12º mês de concessão.

127. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3838940

Assunto: Concessões da BR 386

Contribuição: Antecipar o prazo para o começo das obras de duplicação da 386 de Lajeado à Carazinho, exigindo o começo entre o início da operação até o terceiro ano.

Justificativa: A 386 é uma rodovia muito importante para o estado, onde liga o norte até a capital e consequentemente aos portos. É imprescindível melhores condições de trafegabilidade e escoamento da produção agrícola, e esta necessidade é imediata.

Resposta da área técnica: As obras de maior vulto da concessão serão iniciadas já no 3º ano, contemplando a ampliação de capacidade da BR-386, com duplicações e novas faixas de tráfego, conforme previsto no Programa de Exploração Rodoviária (PER). Essas obras demandam providências prévias como a aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e do licenciamento ambiental, sendo estimado o período de 24 meses como suficiente para esses passos prévios.

128. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3839693

Assunto: Pedágio BR386 - Montenegro

Contribuição: É inadmissível a proposta apresentada com relação ao pedágio no km 426 da BR386. Montenegro será o único município da região metropolitana de Porto Alegre, RS que contará com um pedágio para ir a capital do estado, e de alto custo para o usuário, sendo cobrado nos dois sentidos, para um trecho de 60 km. E ainda sendo localizado imediatamente antes de uma ponte evitando qualquer alternativa para os cidadãos desta cidade. Há somente duas alternativas: a isenção para carros emplacados neste município, ou o deslocamento do pedágio para local anterior ao acesso da "estrada do pesqueiro", propiciando aos moradores do município uma alternativa de deslocamento sem o custo do pedágio.

Justificativa: Custo para os moradores de Montenegro, todos os acessos a capital contarão com pedágio, descriminação aos moradores deste município, considerando

toda a região metropolitana, impacto econômico, social e demográfico que ocorrerá no município.

Resposta da área técnica: Estão previstas sete praças de pedágio ao longo de todo o sistema rodoviário a ser concedido. A alocação das praças de pedágio é feita de forma a reduzir globalmente a tarifa de pedágio quilométrica – Tarifa Básica de Pedágio (TBP). Os Estudos de Viabilidade realizados indicaram o posicionamento da P4 no km 426 da BR-386 como o melhor dentro dessa perspectiva. A escolha do posicionamento de praças é, portanto, estritamente técnica, buscando a melhor alocação diante de algumas premissas básicas que preservem os fluxos locais e altamente integrados.

129. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842578

Assunto: Edital, Parte III - Do Objeto, item 1.2, na parte que faz referência à BR 448, especificamente no ponto que refere "e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290", incluindo todas as demais referências a esse trecho da 448 no Edital, Contrato e PER.

Contribuição: Incluir toda a extensão da BR 448 no objeto da licitação, desde o entroncamento com a BR 116/290, em Porto Alegre, até a BR 116 e RS 118, em Sapucaia do Sul. Adicionalmente, prever a ampliação da rodovia 448 de Sapucaia do Sul até a RS 240, em Portão e, até a BR 116, em Novo Hamburgo.

Justificativa: Esse item do edital compreende apenas parte de uma importante rodovia para o escoamento do trânsito da região metropolitana, a BR 448. Essa rodovia, mantido os termos do edital, ficaria com apenas 12,37 km de seus 22,3 km abrangidos pela concessão. Esse fato poderá resultar em condições distintas e trafegabilidade e manutenção em uma rodovia de curta extensão. A ampliação, por sua vez, de acordo com notícia publicada no Jornal de NH de 01/10/2014, já conta com estudos do DINIT, que na ocasião estaria preparando o lançamento do edital.

Resposta da área técnica: Diante das diversas contribuições recebidas sobre a importância da inclusão do trecho restante da BR-448, entre o entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116, na concessão e mediante análise técnica, definiu-se pela sua inclusão no projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul. O trecho, portanto, terá a sua manutenção garantida e contará com os mesmos serviços operacionais previstos para a concessão.

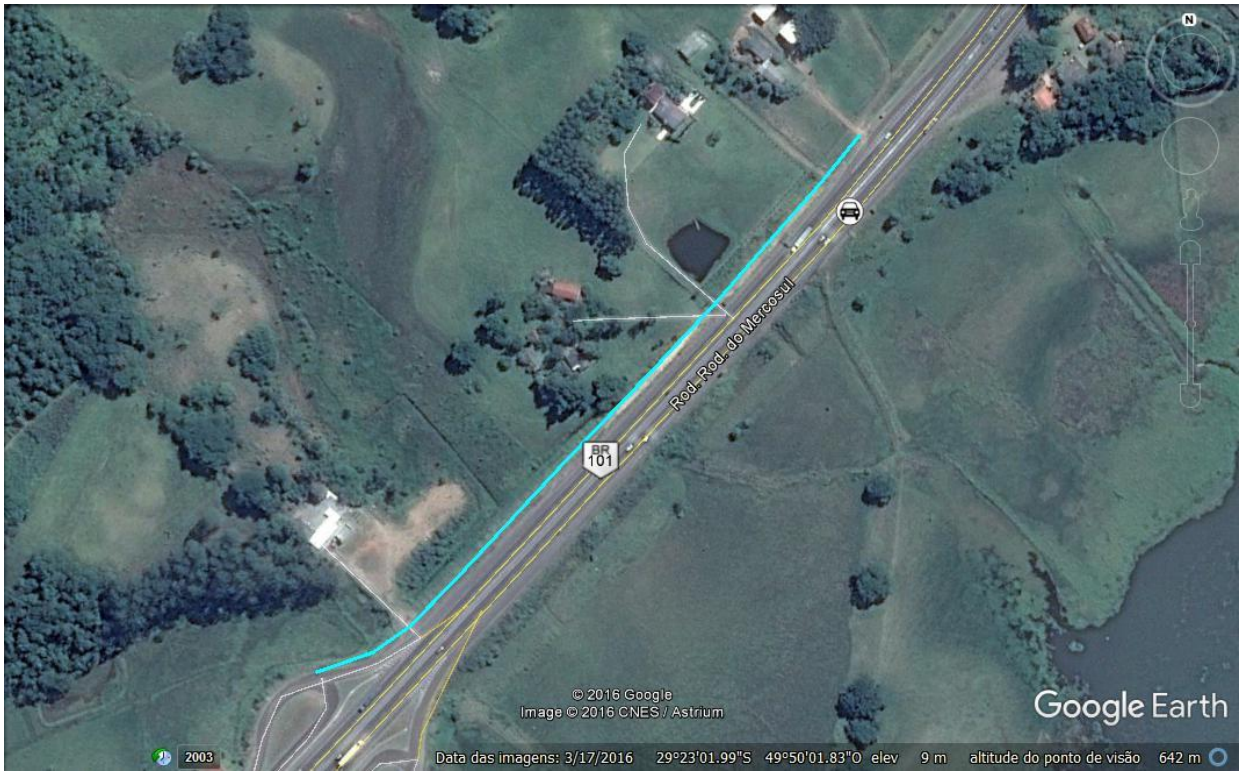
130. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3844181

Assunto: 455 METROS DE VIA MARGINAL - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de VIA MARGINAL entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Haja visto que há um grande número de veículos agrários também, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança. Desde já agradecemos vossa atenção e colaboração.

Justificativa: Com objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Haja visto que há um grande número de veículos agrários também, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

131. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3844200

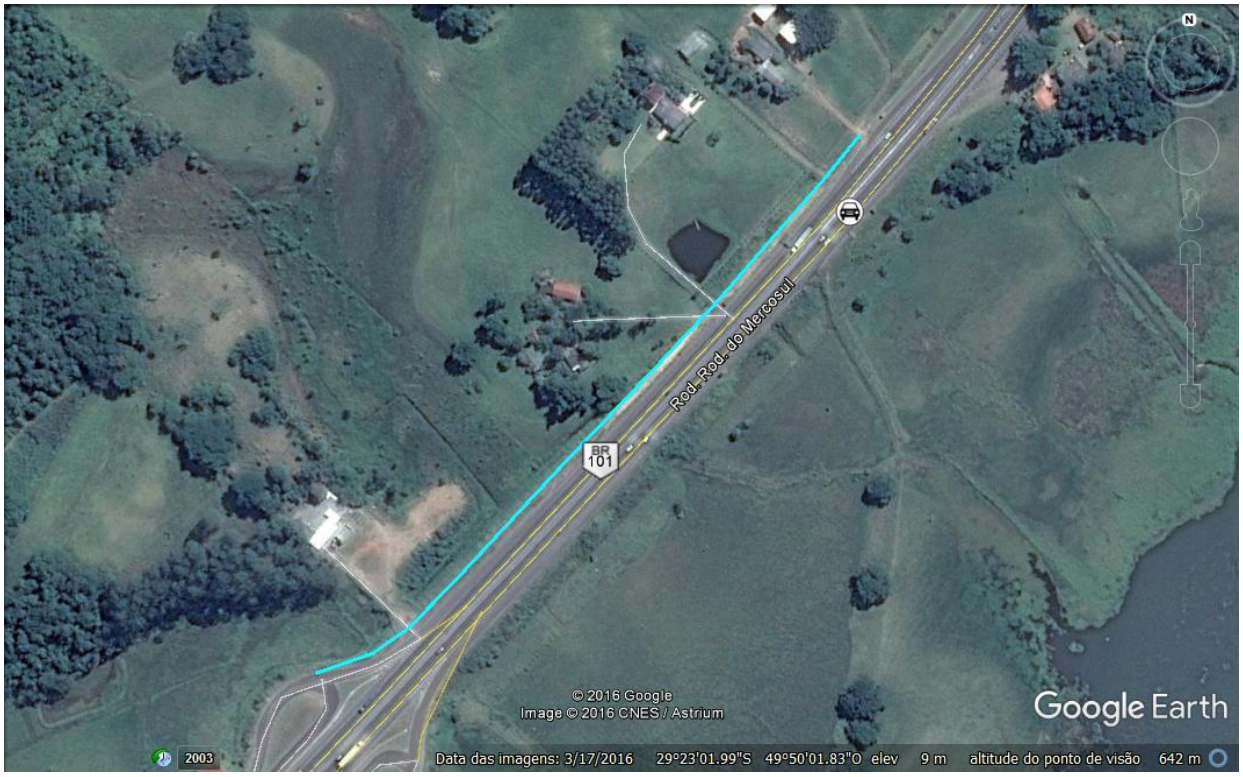
Assunto: 455 metros de VIA MARGINAL - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)"

Contribuição: 455 metros de VIA MARGINAL - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região podendo os mesmo utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Haja visto que há um grande número de veículos agrários também, os quais não possuem

condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança. Desde já agradecemos vossa atenção e colaboração.

Justificativa: Com objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Haja visto que há um grande número de veículos agrários também, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança. Desde já agradecemos vossa atenção e colaboração.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

132. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3844218

Assunto: abaixo assinado

Contribuição: referente ao pedágio que se encontra na BR-116 trecho pertencente ao município de Eldorado do Sul

Justificativa: a população de Guaíba é a favor da não permanência da praça do pedágio na BR-116 trecho pertencente ao município de Eldorado do Sul devido ao alto valor que tem que ser pago. Devido ao alto valor os cidadãos se veem obrigados a utilizar uma estrada secundaria, esta, mal pavimentada e mal sinalizada, danificando assim seus automóveis e aumentando o tempo do trajeto de quem necessita utilizar o transporte público para se descolar até a capital para seus afazeres profissionais, bem como estudar

Anexo:

TRABALHADOR E VEREADOR
Miguel Crizel
Força e Fé!
SOLIDARIEDADE 77

Venho por meio deste, respeitosamente cumprimentá-los e aproveitando a ocasião para encaminhar as assinaturas do abaixo assinado, estas coletadas no município de Guaíba em prol da retirada do pedágio na praça de Eldorado do Sul.

Devido ao edital de licitação publicado no Diário Oficial, o trecho entre o município de Porto Alegre e o município de Guaíba não vai estar coberto, por este motivo solicitamos que não seja prorrogado a Praça de Pedágio de Eldorado do Sul por mais dois anos, e sim que seja extinta na data do final do contrato, conforme:

" Despacho do Ministro "

Referência: Processos MT nº 50000.010576/2015-48. Interessada: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Assunto: Edital de chamamento nº 11/2015. Despacho: Considerando a Portaria MT nº 176 de 28 de julho de 2015, retificada conforme texto publicado ao Diário Oficial da União de 31 de julho de 2015, que autorizou o desenvolvimento dos estudos técnicos relativos a concessão da BR-101/ 116/ 290/ 386/ RS; Considerando o Relatório sobre alterações propostas nos Estudos de Viabilidade Técnica para Concessão dos trechos referentes ao referido Edital, que modifica e fraciona o trecho original em duas concessões ("1" e "2"); e Considerando o Relatório de Aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica para Concessão dos Trechos referentes ao citado Edital, ambos da Comissão de Seleção , criada pela Portaria MT nº 245, de 04 de setembro de 2015, e a manifestação emitida pela consultoria Jurídica, resolvo considerar os estudos técnicos da empresa autorizada como vinculados a concessão e de utilidade para a licitação, aprovando, a título de ressarcimento referente ao trecho rodoviário da BR 101/ 290/ 386/ 448/ SC/ RS (concessão 1), também abaixo indicado, referenciado a data de novembro de 2016:

Empresa	*Valor de Ressarcimento (R$)*
Triunfo Participações e Investimentos	*R$ 7.455.889,93*

CONCESSÃO	
BR-101/SC	*Km 455,9 ate a divisa SC/RS*
BR-101/RS	*Divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório)*
BR-290/RS	*Entr. BR-101 (A) (Osório) até o Km 98*
BR-386	*Entroncamento com a BR-285/377 (B) (p/ Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448*
BR-448	*Entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/ 290*

Devido ao alto valor cobrado aos usuários deste trajeto onde está localizado o pedágio, os condutores se veem obrigados a ter que usar uma estrada secundária com condições péssimas, danificando os seus automóveis que por ela trafegam; frisam-se também os riscos financeiros dos mesmos devido aos estragos de seus respectivos veículos.

Os munícipes também sofrem com o transporte coletivo, pois a empresa responsável optou por trocar a rota, aumentando o tempo de viagem e fadigando o trabalhador e/ou estudante que por esta necessita trafegar diariamente para se deslocar até seu ambiente de trabalho, bem como escolas ou faculdades.

Nossa posição é contrária a Praça de Pedágio em Eldorado do Sul, e certo de sua consideração, aguardamos as providências cabíveis.

Atenciosamente,

Vereador Miguel Crizel

Guaíba, Março de 2017

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Helena M.M. Mello	6009003978	5199195671	X		
João B. F. de Souza	2015716927	5199129921 7	X		
[illegible]	7098325603	51 995715803	X		
Patricio Failace	960930331.91	51935100 89	X		
Guilherme Filipe Souza Costa	0267441 3042	51 985178941	X		
Margarete F. Souza Gularte	1028358766	51 99908408	X		
Osvaldo Lopes Gularte	1010901443	51 999487374	X		
[illegible] Failace	389485590087	51995956484	X		
Patrícia Figueira	1057197174	992808246	X		
[illegible]	60031246841	5316341403	X		
Ejonama Failace	04868507060	993071299	X		
Lúcia Margarida Vilar	2009188331	5198479806 1	X		
Vanessa Vilar	00222398093	5180489911	X		
Daniela Mauricio	90620356 22	51 970492 68	X		
Karolini Maurício	8725311800	51985580 24	X		
[illegible]	10620 1996				
Carlos André Marcolla	2050586215	51 3555555 3	X		
Ana Paula de L. Reichert	50844448122	51 30555553			Ana Paula de Lima Reichert
[illegible]	98163140020	51 3408519			
Donkely Silveira Lima	91119361837	51996903730	X		Donkely
Paulo Roberto da Silva	50237542 82	51 34041044	X		
[illegible]	4108990952	51 99676683	X		
Hugo Ribeiro da Silva	11107686 84	980374 28	X		
[illegible]	1100237559	51 99616 6603	X		
Thiago Costa da Silva Pereira	1087036 54	(51) 996093914	X		

Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Tereza Siqueira Silva	90161999953	3480 - 7901		X	
[illegible] de Almeida Marques	7110592826	(51) 997864476	X		
Michele [illegible] Machado	01185353093	997247356	X		Michele
Fernanda Gil Reinaldo	4077102178	995568684	X		
Magnus Reinaldo	93739370068	995568688	X		
Fernando L. Santos	20936198 37	998436715		X	
Terezinha Cruz	51809976 16			X	
Sandressa Jorge	51998034980			X	Sandressa Jorge
[illegible]	51 15728064	51 - 34041328		X	
[illegible]	11037971139	51 - 99646 9041		X	
Priscila G	10865069 02	51 - 994092864		X	
Marilene F. Barbosa	10805 19265	51 - 9969 10562		X	
[illegible]	2404989404	3405 - 2599		X	
Luiz F. da Silva	41145074072	984595534		X	Luiz F. da Silva
Solmi [illegible]	30332 33129	[illegible] 3403 2249		X	Solmi Rosa
Camilo S. Rosa	00938742055	(51) 99261-3436		X	Camilo S. Rosa
Cristiano A. Tavares	925866 00053	3491 2597			
Karine Bueno Morel	3093101198	982803931	X		
Estefania Harafon Ferreira	51008336935	99693600 26	X		Estefania Harafon Ferreira
Janete Nuernberg	51985132 30	45986734 0120			Janete
[illegible]	[illegible]	98035 5325			
[illegible]	06031946091				
Vera Lucia P. P. [illegible]	02804132043	998005373		X	
	10561058 01	99126003			
Sérgio Fernandes	30455310 47	995831184	X		

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Vilma Teixeira	305065231	5965348049		X	Vilma Teixeira Christovão
Vera Rodrigues	1012046869	9976390722	X		Vera Lucia Silva Rodrigues
Cristiane P. Brete	510.366.0493	30553373		X	Cristiane Brete
Lucia Oliveira	1082721836	985494759	X		Lucia de Oliveira
Valdir Cardoso	7013143691	996353322		X	
Margareth N. Lubs	9050791522	5199997471 09	X		
Maria Nilda R. Chagas	1077447187	51.981108806	X		Chagas
José Jesus Santos	9080945083			X	
Arlito Allana	4049038567	5199727 6150	X		
[illegible]	[illegible]	51.996252805	X		
Edson N. Cunha	603203951.6	992084223	X		
Luiz F. da Silva	3824615491	92968792	X		
Sandra Sarmallo					
Sonia M. Sarmallo					
Maria Luisa P. P. da Silva	90693926 64	34021044	X		
Mario Alice P. P. da Silva	91107730 18	996257997	X		
Renate Buchlich	2032641108		X		
Gustavo Bilgmann			X		
[illegible]			X		
Mariana Hilvig	5088467401	994187636	X		Mariana Hilvig
Glades Buchlich	5045963875	991681411	X		Glades B.
Maria de Fátima D. Fernandes	367658 4853	980403874	X		Maria de Fátima D. Fernandes
Patrício Araujo	020.768.170-85	98261 7116	X		Patrício Araujo
Patrício Araujo					
José Carlos G.					

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Maikel Konladen Gonçalves	3083489421	3480-03-22	X		
Alexandro Menezes	1066419051	3480 6414	X		
Yossimar Silva	2012422164		X		Yossimar
Paulo Henrique V. Mendes	505250 3911				
Marisa Bodoy Oliveira	1030889421	96319627		X	M. Oliveira
Tamara Salgado Soares	1030906035 04	99843 3913		X	Tamara Salgado Soares
Roma de O. Sanmartin	4021687589	996988797		X	R. Sanmartin
Tamara Dias Nunes	8113658443	994931241	X		Tamara Dias Nunes
[illegible]			X		
Silvia Vitaci	379115030/37				
Vanessa Gomes Dutra	324111660-53				
[illegible]	5029640927				
Margarina G. H. Moreira	1061939037	34806737		X	
José Luis Lima dos Santos	3055582893	996795749		X	
Jair [illegible]	1032509035	3480 6727	X		
Felipe Luis Silva Bernardo	4100489975	3480 2518	X		
[illegible]	3901301 29	3480 3137	X		
Rosendo Cadejas	3067612766	3480 3939			
Lazaro	1086243016	991087934	X		
Luciane Pirtle	7646132304	993387007	X		
Alaume Pedroso	01943149011	997991702		X	
Cristian [illegible]	2019751961	3480 5310	X		
Rosângela Dexon	7084798111	994119294	X		Rosângela Dexon
Katia Regina Silva da Silva	90856937705	996579902	X		Katia Regina Silva da Silva
Ana Josiana B. Pereira	7056480648	981348899	X		

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Juliano Simões de Lima	98348450068	97052906	X		
André Moy de Campos	70806498737	997561597	X		
Paulo Henrique Oliveira		96105861	X		
Tamara Oliveira Silveira		96010504	X		
[illegible]	56564260091	99222430	X		
Andre Dutra Lagoa	2050460092	998343600	X		
Igor Zeus Almeida Rocha	1093359411	995718721	X		
Mone[illegible] Klojke	68162634053	993342411	X		
Jaqueline Avila Lopes	02395680010	997341542		X	
Kesia Almeida Silva	3112346618	992644560	X		
GILMAR DA SILVA VICTORINO	80210501769	30553557	X		
Caio Lopes Costa		9981.44655			
Márcio Antunes Luiz	30326785041	999531822	X		
Sabrina Antunes Luiz		99618936	X		
Cláudia Cristina de Brito Köhler	71442014091	92358931	X		
[illegible]	50642586	99274385	X		
Tamara [illegible]	70435587000	99882017			
[illegible]	21134012509	99748780			
[illegible]	90564026587	994728943	X		
[illegible]	4607825557	997392407	X		
Graciela S. Mendes	70439466001	993547637	X		
Hermes Soares Köhler	70711895612	30654488	X		
Kenny Douglas Gaspersik	61146381019	32540939	X		
Taunia M. de Paula	40509779183	3491 1612	X		
Claudio V. Rosa	47711426020	3491 1612	X		

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Maria Rubia Duarte	90524946928	51 99721.1154		X	
Maria Cristina Ribeiro Machado	20322475591	51.995079135		X	
Maria Carlos Schmitt	207606390	51 99705.2407		X	
Jéssica Silva Roste	60942889979	51 3202-1882		X	
LUIZ CARLOS R. SOUZA	24056855072	51 3480 0963		X	
BOSSON FREITAS VIEIRA	50916942115	51 34715746		X	
Geraldo Fabiano da Silva Freitas	39256189020	51 996057345	X		
João Jorge M. Cabeda	10107217915	(51) 995183170		X	
Cláudia Mª de Mattos Teixeira	30127697737	51 997040393	X		
Gerardo Cleber S. Freitas	2[illegible]6642[illegible]	51 996592750		X	
Cristian Luiz Rodrigues	60925200011	51 999127542		X	
[illegible] Barbosa	1065367961	51 99937476		X	Ana Xavier
Ana Lucia dos Santos Oliveira	584.077.660-20	51 997006604		X	
Claudiane Medeiros	70249835143	51 99795 95007	X		Claudiane Medeiros
Dalva S. da Silveira	34032357	367.676.660.87	X	X	Dalva Silva da Silveira
Josias Dambi Alves Lopes	10151327788	981490359	X		
Adilson da Silva e Souza	30561101304	99295 8956	X		
Ademir Antonio Mello de Miranda	30242527771	30556431 - 988761207	X		
[illegible]	25095412005	996256925	X		
Gideon B. Jardim	004425540036	995466327	X		
Gabriel Batista	31149977659	982902443		X	
Ana Paula Faitsce	40129250248	992379006			
Maria Salete Meinhardt	98955004053	981080039		X	
Maria de Fátima o Portal	25688685054	987500116		X	

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
WILLIAN OLIVEIRA MACHADO	5096263801	(51) 9206.1863			WMachado
Danilo S Pozo da Silva	03933380-09	(51) 99331.3758		X	Danilo dos Santos Pozo da Silva
Neide Maria O. da R.	5045367127			X	Neide Maria O. da Rosa
Jessian Lee Paz da Silva	1084901733	(51) 993341706		X	Jessian Lee Paz da Silva
CARLOS EDUARDO MARQUES DA SILVA	9113179175	(51) 996250186		X	Carlos Eduardo Marques da Silva
Jselma M. Moura	931555588820	(51) 85712886		X	Jselma M. Moura
ILSON R. O. MOURA	103770610 6	(51) 996413884	X		ILSON RENATO O. MOURA
Camila H. Paz da Silva	811298256	(51) 998653673		X	Camila Paz
Luciane R. Oliveira	1060602153	(51) 98532 4784		X	Luciane R. Oliveira
Adriane Paz da Silva	1084526387	(51) 993334577		X	Adriane Paz da Silva
Juliano Lessa Gois	00403369007	51-984636330	X		Juliano Lessa Gois
[illegible]	90436209004	51 984533171	X		[illegible]
[illegible]	606 1314599	(51) 986509839	X		[illegible]
Natalia Chagas Borges	909707561 9	(51) 98524108		X	N Borges
Bibiano Balbés de Azambuja	905420439 6	(51) 98531 9350		X	[illegible]
Tannise Chagas Borges	03374523005	(51) 998233007	X		TANNISE CHAGAS BORGES
[illegible]	04.135.040-35	(51) 98645 6455	X		[illegible]
ADAMES PAZ DA SILVA	631808093-4	51) 983.32 02 16	X		[illegible]
ADRIANO GOIS	3081324171	51) 985818902		X	[illegible]
Carolina Gois	7300602924	51 985818901		X	Carolina Gois
Vanderlei G. Borges	2039976317	51-985975098			[illegible]
Samanta Duarte D. Oliveira	1098961151	51-985506293		X	[illegible]
Sergio Rave Roux	1069471162	51-995499637		X	SRouxlaux
[illegible]	00361227081	51 984805315		X	[illegible]
[illegible]	8333545008	51 992216 3677			[illegible]

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Eric	6113090	996817 0740		X	Eric Saldanha Pereira
Daniel Aurelio	4313717604	9958441384		X	Daniel Aurelio
Vlamir Gomes	1032678417	991396473		X	[illegible]
Tania da Souza Nunes	945260 95015	96437983		X	Tania da Souza Nunes
Maria Passangon	850140540-34	99852660 9		X	[illegible]
Quame 00850770	107 127 7873	99845 19 05		X	Quame
Fabio Cardoso	00[illegible]	[illegible]		X	[illegible]
Suzana R. Gomes Borges	657 499 340 68	96469977		X	Suzana Rozinda Gomes Borges
Marcelo Alegro G. Alves	1[illegible]034732	9511845302		X	[illegible]
Vanessa Santos Costa	809306051-8				Vanessa Santos Costa
Jonathan da Silva	5073112971	34917870			Jonathan da Silva
Francielle Cantes Oliveira	04468017040	980537715	X		Francielle Cantes Oliveira
Marcia Angela Cantes	806977 5811	980537715		X	Marcia Angela Cantes
[illegible]	1055733733	96[illegible]15945		X	[illegible]
Rosemari Vandone da Silva		999 241 3381		X	Rosemari Vandone da Silva
[illegible]	91145 7020	984622780		X	[illegible]
Antônio Valdir da Silva	30 28 1256				
Luciano Ramos Barros	1040 546948	51-33881264	X		[illegible]
Luiz Henrique [illegible]		97863466	X		[illegible]
Julio C. S. de Moraes					
Andrea da S Cunha		80627430		X	[illegible]
Rosa da Costa		34041332			R. Costa
Luciana da S Martins		980737 89		X	Luciana da S Martins
José Roberto Silva de Oliveira		70755 0545			José Roberto Silva de Oliveira
Marcelo Dias Nunes	2095 519965	99549 57 44	X	X	Marcelo Dias Nunes

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa, solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial do dia 23 Dezembro de 2016, que o trecho de Eldorado do Sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba **NÃO** aguenta mais pagar este alto valor para se deslocar para a capital (edital em anexo).

Desejo receber noticia por Whats

NOME	DOCUMENTO	TELEFONE	SIM	NÃO	ASSINATURA
Luana Salvatori	035134730-60	996714105		X	Luana Salvatori
Raquel Silva	028449461	996419926		X	Raquel Silva
Juliana Gaulart	5080548762	999384493		X	Juliana Gaulart
Angela José Kamp de Freitas	2564464049	999400057		X	Angela José Kamp de Freitas
Izabel Vieira	529.653.320-04	9272.73.26		X	Izabel Vieira
Luiz Menegello de Souza				X	Luiz Menegello de Souza
Adriana A. de Olivi	392268200-53	3484-10-28		X	Adriana A. de Olivi
Eugenio J. da Costa				X	Eugenio J. da Costa
Alice de Oliveira	267.633.540-53	9651.2944.		X	Alice de Oliveira
Cleci Soares Batista	551.038.630-49			X	Cleci Soares Batista
Paulo Roberto Batista	218.908.600-53	997770.48		X	
	456 407 340-15	997.10.91.25		X	
Eduardo A. Ferro Tarrasó		999 6338 12		X	Eduardo Ferro Tarrasó
Adriano Bourem Vieira	5009172126	999681014	X		
Cleiane de Souza Gregório	7081391232	980216762		X	Cleiane de Souza Gregório
Juliano Teixeira	903356189			X	
Pamela C. Soares	5103332591				Pamela C. Soares
Carlos Leon Marques	MR2144148	999233174		X	
Felipe A. O.	2040445252	34012714			Felipe
Jean Goulart	7082296943	34010813			
Milena R. Lopes	035.005.050-56	996070086		X	Milena R. Lopes
Milena Ribeiro Lopes	035 005 050-56	996070086			Milena Ribeiro Lopes
Adriani Ribeiro Lopes	441.470.400-63	999476923			Adriani Ribeiro Lopes
Carlos Alexandre	958539130-87	955876673			
Alessandra N. Baldez	501282418-1	987.92.931			

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Maurício Quintella Lessa , solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial 23 dezembro 2016 que o trecho de eldorado do sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba Não aguenta mais pagar este alto preço para se deslocar para capital (edital em anexo).

Nos dissemos Não ao pedágio em Eldorado do Sul.

Nome	documento	Telefone	Desejo Receber Noticia Por whatsapp Sim	não
[illegible]	60806627-67	998529794		X
[illegible]	851825670-49	99826875[illegible]		X
EDGAR ELON KILLER	CPF 11964134009	39041071		X
JOSE FERNANDO [illegible] DA SILVA	486001050-72	85000362		X
[illegible]	2008873378	98353759		X
[illegible]	0273838095	998206513	X	X
Bruno P. da Silva	688306048-03	980631740		X
[illegible]	306594073	991581715		X
Daniel [illegible]	903063069	984385528		X
NEUA MARIA DA SILVA.	701343 0857	991651612		X
[illegible]	557618790-34	35 08 73 43		X
[illegible]				X
Daiane P. do Santos	005.512.930.71	980627092		X
[illegible]				
[illegible]		9672 0016		
[illegible]		85111380		X
[illegible]		321429190.49	X	
[illegible]	109410734	996615293	X	
Jordiafara [illegible] Ribeiro	714.388.070-15		X	
[illegible]	10393134[illegible]	985031907	X	
Carlos Roberto [illegible]	10334084 91	997240944	X	
[illegible]	476.078.080-34	982674466	X	X
[illegible]	018.686.490-67	995987271		
[illegible]	097281440-49	984286559		
[illegible]				
[illegible]	403024[illegible]	999873706	X	
[illegible]	300.060.310-72	34023983		
[illegible]	1037722884	995907397		X
[illegible]	851181434	3403 90 22		X
[illegible]	(99848 1276 (CAIXA)	CPF: 10266173		
IVONE [illegible] DA ROSA	902379441-3			X
CARLOS [illegible] CASTRO LIMA	106339466-ES	986045632	X	
Tatiana Lopes [illegible]	1059251197	98450-9013	X	
Milena M. Ferreira	042.319.550-69	996982945		X
[illegible]	911985558[illegible]	996110346	X	X
Domingos gustavo [illegible]	269594700-30	99969 2930	X	
MARIA BRANCO DA SILVA		996962213	X	
Rute Maria C. dos S.	1097022071	981809377	X	
[illegible] do Silva		3491560 1		X
Maria Teresa Pimentel	456.869.890-15	30552768		
[illegible]	193.293.391-00	999008007	X	
Paulina T.R. Kemer	702.112.346-09	998363137		

Abaixo Assinado para Ministro dos Transportes Mauricio Quintella Lessa , solicitando que se cumpra o Edital Publicado no diário oficial 23 dezembro 2016 que o trecho de eldorado do sul permaneça sem pedágio, pois a população de Guaíba Não aguenta mais pagar este alto preço para se deslocar para capital (edital em anexo).

Nos dissemos Não ao pedágio em Eldorado do Sul.

Desejo Receber Notícia Por whatsapp

Nome	documento	Telefone	Sim	não
[illegible]	81 19840554	99571 2647	X	
[illegible]	10980864489	99741 2002	X	
Salvador P. Chaves	3013030411	99772276		
[illegible]	99864 5963		X	
[illegible]	99590 6730			
WAGNER [illegible]	[illegible] RG 6103382379			
[illegible]	99590 0770			
[illegible]		80488226	X	
[illegible]	3285378499	99590 8631	X	
[illegible] dos Santos	08034660440	99995948	X	
JOSÉ ALOISIO BARCHET	2007373643	99171 3161	X	
[illegible] da Silva	657 669 38004	99171 8161		
[illegible]	40652787 41	99747 6347	X	
[illegible]		99575 7431	X	
[illegible] O. do Coste da Silva	907 546 0742	(53) 99924 7916	X	
[illegible]	4090270796	51 99569 8206	X	
[illegible] S. da Silva Martins	2065327928	51 99896 8969	X	
HELIO OMAR P. MARINS	00223105609	98610 3545		
[illegible]	01164685058	54 99114 8093		
Elias [illegible] da Silva	80165665 29	51 3491 5609	X	
[illegible] de Moraes		54 99114 8093	X	
[illegible]	80239 91652	51 98032 0069		
[illegible]	4076 204533	55 91453031	X	
Cornilly de M. Martins	1186786816	50 91901603		X
[illegible] Bento da Silva	01808309323	51 95234203	X	
[illegible] S. de Aguiar Bento da Silva	01690338059	51 99178435	X	
ELIZABETH MACEDO SOUZA	8043039958	99522 2741		
MARCELO de SOUZA SANTOS	20824791 11	99771 6725	X	

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116-290/RS. Portanto, o trecho da nova concessão não contemplará o referido trecho no município de Eldorado do Sul, passando a sua administração para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

133. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3847663

Assunto: Sugestão ao contrato de concessão da FreeWay.

Contribuição: A Fecomércio-RS apoia a ideia da construção de vias laterais para comportar o tráfego local e intermunicipal da FreeWay, reservando a auto estrada para os trechos de longo curso.

Justificativa: Evitaria que veículos de menor porte dividissem a auto estrada com veículos de grande porte, o que aumentaria o risco de acidentes

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição; todavia, salientamos que a construção de vias marginais ao longo da BR-290/RS ("Freeway") levaria a investimentos vultosos, que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada para os usuários da rodovia. Ainda, o deslocamento da praça de Gravataí do km 77 para o km 59, associado à ampliação dos acessos de Cachoeirinha à Freeway permitirá maior fluidez na integração da rodovia aos municípios, ao transpor impedâncias à circulação hoje existentes.

Quanto à localização da praça de pedágio de Gravataí, há conhecimento do pleito histórico pelo seu deslocamento, de forma a não haver pedagiamento entre no fluxo integrado entre Porto Alegre e Gravataí. Por isso, desde os estudos preliminares apresentados nas audiências públicas, está previsto o reposicionamento da praça de pedágio do atual km 77 para o km 59, portanto em posição após o entroncamento de acesso a Gravataí e da montadora General Motors. Adicionalmente, verificou-se nas contribuições uma forte demanda pela antecipação dessa relocação, originalmente prevista para ser concluída até o 24º mês de concessão. Assim, mediante avaliação da viabilidade de atendimento desse pleito, os estudos foram alterados, passando a prever a relocação até o 18º mês de concessão. É de amplo conhecimento que um dos principais motivos para os

congestionamentos atuais no âmbito dos municípios de Cachoeirinha e Gravataí é ocasionado pela existência de rota alternativa ao pedágio posicionado no km 77 da BR-290, a qual é composta pelas Avenidas Gen. Flores da Cunha e Dorival Cândido Luz de Oliveira. Com o seu reposicionamento no km 59, após o entroncamento da BR-290 com o trevo de acesso a Gravataí, não haverá mais incentivos para a utilização da rota alternativa, reduzindo consideravelmente o fluxo de passagem no interior desses municípios.

Além disso, os ajustes no projeto, decorrentes também das contribuições da Audiência Pública, preveem a construção de alças de acesso à BR-290 em dois dispositivos existentes (passagens superiores) nos km 80 e 83,5, os quais facilitariam a integração do município de Cachoeirinha à rodovia, tornando-a mais permeável ao ingresso de veículos pela desconcentração em um número maior de acessos. O projeto ajustando prevê a sua execução até o final do segundo ano de concessão.

Dessa forma, com o efeito combinado da relocação da praça de pedágio de Gravataí e a ampliação das possibilidades de acesso de Cachoeirinha à Freeway, espera-se mitigar consideravelmente os congestionamentos existentes no fluxo Cachoeirinha – Gravataí, por meio da maior utilização da Freeway. Assim, esse novo cenário de alocação de tráfego, associado aos elevados custos da implantação de vias marginais nesse trecho, tornam essa opção pouco atrativa em uma perspectiva de custo-benefício, diante de outros investimentos necessários na rodovia.

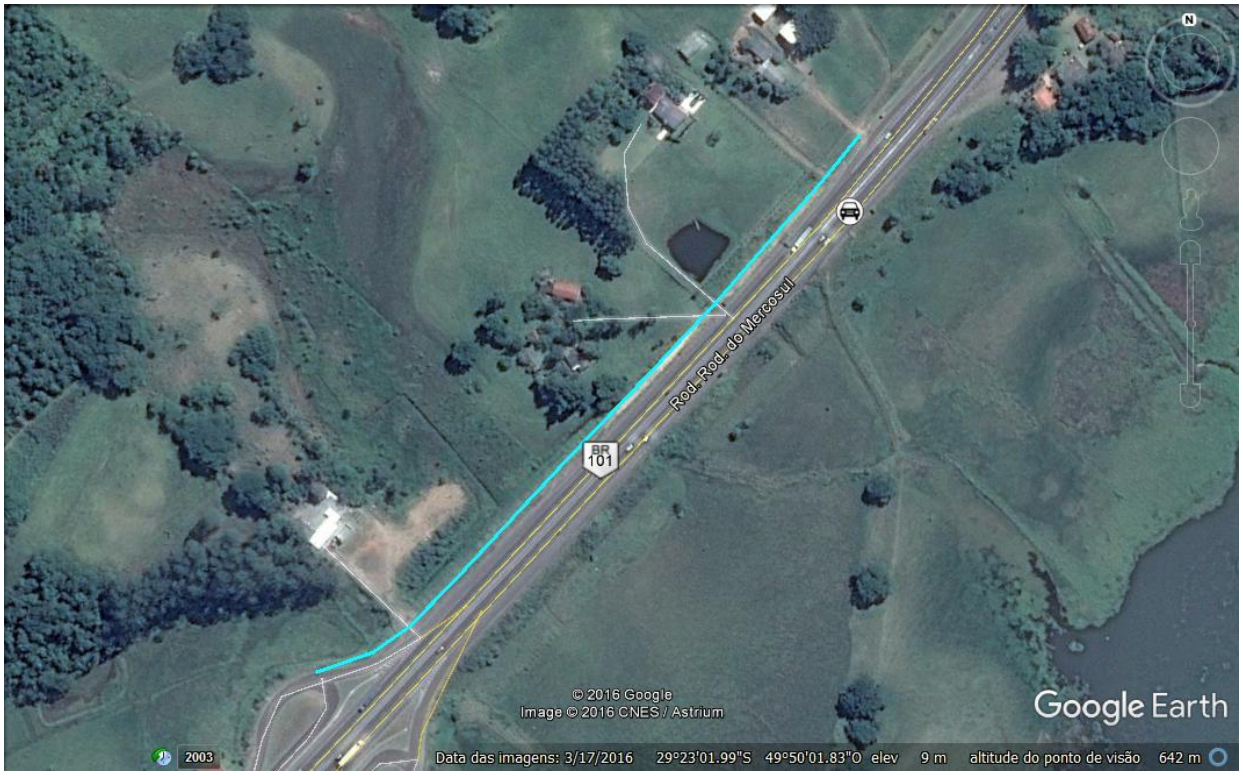
134. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3847676

Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois eu e meu marido somos idosos e é mais seguro se andarmos de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso. Desde já agradecemos a atenção e colaboração.

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

135. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3847686

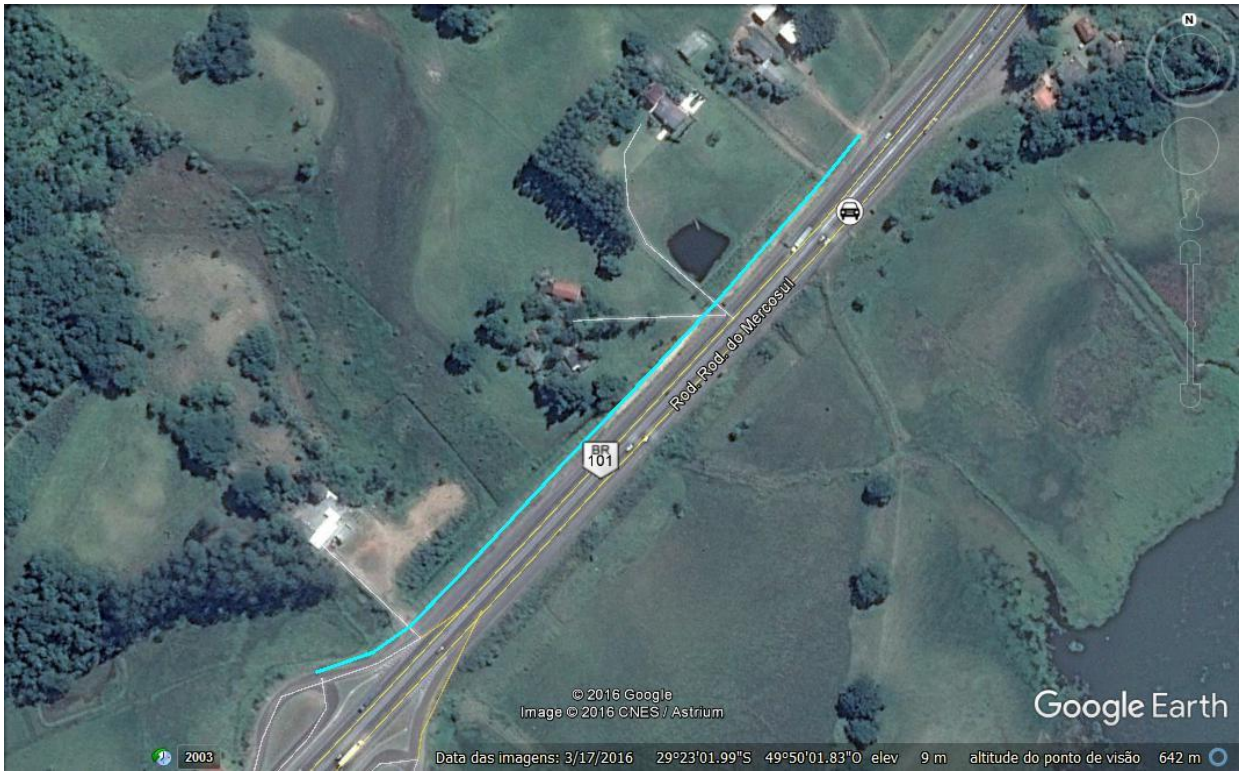
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva.

Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois eu e meu marido somos idosos e é mais seguro se andarmos de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso. Desde já agradecemos a atenção e colaboração.

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois eu e meu marido somos idosos e é mais seguro se andarmos de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

136. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3849023

Assunto: Concessão da BR 386

Contribuição: Completamente contrário à concessão

Justificativa: Por mais que a obra de duplicação seja necessária, nossa cidade e região não tem condições de pagar os altos valores dos pedágios. Ainda mais que segundo o projeto serão dois pedágios distantes 34km um do outro nas duas saídas da cidade. Nossa região, que é a segunda mais pobre do estado, sofrerá uma crise extrema com essa medida.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Parcerias de Investimentos – como a Rodovia de Integração do Sul – são fundamentais para a

retomada dos investimentos no país, especialmente em face do momento atual em que os governos enfrentam um déficit público expressivo. Essa é uma política de interesse nacional, conforme consubstanciado na Lei nº 13.334/2016.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio adequada, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia. A estratégia que utiliza as concessões como vetor de desenvolvimento mostra-se em diversos lugares do mundo e do Brasil um mecanismo de sucesso. Esse movimento foi observado, por exemplo, no Estado de São Paulo, em que o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Quanto à apontada proximidade entre as praças P6 e P7, informamos que o seu posicionamento passou por revisão. Assim, a nova localização será nos km 260 e 203,5, respectivamente, resultando no maior afastamento entre as mesmas, conforme demandado pela sociedade local.

137. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3849069

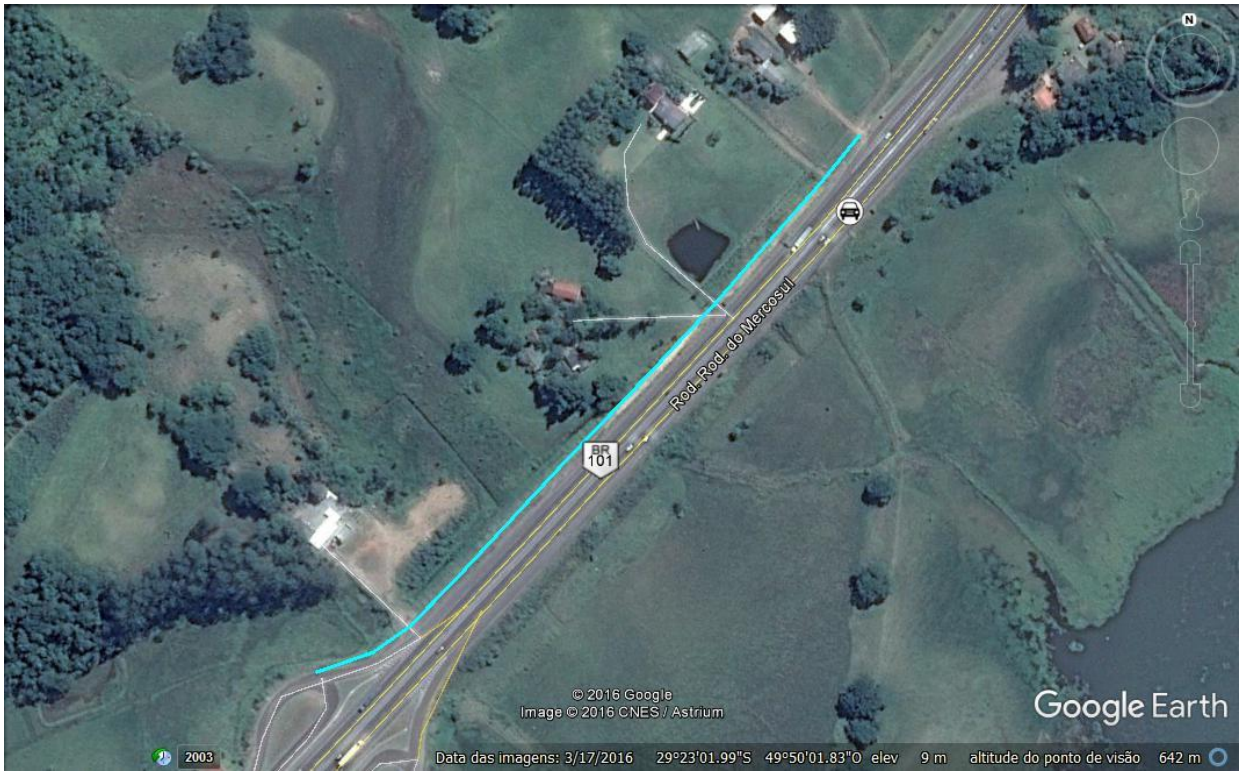
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)"

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a

divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente, Bióloga Fabiana H Dimer

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

138. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3849081

Assunto: Contribuições constantes do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº. 80, de 28 de março de 2017

Contribuição: Contribuições constantes do Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº. 80, de 28 de março de 2017

Justificativa: Apresentação de contribuições da SEAE para aperfeiçoamento dos aspectos regulatórios e concorrenciais, conforme atribuições definidas na Lei nº. 12.529, de 30 de novembro de 2011 e no Anexo ao Decreto nº. 7.482, de 16 de maio de 2011.

Anexo:

MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 80/COGTL/SEAE/MF

Brasília, 28 de março de 2017.

Assunto: Audiência Pública nº 001/2017, da ANTT, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR 116/290.

Acesso: Público

1. Introdução

1. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) submeteu à audiência pública (Audiência Pública nº 001/2017) minutas de edital e de contrato, Programa de Exploração da Rodovia (PER) e os estudos de viabilidade para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR 116/290, conforme demonstrado na Figura 1.

Figura 01 – Mapa Esquemático da Concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS. Fonte: ANTT

2. Nesse contexto, o objetivo deste parecer é apresentar as contribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae), para aperfeiçoamento dos documentos mencionados, considerando as suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.

2. Da Análise

3. Ao analisar as minutas de edital, contrato da concessão rodoviária e do PER em questão, a Seae identificou oportunidade para alguns aperfeiçoamentos regulatórios e de mecanismos de fomento à concorrência, a seguir relatados.

2.1. Da Minuta de Edital

2.1.1 - Participação de consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras

4. O Inciso X da Subcláusula 5.6 estabelece que "é permitida a participação de consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras;". Sobre o assunto, cabe destacar que a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, em Parecer PGFN/CJU/COJLC/Nº. 1.862/2015, de 22 de dezembro de 2015, em atendimento a consulta formulada pela Seae acerca de esclarecimento de regras para a participação de empresas estrangeiras em leilões de concessão de infraestrutura

(Nota Técnica nº. 152/COGTL/SEAE/MF, de 12 de novembro de 2015), manifestou no sentido de que a participação de empresas estrangeiras que não funcionam no Brasil está condicionada à abertura de concorrência internacional (itens 5, 6 e 9 do referido Parecer). Ressalte-se que, sob a ótica concorrencial, o mecanismo de licitação internacional é desejável, tendo em vista que permite um maior número de empresas participantes do certame.

5. **Nesse sentido, por não haver na minuta de Edital nenhuma menção à classificação da licitação como Internacional, recomenda-se à ANTT que enquadre a presente licitação na categoria internacional.**

2.1.2 – Tradução dos documentos para a língua inglesa

6. Os documentos apresentados preveem a participação de investidores estrangeiros para participação no certame licitatório. Uma atitude louvável do ponto de vista concorrencial, pois potencialmente traz uma maior quantidade de empresas interessadas em explorar tal atividade, contribuindo para que haja a possibilidade de se ter um maior deságio quando da ocasião do leilão, além de trazer novas expertises para a exploração e gerenciamento desta e de outras concessões de rodovias no país e a atração de recursos externos para empreendimentos brasileiros.

7. Todavia, a apresentação das minutas dos documentos da licitação sob análise apenas na língua portuguesa dificulta sobremaneira a atração de possíveis investidores estrangeiros interessados no mercado, pelo fato de estes terem a necessidade de realizar a tradução dos documentos para que consigam analisar os termos apresentados. Na presente audiência pública foram disponibilizadas as versões em inglês das minutas de Edital, de Contrato e do Programa de Exploração da Rodovia (PER). **Em razão desta ser a principal língua utilizada no mundo em ambiente de negócios entre países, recomenda-se que todos os demais documentos do certame, tais como os avisos e procedimentos de audiência pública, além de todos os estudos anexados a estes, além de serem disponibilizados em português, sejam também disponibilizados em versão traduzida para o inglês.**

2.1.3 Recebimento dos Envelopes e Sessão Pública do Leilão – Critérios de Desempate

8. O Item 12.4 do Edital define o critério de definição da proponente vencedora e as suas respectivas Subcláusulas expressam as regras aplicadas em caso de empate entre proponentes brasileiras e estrangeiras. Ademais, explicita o critério utilizado no desempate de propostas que venham a ser classificadas em primeiro lugar (*in verbis*):

> "12.4 A Proponente que tiver a sua Proposta Econômica Escrita classificada em primeiro lugar, se qualificada, será declarada vencedora.
>
> 12.4.1 Em caso de empate entre Propostas Econômicas Escritas de Proponentes brasileiras e estrangeiras, terão preferência as primeiras."

9. **Com o intuito de deixar a informação mais concisa de modo a evitar interpretações diversas, sugere-se que a ANTT substitua a palavra "primeiras" por "brasileiras" na subcláusula 12.4.1.**

2.1.4 – Revisão dos Critérios de Classificação/Desempate das Propostas

10. A Subcláusula 12.4.2 estabelece critérios de classificação para o caso de empate no valor da Proposta Econômica Escrita, com preferência para empresa brasileira, em caso de empate na proposta apresentada.

11. No entanto, considerando a possibilidade de participação de consórcios constituídos exclusivamente por empresas estrangeiras, **sugere-se que a ANTT explicite no Edital as regras de desempate aplicáveis a consórcios formados exclusivamente por empresas estrangeiras.**

2.1.5 Modelo de Fiança Bancária

12. O modelo de fiança bancária estabelecida no Anexo 3 da minuta de Edital (fl. 36) não define requisitos mínimos para a qualificação das instituições financeiras fiadoras. A definição de critérios mínimos que atestem a credibilidade do fiador é importante para evitar a participação de instituições que não possuam os requisitos mínimos de qualificação recomendáveis para o exercício de atividades dessa natureza, de forma a manter os níveis de higidez financeira dos mecanismos de garantia estabelecidos.

13. De forma exemplificativa, menciona-se o setor de concessões de aeroportos, que adota requisitos mínimos para a qualificação de instituições financeiras prestadoras de garantias sob a forma de fiança bancária. As minutas de contrato referentes às concessões dos aeroportos licitadas em março/2017, por exemplo, determinam (in verbis):

> *"3.1.72.2.1. As fianças bancárias devem ser contratadas com instituições financeiras cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria "grau de investimento" em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody's."*

14. **Dessa forma, propõe-se que a ANTT defina nas minutas de edital e/ou contrato os requisitos mínimos de qualificação serem exigidos das instituições fiadoras.**

2.2. – Da Minuta de Contrato

2.2.1 – Prazo de Prorrogação Contratual

15. A Subcláusula 3.2 da minuta de contrato estabelece que o prazo de concessão "poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses:

> (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado;
> (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada;
> (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária, quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração" (*in verbis*).

16. No entanto, entende a Seae, que, sob o ponto de vista regulatório, a prorrogação deve, preferencialmente, ser utilizada como um mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Um prazo de prorrogação demasiadamente longo pode trazer distorções. Esse entendimento já foi consubstanciado em Pareceres anteriores como, por exemplo, no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 208 /COGTL/SEAE/MF, de 30 de julho de 2015 (manifestação sobre a Edital e Minuta Contratual de Licitação da Rodovia BR 476), em que a Seae se manifestou no sentido de que, sob o ponto de vista econômico e regulatório, "[...] a licitação é um momento importante para o exercício da concorrência em mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos e que a possibilidade de prorrogação dos contratos por prazos superiores a 5 (cinco) anos poderia frustrar essa competitividade."

17. De forma exemplificativa/comparativa, citam-se os casos das recentes concessões dos aeroportos de Brasília/DF, Campinas/SP e Guarulhos/SP, em que os contratos de concessão definem prazos de 25, 30 e 20 anos, respectivamente, limitando-se as eventuais prorrogações a, no máximo, cinco anos, e somente para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. O mesmo dispositivo está presente nas minutas de contrato e de edital dos aeroportos de Porto Alegre-Salgado Filho, de Salvador- Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Florianópolis – Hercílio Luz e de Fortaleza – Pinto Martins, cujos contratos de concessão definem prazo de 25, 30, 30 e 30 anos, respectivamente, podendo ser prorrogados por até cinco anos, para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. (*in verbis*):

> "6.11. Não será admitida a prorrogação do Contrato, salvo na hipótese de revisão extraordinária, por até 5 (cinco) anos como meio de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a critério exclusivo da ANAC, nos termos e condições previstos no Anexo 24 – Minuta do Contrato de Concessão."

18. Nesse contexto, como regra geral, é entendimento da Seae que a possibilidade de prorrogação do contrato por prazos longos restringe a concorrência pelo mercado, pois pode levar à realização de rodadas de licitação a intervalos mais longos, limitando a oportunidade de outras empresas disputarem a exploração do serviço público num certame licitatório.

19. A Medida Provisória (MP) nº 752, de 24 de novembro de 2017, por sua vez, que dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria estabelece, nos incisos I e II do art. 4º, duas categorias de prorrogações– prorrogação contratual e prorrogação antecipada, sendo a primeira aplicável em razão do término da vigência do contrato e a segunda produzindo efeitos antes do término da vigência contratual, nesse caso, respeitado o requisito de inclusão de investimentos não previstos no contatos original – caput do art. 6º - e os limites estabelecidos pelo § 1º do art. 6º (quando o prazo de vigência se encontrar entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado).Em ambos os casos, o art. 2º da referida Medida Provisória condiciona a sua aplicação aos projetos devidamente qualificados no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) e limita a uma única vez a aplicabilidade do mecanismo de prorrogação, nos termos do § 3º do art. 5º.

20. Adicionalmente, o art. 8º da referida Medida Provisória estabelece a exigência do órgão ou entidade competente apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento. *In verbis*:

Art. 8° Caberá ao órgão ou à entidade competente apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1° Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; e

VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2° As prorrogações dos contratos de parceria dependerão de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

21. **Dessa forma, sugere-se à ANTT de que limite a prorrogação de contratos para fins de reequilíbrio econômico financeiro ao prazo máximo de 5 anos, adotando-se, para os demais casos os dispositivos previstos na mencionada MP n° 752/2017, destacando-se, independente do prazo de prorrogação adotado, a limitação do mecanismo de prorrogação a uma única vez, nos termos do § 3° do art. 5° da referida MP.**

2.2.2 - Restrições à Alienação e à Aquisição

22. O Subitem 4.3.1 da minuta de Contrato analisada define que "a Concessionária somente poderá alienar ou transferir a posse dos Bens da Concessão mencionados na Subcláusula 4.1.1 (ii) se proceder à sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores às dos substituídos, ou mediante prévia e expressa anuência da ANTT.

23. O mecanismo tem o objetivo de conferir agilidade na gestão das concessões, de forma a evitar que as ações sejam atrasadas em função da tramitação administrativa dos processos. Uma das possibilidades é a avaliação da qualidade tecnológica dos equipamentos a serem incluídos na referida substituição por parte da concessionária, a outra é a prévia e expressa anuência da ANTT.

24. Com o intuito de garantir o correto cumprimento do disposto no referido subitem, torna-se essencial que a ANTT realize uma avaliação posterior referente à observância da atualidade tecnológica dos equipamentos e seja aplicada a devida punição no caso de serem observadas inconformidades.

25. **Dessa forma, sugere-se a inclusão de cláusula que defina critérios de penalização caso os bens da concessão, sem a prévia e expressa anuência da ANTT, sejam alienados ou transferidos em decorrência da substituição por outros bens que não apresentem atualidade tecnológica, condições de operação idênticas ou superiores às dos substituídos.**

2.2.3 – Autorização para Exploração por Terceiros de Cabos de Fibra Ótica

26. A Subcláusula 8.4 estabelece que "A EPL[1] poderá firmar com a Concessionária, com interveniência da ANTT, contrato para a exploração dos cabos de fibra óptica de que trata a Subcláusula 8.1 com prazo determinado e com possibilidade de renovação periódica, em caso de ociosidade das mesmas, em qualquer momento da Concessão e mediante autorização prévia da ANTT".

27. O processo de comercialização da capacidade ociosa dos cabos de fibra óptica tende a ser célere, com vistas a atender a necessidade da iniciativa privada. Dessa forma, a necessidade de autorização pela ANTT para comercialização da capacidade ociosa dos cabos de fibra óptica pode afetar a capacidade de negociação dos contratos da EPL, pois a emissão de um documento de autorização para cada contrato negociado pela EPL pode vir a demorar, em razão do elevado volume de atribuições atualmente delegadas à ANTT.

28. **Dessa forma, recomenda-se que haja a previsão de que a ANTT possa expedir, previamente, autorizações anuais de caráter genérico, ou com maior extensão de prazo, para a comercialização de capacidade ociosa das fibras ópticas, ficando a EPL obrigada apenas a informar à ANTT sobre as condições contratuais efetivamente negociadas com cada parceiro privado.**

29. **Adicionalmente, sugere-se que seja transferida a gestão das fibras ópticas previstas, e de todas as fibras ópticas a cargo da EPL (oriundas de outras de concessões de rodovias), para um órgão governamental que possui, dentre as suas atribuições principais, a gestão da rede nacional de fibras ópticas, ou, alternativamente, a empresas privadas, por meio de contratos de exploração, resguardada a reserva de capacidade necessária à transmissão de dados para atendimento das diretrizes de que trata o Decreto nº. 7.175, de 12 de maio de 2010 (Programa Nacional de Banda Larga), ouvido previamente o Ministério das Comunicações.** Tal proposta advém do fato de a gestão de fibras ópticas não ser a principal atribuição da EPL, o que acarreta um ônus para esta empresa em ter que se estruturar para gerenciar um ativo que foge das suas atribuições cotidianas, e cujo gerenciamento tende a ocasionar uma gestão ineficiente das fibras ópticas, em razão de não ser esta a expertise da EPL.

2.2.4 – Débitos Originados de Processos Administrativos de Aplicação de Multas Transitados em Julgado.

30. A Subcláusula 20.11 estabelece que "O débito originado de processo administrativo de aplicação de multa transitado em julgado, não quitado pela Concessionária e não coberto pela Garantia de Execução do Contrato, poderá ser inscrito junto ao Cadastro Informativo de créditos não quitados do Setor Público Federal (Cadin) até o efetivo pagamento."

31. Cabe observar que o referido dispositivo contratual foi estabelecido para dar efetividade à cobrança do débito originário do processo administrativo, uma vez transitado em julgado. Ainda

[1] Empresa de Planejamento e Logística S.A.

de acordo com a legislação pertinente, por se tratar de débito perante a União, representada pelo Poder Concedente, é cabível sua inclusão na Dívida Ativa da União.

32. **Dessa forma, visando reforçar a atuação da agência na sua função de fiscalização e aplicação de multas, sugere-se a avaliação por parte da ANTT da possibilidade de, complementarmente à inscrição no Cadin, prever a inscrição em Dívida Ativa da União na minuta de contrato, como forma de dar mais efetividade às futuras cobranças de débitos originários de processo administrativo.**

2.2.5 Alocação de Riscos

33. A subcláusula 21.1 apresenta as hipóteses cujos riscos, inclusive, mas sem limitação a estes, deverão ser suportadas pela Concessionária, *In verbis*:

> "21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:
> (...)
> 21.1.2 recusa de usuários em pagar a **Tarifa de Pedágio**;
>
> 21.1.3 queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio, **exceto nos casos que houver sistema de atuação eletrônica em operação**;" (grifos nossos)

34. O Item 21.1.3 da Subcláusula 21.1 define que a concessionária suportará os riscos relacionados à queda das receitas em virtude de evasão de pedágio salvo se houver sistema de atuação eletrônica em operação. O mecanismo proposto procura inibir, por meio de aplicação de multas, a evasão do pagamento de pedágio e os consequentes prejuízos para todo o sistema de concessão.

35. Na hipótese da implantação do sistema supracitado, é possível concluir que o risco de demanda correspondente será suportado pelo Poder Concedente, cabendo a este ressarcir os eventuais prejuízos causados por usuários que porventura conseguirem burlar o sistema de cobrança eletrônica, mediante o devido registro pelo sistema de autuação proposto. Ressalte-se que o referido sistema de autuação eletrônica deve estar subordinado às competências da Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos termos dos art. 20 e 209 do Código Brasileiro de Trânsito – Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelecem a competência e a tipificação da infração, respectivamente. *In verbis*:

> Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:
> (...)
> III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
> (...)

> Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
> Infração - grave;
> Penalidade - multa. (grifos nossos)

36. Como consequência, a mencionada desoneração de risco de demanda para o caso previsto na Subcláusula 21.1.3 deve ensejar o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

37. No entanto, da análise da documentação apresentada na Audiência Pública nº. 001/2017, não há nenhuma menção à eventual fonte de recursos para custeio do potencial reequilíbrio econômico-financeiro decorrente do disposto na Subcláusula 21.1.3, que hipoteticamente poderá ser custeado por fonte de recurso previamente estabelecida pelo Poder Concedente, ou, alternativamente, por meio de recursos tarifários, por ocasião das revisões extraordinárias.

38. A utilização de um percentual das multas a serem aplicadas pela PRF como fonte de recursos para eventual reequilíbrio decorrente do disposto na Subcláusula 21.1.3 não encontra amparo na legislação vigente, tendo em vista o que estabelece o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (in verbis), grifou-se:

> Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

39. Por outro lado, **o eventual reequilíbrio por meio de recurso tarifário, sob a ótica regulatória, poderia se constituir em medida de oneração injustificada ao usuário regular da rodovia concedida**.

40. Dessa forma, seria recomendável que a ANTT avaliasse a proposição de alteração legislativa no sentido de prever a possibilidade de inclusão na cobrança de multas de parcela correspondente ao ressarcimento dos custos incorridos pelo infrator, tais como o custo do pedágio e as despesas de postagem e cobrança administrativa.

41. Ante o exposto, considerando os argumentos apontados, **sugere-se que a ANTT deixe claro qual mecanismo a ser adotado para o custeio de eventual reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de redução de receita tarifária oriunda de evasão de pedágio devidamente registradas em sistema de autuação, com a recomendação de se evitar a oneração tarifária, adotando, se for o caso, proposta de alteração legislativa prevendo a possibilidade de inclusão nas multas de parcela correspondente aos valores dos pedágios não pagos e as respectivas despesas de postagem e cobrança administrativa.**

2.2.6 – Procedimentos para Reequilíbrio Econômico Financeiro

42. A Subcláusula 22.2.1 da minuta contratual estabelece que: "O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT".

43. **No intuito de conferir maior transparência e dar conhecimento aos potenciais participantes da licitação das regras aplicáveis ao contrato, sugere-se que seja(m) inserida(s) na minuta contratual a(s) resolução(ões) atualmente vigente(s) para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, conforme proposição a seguir: "O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido pela Resolução xxx, de xx (dia) de xxx (mês) de xxx (ano), ou outra que viver a sucedê-la".**

2.2.7 Capital social

44. A Subcláusula 24.3 define o valor de capital social mínimo que a concessionária deve integralizar e o seu Item 24.3.1 expressa a impossibilidade da concessionária reduzir o seu capital social abaixo de tais valores sem prévia e expressa autorização da ANTT (*in verbis*):

> "24.2 O capital social a ser integralizado pela Concessionária será composto do capital social mínimo acrescido do capital adicional, calculado com base no deságio praticado sobre a TBP no certame licitatório.
>
> 24.3 O capital social mínimo da Concessionária será de R$ 590.528.000,00 (quinhentos e noventa milhões e quinhentos e vinte e oito mil reais).
>
> 24.3.1 A Concessionária não poderá, durante o Prazo do Contrato, reduzir o seu capital social abaixo dos valores especificados na subcláusula 24.3, sem prévia e expressa autorização da ANTT. "

45. O Item 24.3.1 da Subcláusula 24.3 especifica os valores de capital social mínimo como o montante a ser obrigatoriamente mantido durante o período da concessão. No entanto, a Subcláusula 24.2 define que o capital social a ser integralizado pela concessionária será a soma do capital social mínimo e do capital social adicional.

46. A ideia de imputar um capital social adicional em função dos deságios tarifários no leilão somente terá efetividade se a concessionária tiver a obrigação de mantê-lo durante todo o prazo da concessão.

47. **Dessa forma, recomenda-se que o disposto no Item 24.3.1 faça menção explícita aos eventuais valores de capital adicional. Portanto, sugere-se a seguinte redação "A Concessionária não poderá, durante o Prazo do Contrato, reduzir o seu capital social abaixo dos valores especificados na Subcláusula 24.3 acrescidos dos valores de capital social**

adicional cujos critérios estão definidos na Subcláusula 24.4, salvo nas hipóteses em que obtiver prévia e expressa autorização da ANTT".

2.2.8 Encampação

48. A Cláusula 32 define as diretrizes a serem seguidas no caso de encampação (*in verbis*):

> "**32 Encampação**
> 32.1 A União poderá, a qualquer tempo, mediante proposta da ANTT, encampar a Concessão, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento de indenização, a ser calculada nos termos da subcláusula 32.2 do Contrato.
> 32.2.1 **A indenização devida à Concessionária** em caso de encampação cobrirá:
> (i) as **parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados**, que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;
> (ii) a desoneração da Concessionária em relação às **obrigações decorrentes de contratos de financiamentos** por esta contraídas com vistas ao cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso:
> (a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou
> (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras;
>
> (iii) **todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações** que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste Contrato.
> 32.3 A parte da indenização devida à Concessionária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos, poderá ser paga diretamente aos Financiadores. O remanescente será pago diretamente à Concessionária.
> 32.4 As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela Concessionária serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, **até o limite do saldo devedor dos financiamentos** contraídos pela Concessionária para cumprir as obrigações de investimento previstas no Contrato."

49. O Item 32.2.1 define que o valor da indenização devida à concessionária será composto pelos investimentos realizados não amortizados, pelas obrigações devidas à concessionária em decorrência de contratos de financiamentos contraídos, encargos e ônus decorrentes de multas/indenizações em consequência do rompimento dos vínculos contratuais.

50. Para definição do valor final da indenização devida à concessionária, a Subcláusula 32.4 define que as multas, indenizações e quaisquer valores devidos pela concessionária deverão ser

descontados da indenização prevista no Item 32.2.1 até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela concessionária.

51. Nesse caso, de acordo com a redação proposta, os descontos devidos estarão limitados ao valor das dívidas com obrigações financeiras, o que implicaria que os demais itens passíveis de indenização (parcelas dos investimentos realizados não amortizados e os ônus decorrentes de multas/indenizações em consequência do rompimento dos vínculos contratuais) seriam ressarcidos, mesmo na hipótese em que os potenciais descontos superassem a indenização devida à Concessionária.

52. Considerando que os eventuais débitos decorrem de obrigações da Concessionária perante o Poder Concedente, não se vislumbram justificativas para a limitação do seu desconto ao limite do saldo devedor dos financiamentos, a não ser que se pretenda resguardar os recursos necessários para que a Concessionária salde seus compromissos com os financiamentos adquiridos. No entanto, cabe ressaltar que a redação proposta não permite esse entendimento.

53. **Dessa forma, recomenda-se que a ANTT reavalie a motivação da restrição apontada na Subcláusula 32.4 e, caso esta seja resguardar os recursos necessários para que a Concessionária realize a quitação dos saldos de financiamentos pendentes, que proceda ao ajuste da redação proposta.**

2.2.9 – Procedimentos de Encerramento do Contrato – Créditos Apurados

54. A Subcláusula 36.3.4 estabelece que "O crédito apurado a partir do conjunto dos elementos referidos nas Subcláusulas 36.3.1(i) (revisões finais dos fluxos de caixa marginais) a 36.3.1 (iv) (multas) poderá, a critério da ANTT, ser repassado à Futura Operadora".

55. Todavia, é entendimento desta Seae que permitir a adoção de tal medida implicaria a renúncia ao Princípio da Alocação de Recursos Públicos pela via orçamentária, mecanismo que permite a definição de prioridades e a aplicação dos recursos disponíveis. **Dessa forma, recomenda-se à ANTT avaliar a exclusão desse item da minuta de contrato**.

2.3 – Da Minuta do Plano de Exploração de Rodovias – PER

2.3.1 – Obras de ampliação de capacidade

56. **O Item 3.2.1.1 apresenta o cronograma de ampliação de investimentos para ampliação de capacidade, conforme os quadros a seguir (*in verbis*):**

		Localização		
	Km Inicial	Km Final	Extensão	Prazo de ampliação
Ampliações de capacidade de caráter obrigatório				
Segmento 1	178+500	285+000	106,50	20% nos Anos 12 a 14 40% no ano 15
Segmento 2	285+000	310+500	25,50	15% no ano 11 35% no ano 12 30% no ano 13 40% no ano 15
Segmento 3	310+500	344+400	33,90	20% no ano 11 40% nos anos 12 e 13
Segmento 5 (existente em multivias)	385+000	438+800	53,80	25% nos ano 1 a 4
Extensão total			219,70	

Fonte: PER.

	Localização			
	Km Inicial	Km final	Extensão	Prazo de ampliação
Ampliação de capacidade da BR-386 (faixas adicionais em trechos já duplicados				
Segmento 4 - alargamento para 2 x 3	344+400	349+500	5,10	50% nos anos 9 e 10
Amplicação de Capacidade na BR-290 (faixas adicionais em trechos já duplicados)				
Segmento 1b - alargamento para 2 x 4	1+500	74+400	72,90	30% nos anos 7 e 8 25% no ano 9 15% no ano 10
Segmento 3 - alargamento para 2 x 5	85+840	95+500	9,66	50% nos anos 5 e 6
Extensão total			87,66	

Fonte: PER.

57. **A descrição dos percentuais de obras a serem concluídas em cada trecho não está clara, dando margem a interpretações. De forma exemplificativa, caso o entendimento seja de que no Segmento 1 o percentual de ampliação seja de 20% a cada ano, nos intervalos dos anos 12 a 14, que se adote uma redação mais clara, como, por exemplo: *"..... 20% a cada ano, entre os anos 12 e 14"*. Adicionalmente, destaca-se que o percentual de execução das obras do "Segmento 2" ultrapassa 100%.**

58. **Dessa forma, propõe-se que a ANTT proceda aos ajustes necessários na descrição dos percentuais de execução das obras de ampliação, de modo a dirimir quaisquer dúvidas de intepretações relacionadas às obrigações do concessionário.**

2.3.2 – Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego (Aspectos Relacionados ao Processo de Licenciamento Ambiental)

59. Da análise do Item 3.2.3.1 - Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego, observa-se que é estabelecido um prazo de 12 meses para que a Concessionária conclua as obras de implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla, contados a partir do mês subsequente à notificação do atingimento do gatilho volumétrico (*in verbis*):

> "Uma vez atingido o gatilho volumétrico em qualquer um dos subtrechos especificados, **a Concessionária terá um prazo máximo de 12 meses para a realização e conclusão dos investimentos de faixas adicionais do respectivo subtrecho**, incluindo a adequação de OAEs, acessos e interconexões, contado a partir do mês subsequente àquele que o gatilho for atingido.
>
> A Concessionária deverá realizar todos os estudos técnicos e cumprir todas as etapas de aprovação do projeto e licenciamento ambiental requeridas para a implantação das obras com a antecedência necessária ao cumprimento do prazo estipulado."

60. A redação do mencionado Item 3.2.3.1 leva ao entendimento de que no prazo determinado de 12 meses, a concessionária deverá **realizar e concluir o investimento** subentendendo que deverá haver antecipação do processo de obtenção das licenças ambientais correspondentes em relação à caracterização do mecanismo gatilho volumétrico. Tal imposição se defronta com o prazo de validade das licenças, que é de 5 (cinco) anos a contar da data de sua emissão.

61. A antecipação da obtenção das licenças por parte da concessionária pode resultar no seu respectivo vencimento antes do acionamento do gatilho, sobretudo em períodos de recessão econômica onde a demanda pode ser diretamente impactada pela redução da atividade econômica. Alternativamente, em períodos de acelerado crescimento econômico, pode haver uma evolução da demanda em ritmo superior ao estimado na modelagem, implicando no atingimento do Volume Diário Médio Anual (VDMA) equivalente de gatilho (gatilho volumétrico) antes da obtenção das licenças ambientais.

62. Por se tratar da imposição de uma obrigação à concessionária, torna-se importante definir parâmetros que levem em consideração a factibilidade do processo de licenciamento ambiental em prazo compatível com aquele estabelecido no Item 3.2.3.1. Nesse contexto, sugere-se à ANTT que avalie a conveniência de se estabelecer um cronograma de início das atividades de licenciamento ambiental e aprovação do projeto pela ANTT compatível com as exigências de prazos contidas no Item 3.2.3.1.

2.3.3 - Aspectos Relacionados à Apuração do Volume de Tráfego

63. O item 3.2.3.1 define a obrigação de execução de obras relativas à implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla condicionadas ao atingimento do VDMA equivalente de gatilho ("gatilho volumétrico") aferidos com base em uma média móvel de 365 dias (*in verbis*):

> "A Concessionária deverá executar as obras relativas à implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla, condicionada às regras detalhadas a seguir.
>
> O fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho ("gatilho volumétrico"), dos valores constantes na Tabela a seguir, aferidos com base em uma média móvel de 365 dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego."

64. Ao analisar o texto da referida subcláusula, verificou-se que não foram estimadas as extensões que possam ser objeto de realização das obras de terceiras faixas, tampouco os valores de investimentos. Tais obras extrapolarão os investimentos definidos pelo PER e ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro. Desse modo, é importante mencionar explicitamente no PER que a ANTT está definindo obrigações que poderão extrapolar o investimento estimado, sendo necessário se valer de um dos meios de reequilíbrio econômico-financeiro definidos na minuta de contrato.

65. **Dessa forma, sugere-se que a ANTT mencione explicitamente no PER que as obras de faixas adicionais ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro, conforme os critérios definidos no contrato.**

3. Conclusão

66. O presente parecer apresenta síntese da análise sob a ótica dos aspectos regulatórios e concorrenciais das minutas de edital, contrato do programa de exploração da rodovia e os estudos de viabilidade para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR 116/290, propostos pela ANTT, por meio da Audiência Pública nº. 001/2017, assim como sugestões e recomendações para o seu aperfeiçoamento, sintetizadas a seguir:

3.1 - Minuta de Edital:

i) Classificar a licitação na categoria internacional, de forma a permitir a participação de empresas estrangeiras que, no momento, não funcionam no Brasil;

ii) Disponibilizar todos os documentos utilizados no certame nas línguas portuguesa e inglesa;

iii) Substituir a palavra "primeiras" por "brasileiras" na subcláusula 12.4.1.

iv) Descrever o critério de desempate do leilão caso ocorra entre duas participantes estrangeiros de modo a reforçar a aplicação do mesmo critério aplicado aos participantes brasileiros;

v) Definir requisitos mínimos para a qualificação de instituições fiadoras;

3.2 Minuta de Contrato:

i) Limitar o prazo de prorrogação do contrato para até 5 anos restrito a situações de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;
ii) Definir critérios de penalização em casos de descumprimento da regra definida pelo item (ii) da subcláusula 4.3.1 em situações onde a concessionária realizar a alienação ou transferência dos bens da concessão sem a prévia anuência da ANTT;
iii) Alterar o processo de autorização para comercialização da eventual capacidade das fibras óticas de titularidade do Poder Público, por meio da emissão de autorizações prévias por parte da ANTT para a EPL, tornando desnecessária a autorização caso a caso por parte da ANTT;
iv) Transferir a gestão das fibras ópticas oriundas da construção de infraestruturas rodoviárias, atualmente a cargo da EPL, para um órgão governamental que possua, dentre as suas atribuições principais, a gestão da rede nacional de fibras ópticas ou, alternativamente, a empresas privadas, por meio de contratos de exploração, resguardada a reserva de capacidade necessária à transmissão de dados para atendimento das diretrizes de que trata o Decreto nº. 7.175, de 12 de maio de 2010 (Programa Nacional de Banda Larga), ouvido previamente o Ministério das Comunicações;
v) Realizar a inscrição dos débitos oriundos de processos administrativos de aplicação de multa transitado em julgado na Dívida Ativa da União, de forma a dar mais efetividade à cobrança;
vi) Explicitar o mecanismo a ser adotado para custeio de eventual reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de redução de receita tarifária oriunda de evasão de pedágio devidamente registradas em sistemas de autuação, com a recomendação de se evitar a oneração tarifária, adotando-se, se for o caso, proposta de alteração legislativa prevendo a possibilidade de inclusão nas multas de parcela correspondente aos valores dos pedágios não pagos e as respectivas despesas de postagem e cobrança administrativa;
vii) Inserir na minuta contratual a(s) resolução(ões) atualmente vigente(s) para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro;
viii) Acrescentar o "capital social adicional" na obrigação definida na Subcláusula 24.3.1;
ix) Reavaliar a motivação da restrição apontada na Subcláusula 32.4 e, caso esta seja resguardar os recursos necessários para que a Concessionária realize a quitação dos saldos de financiamentos pendentes, que proceda ao ajuste da redação;
x) Excluir a Subcláusula 36.3.4.

3.3 – Minuta do PER

i) Ajustar a descrição dos percentuais de execução das obras de ampliação descritos no item 3.2.1.1.

ii) **Avaliar a conveniência de estabelecer para a concessionária um cronograma** de início das atividades de licenciamento ambiental e aprovação do projeto pela ANTT compatível com as exigências de prazos contidas no Item 3.2.3.1.
iii) Mencionar explicitamente na seção referente às obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego que as obras de faixas adicionais ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro.

À consideração superior.

ROBERT RAMON DE CARVALHO SOUSA
Gerente

FÁBIO COELHO BARBOSA
Coordenador

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA
Coordenador

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA
Coordenador-Geral

De acordo.

ANGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE
Subsecretário de Análise Econômica e Defesa da Concorrência

De acordo.

MANSUETO FACUNDO DE ALMEIDA JÚNIOR
Secretário de Assuntos Econômicos

17

Resposta da área técnica: A contribuição traz diversos pontos de contribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae) visando ao aperfeiçoamento dos documentos – Edital, Contrato e Programa de Exploração rodoviária (PER) – disponibilizados na audiência pública. A seguir, será feita referência a cada um desses documentos em subseções específicas, de acordo com a numeração conferida pela Seae na contribuição. As considerações a seguir elencadas devem ser consideradas como sugestões/recomendações, tendo em vista

ser a elaboração dos documentos de competência da ANTT.

Sobre a participação de consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras (item 2.1.1), entende-se que, embora isso não tenha sido expresso na minuta, fica evidenciado essa configuração pela possibilidade de participação das empresas estrangeiras que não funcionem no Brasil. Sendo assim, sugere-se fazer menção a essa característica do certame no texto do edital, com o intuito de trazer maior clareza aos potenciais participantes, por meio da inserção do seguinte subitem no Edital (preâmbulo):

"Este certame é considerado licitação internacional nos termos do § 4º do art. 32 da Lei nº 8.666/1993".

No que diz respeito à tradução dos documentos para língua inglesa (item 2.1.2), a contribuição ressalta a importância da divulgação de todos os documentos do certame em língua inglesa, de maneira a ampliar a sua atratividade. Destaca-se, nesse caso, que as minutas de edital, contrato e PER já se encontram traduzidas na página da Audiência Pública nº 001/2017.

Quanto aos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental que subsidiam o processo licitatório, trata-se de documentos extremamente técnicos e de vasta extensão, cujo conteúdo é composto por diversas planilhas e relatórios detalhados. Além disso, embora referenciais, não vinculam o processo licitatório. Assim, entende-se não ser fundamental a sua tradução, além da sua exequibilidade ser demasiadamente onerosa ao Poder Público. Cabe destacar também que dificilmente um potencial licitante estrangeiro – que se interesse em informações contidas nos estudos de viabilidade – não irá dispor de meios para traduzi-las. Assim, entende-se que não se demonstra uma relação custo-benefício vantajosa em se avançar nesse sentido. Ainda, no que concerne ao recebimento de envelopes e Sessão Pública de Leilão e mais especificamente a critérios de desempate (item 2.1.3), sugere-se substituição do termo "primeiras" pelo termo "brasileiras" na referência à preferência em caso de empate no certame no subitem 12.4.1 do Edital.

Em relação à revisão dos critérios de classificação/desempate das Propostas (item 2.1.4), a SEAE sugere que sejam explicitadas as regras de desempate por consórcios

formados exclusivamente por empresas estrangeiras. Dessa forma, sugere-se que, no referido subitem, onde se lê "brasileiras", leia-se "brasileiras ou estrangeiras".

Sobre o Modelo de Fiança Bancária (item 2.1.5), a contribuição realizada recomenda que sejam adotados requisitos mínimos para a qualificação de instituições financeiras prestadoras de garantias sob a forma de fiança bancária, de modo a garantir a higidez financeira da mesma. Neste sentido, entende-se como válida a contribuição e sugere-se a inclusão da seguinte redação no Anexo 3 do Edital, em item específico a ser criado (item 7.4 do referido Anexo):

sua classificação de risco em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody's, possui rating compreendido na categoria "grau de investimento", conforme documentação comprobatória anexa ao presente instrumento.

Quanto à prorrogação contratual (item 2.2.1), a contribuição sugere que a possibilidade de prorrogação contratual seja restringida para hipóteses de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro e pelo prazo de 5 (cinco) anos. Além disso, em consonância com a Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, indica que a prorrogação deve ser possível uma única vez.

Destaca-se que sugestões de melhor delimitação dessa faculdade contratual foram mencionadas em diversas contribuições colhidas no âmbito do processo de audiência pública, sendo necessária reflexão mais ampla. A redação atual da minuta de contrato já traz limitações quanto às hipóteses que poderiam ensejar a prorrogação contratual, sendo entendidas como suficientes e permitindo que a reflexão quanto à sua vantajosidade seja feita futuramente, em posse de informações muito mais amplas. Além disso, os procedimentos previstos na Lei nº 13.448/2017, tais como a necessidade de se desenvolver estudos, demonstrar o interesse público e promover consulta pública, atuam no sentido de dar segurança ao processo futuro de prorrogação.

Sobre restrições à alienação e à aquisição (item 2.2.2), sugere-se que sejam definidos critérios de penalização na hipótese de descumprimento da subcláusula 4.3.1 da minuta do Contrato, acerca da alienação de bens da concessão sem a

prévia e expressa anuência da ANTT.

A disposição da subcláusula 4.3.1 possui realmente a natureza de dar celeridade e eficiência à concessionária na substituição de bens da concessão, utilizando-se da alienação e, concomitantemente, aquisição de bens com a mesma ou superior atualidade tecnológica e condições operacionais e funcionais. Revogar tal dispositivo traria prejuízos significativos à gestão contratual relativa a esse assunto, onerando-a desproporcionalmente, tendo em vista o aspecto cotidiano presente neste tipo de operação. Concorda-se, contudo, na existência de lacuna contratual prevendo dispositivo sancionatório para os casos de descumprimento da previsão da subcláusula 4.3.1. Dada a sua abrangência, não é possível também prever valor que guarde relação com o bem alienado, sendo adequado, nesse caso, oferecer prazo para a correção das irregularidades verificadas, acrescidos de multa por mora no seu não atendimento, a ser determinada pela Agência.

No que diz respeito à autorização para a exploração por terceiros de cabos de fibra ótica (item 2.2.3), a SEAE recomenda que haja previsão de a ANTT poder expedir autorizações genéricas para a comercialização da capacidade ociosa das fibras óticas pela EPL, a qual somente precisaria informar as condições comerciais contratadas com cada parceiro. Adicionalmente, sugere que a gestão das fibras seja transferida para ente público ou privado que as explore atendendo às diretrizes do Programa Nacional de Banda Larga. Isso deveria se feito em função da EPL não possuir entre as suas atribuições cotidianas a gestão de fibras óticas.

Entende-se que a contribuição da SEAE é pertinente e recomenda-se a consideração, para o Contrato da RIS, da redação já adotada na minuta de Contrato divulgada no âmbito da Audiência Pública nº 005/2017 (projeto de concessão da BR-364/365/GO/MG), uma vez que a mesma atende ao recomendado pela SEAE. Ainda, uma redação uniforme traria maiores benefícios para a gestão contratual por parte da Agência.

Há que se ponderar também a possibilidade da EPL figurar como interveniente no Contrato de Concessão, tendo em vista que possui obrigações e direitos que emanam do mesmo.

Em relação a débitos originados de processo administrativos de aplicação de multas transitadas em julgado (item 2.2.4), a SEAE aponta que a minuta atual de Contrato prevê a possibilidade de inscrição no Cadastro Informativo de débitos não quitados do Setor Público Federal (CADIN) no caso de multa transitada em julgado e não paga pela concessionária. Complementarmente, é proposta a inscrição também como Dívida Ativa da União.

A discussão é relevante, pois a minuta de Contrato é omissa quanto à etapa prévia à inscrição no CADIN, qual seja a inscrição em Dívida Ativa e a emissão de notificação ao devedor pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional ou pela Procuradoria-Geral Federal. Tal passo é, de acordo com os § 2º e 4º do Art. 2º, da Lei nº 10.522/2002, requisito para a inscrição no CADIN, que somente pode ser realizada após transcorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias da notificação, in verbis:

"Art. 2º O CADIN conterá relação das pessoas físicas e jurídicas que:

I - sejam responsáveis por obrigações pecuniárias vencidas e não pagas, para com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, direta e indireta;

II - estejam com a inscrição nos cadastros indicados, do Ministério da Fazenda, em uma das seguintes situações:

a) cancelada no Cadastro de Pessoas Físicas – CPF; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

b) declarada inapta perante o Cadastro Geral de Contribuintes – CGC.

§ 1º Os órgãos e as entidades a que se refere o inciso I procederão, segundo normas próprias e sob sua exclusiva responsabilidade, às inclusões no Cadin, de pessoas físicas ou jurídicas que se enquadrem nas hipóteses previstas neste artigo.

§ 2º A inclusão no CADIN far-se-á 75 (setenta e cinco) dias após a comunicação ao devedor da existência do débito passível de inscrição naquele Cadastro, fornecendo-se todas as informações pertinentes ao débito.

§ 3º Tratando-se de comunicação expedida por via postal ou telegráfica, para o endereço indicado no instrumento que deu origem ao débito, considerar-se-á entregue após 15 (quinze) dias da respectiva expedição. § 4º A notificação expedida

pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional ou pela Procuradoria-Geral Federal, dando conhecimento ao devedor da existência do débito ou da sua inscrição em Dívida Ativa atenderá ao disposto no § 2o deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009) (...)"

Destarte, é, sem dúvida, conveniente esclarecer no Contrato o procedimento de inscrição em Dívida Ativa, notificação e inscrição no CADIN, de forma a não gerar incerteza quanto ao seu enquadramento nos dispositivos legais.

No que tange à alocação de riscos (item 2.2.5), subcláusula 21.1.3 da minuta de Contrato, que prevê como risco da concessionária a "queda de receita tarifária em virtude de evasão de pedágio, exceto nos casos que houver sistema de atuação (sic) eletrônica em operação", a SEAE questiona que o reequilíbrio ocasionado pela ressalva (em negrito), nesse caso a favor da concessionária, possivelmente por meio de recursos tarifários, poderia se configurar oneração injustificada ao usuário regular da rodovia. Complementarmente, a SEAE sugere que a ANTT proponha alteração para que os recursos decorrentes da aplicação de multas sejam utilizados para ressarcir os custos administrativos de aplicação da multa e a receita frustrada com a evasão.

Sobra a ressalva ao risco da concessionária no caso da existência de sistema de autuação eletrônica, sua inserção foi motivada pela capacidade dessa tecnologia mitigar sobremaneira a recorrência na evasão. Em tese, com mecanismos sancionatórios eficientes, gradualmente se diminuiria os índices de evasão que hoje penalizam as concessionárias, retirando a atratividade do negócio. Com essa previsão, ampliar-se-ia o incentivo para que as concessionárias investissem em tecnologias eletrônicas de autuação, gerando círculo virtuoso de coibição da prática de evasão. Com o pleno funcionamento desse tipo de autuação no médio prazo, em tese, tender-se-ia a atingir níveis irrisórios de evasão, praticamente inibindo a oneração a qualquer das partes.

Ocorre que essa é reconhecidamente uma solução não perfeita ou absoluta, buscando mitigar o problema, mas não eliminá-lo. Distorções poderiam ocorrer no curto prazo, nos primeiros anos após o sistema eletrônico de autuação, em que os

efeitos desse "aprendizado" acerca da evasão ainda não tivessem sido processados. Outros riscos ainda residiriam sobre a capacidade administrativa da PRF de processar todas as infrações ou ainda sobre a dificuldade de eficácia de medidas punitivas contra a inadimplência com o setor público.

Diante das alternativas de solução existentes e das observações da SEAE, recomenda-se que a inserção do referido incentivo no contrato seja reconsiderada, sendo a minuta, portanto, ajustada com a supressão da ressalva acerca dos casos em que "houver sistema de atuação (sic) eletrônica em operação", mantendo o risco de evasão alocado na concessionária.

A segurança para qualquer solução para a evasão passa pela capacidade de enforcement da aplicação das multas, questão de resolução complexa e não imediata no país. Contudo, reconhece-se que a recomendação da proposição de alteração legislativa é interessante, pois permitiria recompor a perda de receita da concessão fruto da evasão e os custos administrativos da aplicação das multas.

Sobre o Capital Social (item 2.2.7), a SEAE recomenda esclarecer a redação da subcláusula 24.3.1 da minuta de Contrato de forma a não restar dúvidas que a redução do Capital Social não poderá estar abaixo do Capital Social mínimo acrescido do capital social adicional, sem prévia e expressa autorização da ANTT.

Tendo em vista a necessidade de dar maior clareza a toda a sistemática acerca do Capital Social da SPE, considerando capital mínimo e adicional, recomenda-se a consideração da redação adotada na minuta de Contrato divulgada durante a Audiência Pública nº 005/2017 no que tange a Capital Social, de forma geral.

Sobre a encampação (item 2.2.8), a SEAE analisa as regras previstas para o procedimento de encampação, questionando os motivos pelos quais foi prevista a limitação do desconto da indenização devida à concessionária levando-se em conta o limite do saldo devedor perante os financiadores do projeto.

Sabe-se que em um projeto de concessão baseado no conceito de project finance, o financiamento é elemento essencial para o seu sucesso. Além disso, suas condições, taxas e spreads, são tão melhores quanto forem reduzidos os riscos de se obter o retorno da operação. Assim, resguardar os direitos do financiador é

seguramente uma das questões mais relevantes para o sucesso de processos de concessão.

Convém destacar também que o processo de encampação é um processo gravoso, em que o estado utiliza da sua superioridade administrativa para retomar determinado ativo público por questões de oportunidade e conveniência. Nesse sentido, essa retomada coercitiva pela Administração é tratada como caso extremo, sendo condicionada a publicação de lei autorizativa específica e pagamento de indenização prévia ao concessionário. Assim, transfere-se o juízo de valor acerca do interesse público em última instância ao Congresso Nacional e resguarda-se o direito ao recebimento da indenização.

Nesse contexto, há que se ponderar que os agentes financiadores são fundamentais à estruturação de concessões. Além disso, existe reconhecido interesse púbico na manutenção da credibilidade da Administração perante os agentes. O risco de atualidade tecnológica, bem como o de adequação

às atualizações normativas e referências técnicas são alocados à concessionária, cabendo à ANTT a avaliação do cumprimento dos parâmetros de desempenho e parâmetros operacionais previstos no PER, bem como a aplicação das penalidades previstas.

Entende-se que a inscrição na dívida ativa está prevista nos termos do artigo 2º e parágrafos da lei 10.522/02. Contribuição parcialmente aceita.

Devido a necessidade de alteração da legislação, a exceção foi retirada da subclausula, ficando a redação:

De:

21.1.3 queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio, exceto nos casos que houver sistema de atuação eletrônica em operação;

Para:

21.1.3 queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio;

Contribuição aceita em relação ao item 2.2.6 do Parecer Analítico.

Propõe-se alterar a cláusula 22.2.1 da minuta de contrato de concessão, conforme proposto pela SEAE:

"22.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido pelas Resoluções nº 675, de 04 de agosto de 2004, nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, nº 3.651, de 7 de abril de 2011, suas alterações ou outras que vierem a sucedê-las".

Em relação à Subcláusula 36.3.4 que estabelece que "O crédito apurado a partir do conjunto dos elementos referidos nas Subcláusulas 36.3.1(i) (revisões finais dos fluxos de caixa marginais) a 36.3.1 (iv) (multas) poderá, a critério da ANTT, ser repassado à Futura Operadora", a contribuição foi aceita para a exclusão desse item. Outros dispositivos do edital já faziam menção à participação internacional. Foi incluída cláusula específica para a condição de participação de empresa estrangeira, "5.6 Caso a Proponente seja uma Empresa Estrangeira, as seguintes regras deverão ser observadas, sem prejuízo de outras existentes no restante do Edital: (...)

139. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3849865

Assunto: Valor pedágios

Contribuição: Usar como exemplo os valores utilizados na BR 101 entre RS e SC, onde a estrada é ótima e o valor justo, R$ 2,60. Muito obrigado.

Justificativa: Justiça é bom senso

Resposta da área técnica: Agradecemos por sua contribuição e, para responder à mesma, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de

Viabilidade indicaram.

No que diz respeito à tarifa de pedágio citada, a da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Ainda não se sabe qual será o impacto do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

140. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852325

Assunto: Localização das Praças de cobrança na BR386

Contribuição: Sou do Movimento contra os pedágios, participamos das 3 audiências públicas em Porto Alegre, Lajeado e Soledade. Como estamos imaginando que isso vai ser implantado igual, tipo guela abaixo, vamos fazer uma contribuição que julgamos ser menos danosa a região do Alto da Serra do Botucaraí. Primeiro dizer que gostaríamos de participar do GT (Grupo de Trabalho) que foi criado para discutir a implantação ou não do pedagiamento na BR386, segundo que se for implantado, gostariamos de alterações na localização das praças P6 e P7. A localização da P6 no Km 262 vai interromper o fluxo dentro da região, isolando os municípios, inviabilizando o desenvolvimento regional, sugerimos a mudança para o Km 285 entre os municípios de São José do Herval e Pouso Novo, local esse onde antigamente já era para ser o pedágio, do modelo anterior, chamado polinho, devido a dificuldade de fuga. se a P6 vai pra ess e Km ela divide as regiões Alto da Serra do Botucaraí e Vale do Taquari, mas não as isola internamente. Da mesma Forma a P7 localizada no Km 226 estaria dentro da Região Alto da Serra do Botucaraí, isolando-a internamente, até porque o meio de circulação regional é no

fluxo Soledade Passo Fundo, para fins de medicina e polo regional. Sugerimos a mudança do local também da P7 para o Km 205 entre os municípios de Tio Hugo e Santo Antonio do Planalto. assim não limitaria o fluxo dos municípios do Alto da Serra do Botucaraí com direção a Passo Fundo que é o polo regional na saúde e educação. Essa seria a Nossa Contribuição para possíveis alterações.

Justificativa: A localização da Praças P6 e P7 isola a região Alto da Serra do Botucaraí de forma que impede a circulação interna das comunidades.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

141. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852328

Assunto: Pedágios na BR 386

Contribuição: Opino pela não colocação de pedágios e sim buscar melhor administração dos recursos públicos; Região pobre demais, contribui com impostos e não recebe retorno há muitos anos

Justificativa: Os recursos de contribuições de IPVA,ICMS e demais devem ser administrados muito melhor . RS com órgãos destinados a cuidar das rodovias completamente inoperantes. Um olhar sobre isso e não penalizar mais o contribuinte!

Resposta da área técnica: Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Além disso, com a concessão dos sistemas rodoviários federais, é possível viabilizar a apropriação da eficiência empresarial sob a fiscalização da administração pública

com vistas a conquistar melhorias para as rodovias federais em benefício do interesse público.

A infraestrutura de transporte é um componente vital para a economia, e vem sendo apontada nos últimos anos como um instrumento fundamental para a redução de custos e aumento da competitividade. Nesse sentido, um dos mecanismos vistos como centrais para superar a mais grave crise econômica da sua história é o investimento em infraestrutura de transportes.

142. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852335

Assunto: Manifestação sobre a instalação de praças de pedágios na BR 386 RS

Contribuição: Anexa

Justificativa: Pala crise econômica que passa o Brasil, justificativa anexa.

Anexo:

SINDICAR

Carazinho/RS, 30 de março de 2017.

ILMO SENHOR DIRETOR GERAL DA ANTT
JORGE BASTOS
BRASILIA/DF

Edital de Audiência Pública nº 01/2017 para Instalação de Praça de Pedágios BR 386 RS.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE CARAZINHO E REGIÃO, com endereço Rod BR 386 km 178, Distrito Industrial, cidade de Carazinho, vem por seu presidente abaixo assinado, esclarecer o seguinte:

Nossa entidade vem posicionar contrario a concessão instalação das quatro praças de pedágios na BR 386, por diversos motivos, edital marcado para novembro 2017.

Primeiro pelo alto custo de cada praça de pedágios, onerando por demais o custo do transporte, e que não poderá ser repassado para o embarcador.

Na cidade de Carazinho recentemente por 15 anos ficou sitiada por praças de pedágios, e que não trouxe desenvolvimento econômico e social, conforme relata os técnicos da ANTT.

Várias empresas ou indústrias não se instalaram em Carazinho pelo alto custo com pedágios e assim a cidade ficou sem crescimento social e econômico, porque perdeu competitividade, razão pela qual perdeu produtividade e renda, propiciando assim o desemprego, e cresceu a criminalidade etc.

Não esta bem claro no contrato de licitação até qual ponto na cidade de Carazinho vai ser duplicado.

As margens da BR 386 esta o distrito industrial, e que se faz necessário ter artéria paralela a BR 386 para evitar acidentes, assim como já foi feito estudo pelo Denit.

SINDICAR

O Brasil passa por uma grave crise econômica, Política e Social, com mais de treze milhões de desempregado, com a instalação das praças de pedágios só vai agravar a crise, porque os custos vão ter de ser repassado para consumidor final que é a população em geral.

Este custo vai ser passado para a produção e no transporte até o centro de distribuição e até a chegada ao consumidor final.

Embora o Governo Federal publica na impresa, jornal e TV, que a economia esta crescendo o que não é verdade, esta sim aumentando impostos, crescendo violentamente a carga tributária, e mais os custos da instalação de praça de pedágios vai se tornar inviável para o pequeno e médio transportador.

Já são inúmeras as empresas que estão em recuperação Judicial ou que foram a falência, em virtude dos custos e da carga tributária elevada e mais os custos de operação de sua atividade, por isso só devemos ser contra a instalação das praças de pedágios na Br 386.

Devemos salientar que único meio viário de transporte desta região para chegar à capital (Porto Alegre) é pela Br 386, ficando assim descumprindo o principio constitucional do direito de ir e vir conforma a Constituição Federal, porque vamos estar proibidos de trafegar devidos as cancelas.

Por isso deveríamos esperar a recuperação da economia, para que podemos ajustar os custos de operação.

Outro fato que não podemos aceitar é a previsão no contrato de 30 anos entre a União e a Empresa que vai operar as praças de pedágios, é muito longo, sacrificando a população por muito tempo.

Deveria a União suportar com a duplicação da BR 386, assim como esta fazendo na BR que liga Pelotas - Porto Alegre e a BR 116, assim como fez em São Paulo e outros estados.

Existem várias rodovias federais plagiadas e duplicadas e o preço das praças de pedágios esta em torno de R$ 4,40 á R$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos) que é o caso de São Paulo, Santa Catarina etc.

Se faz necessário de um melhor estudo de custos até incluir representante da comunidade para participar desse processo.

Sabemos que é de suma importância à duplicação devidos tantos acidentes que acontece na BR 386, e que é de conhecimento da União e sacrificar as comunidades não é a solução, o Governo Federal, deve suportar com a manutenção e duplicação, para isso cobra a mais alta carga tributária.

SINDICAR

Aplicar gestão para não haver desvio do dinheiro publico mas que esta arrecadação seja aplicada na duplicação.

O contrato tem vício porque iniciar as obras só de depois de doze anos da instalação das praças de pedágios é um risco anunciado.

Deve ter uma clausula de que a Empresa Vencedora se compromete em duplicar no mínimo de 30 a 40 kilometros por ano sob pena de suspensão da cobrança da praça de pedágio.

Esta todo dia nas páginas dos jornais a má gestão do dinheiro público pelo governo federal, e nós correr o risco novamente, é muito temerário.

Como exemplo é a Empresa Coviplan da cidade de Carazinho que tinha quatro praças de pedágios por 15 anos e não duplicou um quilometro da rodovia.

Por tudo isso requeremos, assim como foi manifestado pelos entes públicos deputados estaduais, prefeitos e vereadores e outras entidades em todas as audiências publicas que aconteceu em Porto Alegre, Brasília, Lajeado e Soledade pela exclusão da BR 386 do plano de concessão de rodovias federais e para não instalação de praças de pedágios no momento.

Cordialmente

SINDICAR
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Carazinho e Região
Moisés A. K. Santos
OAB/RS 88.888

Resposta da área técnica: Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com

restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Assim sendo, sobre o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

O sistema rodoviário composto pela BR-101/290/386/448/RS constitui-se num grande eixo integrador em nível estadual, nacional e internacional. No plano estadual tem-se a ligação da Região da Produção, cuja porta de entrada no sistema se dá pela BR-386 em Carazinho, escoando seus produtos e facilitando a circulação de pessoas com a Região Metropolitana de Porto Alegre, em associação com a recente rodovia de ampla capacidade e padrão, caracterizada pela BR-101. No âmbito nacional, tem-se a rodovia BR-101/RS, cujo trecho dá início ao amplo corredor que interliga o sul do Brasil. Já internacionalmente, a BR-290, em conjunto com a BR-101, respondem por parcela relevante do comércio exterior que circula por via rodoviária no Mercosul. Nesse sentido, tem-se um sistema completo e integrado, que confere o nome dado ao eixo – Rodovia de Integração do Sul.

Em toda a extensão desse sistema, verificam-se volumes elevados de tráfego, os quais demandam elevados investimentos para a sua operação em nível de serviço adequado. Dos estudos de engenharia realizados, verifica-se que o trecho Lajeado-Carazinho possui níveis de serviços aquém dos necessários, demandando já há

alguns anos investimentos de duplicação. Contudo, a vigor desse sistema é amplamente capaz de viabilizar esse passo modernizador para o Estado do Rio Grande do Sul, que dificilmente seria possível de ser dado no curto e médio prazo com o orçamento público devido aos compromissos fiscais já assumidos. Atualmente, o DNIT possui mais de R$ 70 bilhões em sua carteira de obras já contratadas ou em processo de contratação e menos de R$ 3 bilhões anuais estão sendo disponibilizados para executá-los, o que demonstra o comprometimento dos recursos públicos nas próximas, pelo menos, duas décadas.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivendo pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Ainda, informamos que o projeto de concessão termina no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo), não tendo, portanto, interferência com o distrito Industrial de Carazinho.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de

Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, todavia, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

143. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852342

Assunto: Manifestação da instalação de Praça de pedágios

Contribuição: Não instalação de praça de pedágios

Justificativa: Alto custo das praças de pedágios e alteração do modelo do contrato, proposto**.**

Anexo:

SINDICAR

Carazinho/RS, 30 de março de 2017.

ILMO SENHOR DIRETOR GERAL DA ANTT
JORGE BASTOS
BRASILIA/DF

Edital de Audiência Pública nº 01/2017 para Instalação de Praça de Pedágios BR 386 RS.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE CARAZINHO E REGIÃO, com endereço Rod BR 386 km 178, Distrito Industrial, cidade de Carazinho, vem por seu presidente abaixo assinado, esclarecer o seguinte:

Nossa entidade vem posicionar contrario a concessão instalação das quatro praças de pedágios na BR 386, por diversos motivos, edital marcado para novembro 2017.

Primeiro pelo alto custo de cada praça de pedágios, onerando por demais o custo do transporte, e que não poderá ser repassado para o embarcador.

Na cidade de Carazinho recentemente por 15 anos ficou sitiada por praças de pedágios, e que não trouxe desenvolvimento econômico e social, conforme relata os técnicos da ANTT.

Várias empresas ou indústrias não se instalaram em Carazinho pelo alto custo com pedágios e assim a cidade ficou sem crescimento social e econômico, porque perdeu competitividade, razão pela qual perdeu produtividade e renda, propiciando assim o desemprego, e cresceu a criminalidade etc.

Não esta bem claro no contrato de licitação até qual ponto na cidade de Carazinho vai ser duplicado.

As margens da BR 386 esta o distrito industrial, e que se faz necessário ter artéria paralela a BR 386 para evitar acidentes, assim como já foi feito estudo pelo Denit.

SINDICAR

O Brasil passa por uma grave crise econômica, Política e Social, com mais de treze milhões de desempregado, com a instalação das praças de pedágios só vai agravar a crise, porque os custos vão ter de ser repassado para consumidor final que é a população em geral.

Este custo vai ser passado para a produção e no transporte até o centro de distribuição e até a chegada ao consumidor final.

Embora o Governo Federal publica na impresa, jornal e TV, que a economia esta crescendo o que não é verdade, esta sim aumentando impostos, crescendo violentamente a carga tributária, e mais os custos da instalação de praça de pedágios vai se tornar inviável para o pequeno e médio transportador.

Já são inúmeras as empresas que estão em recuperação Judicial ou que foram a falência, em virtude dos custos e da carga tributária elevada e mais os custos de operação de sua atividade, por isso só devemos ser contra a instalação das praças de pedágios na Br 386.

Devemos salientar que único meio viário de transporte desta região para chegar à capital (Porto Alegre) é pela Br 386, ficando assim descumprindo o principio constitucional do direito de ir e vir conforma a Constituição Federal, porque vamos estar proibidos de trafegar devidos as cancelas.

Por isso deveríamos esperar a recuperação da economia, para que podemos ajustar os custos de operação.

Outro fato que não podemos aceitar é a previsão no contrato de 30 anos entre a União e a Empresa que vai operar as praças de pedágios, é muito longo, sacrificando a população por muito tempo.

Deveria a União suportar com a duplicação da BR 386, assim como esta fazendo na BR que liga Pelotas - Porto Alegre e a BR 116, assim como fez em São Paulo e outros estados.

Existem várias rodovias federais plagiadas e duplicadas e o preço das praças de pedágios esta em torno de R$ 4,40 á R$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos) que é o caso de São Paulo, Santa Catarina etc.

Se faz necessário de um melhor estudo de custos até incluir representante da comunidade para participar desse processo.

Sabemos que é de suma importância à duplicação devidos tantos acidentes que acontece na BR 386, e que é de conhecimento da União e sacrificar as comunidades não é a solução, o Governo Federal, deve suportar com a manutenção e duplicação, para isso cobra a mais alta carga tributária.

SINDICAR

Aplicar gestão para não haver desvio do dinheiro publico mas que esta arrecadação seja aplicada na duplicação.

O contrato tem vício porque iniciar as obras só de depois de doze anos da instalação das praças de pedágios é um risco anunciado.

Deve ter uma clausula de que a Empresa Vencedora se compromete em duplicar no mínimo de 30 a 40 kilometros por ano sob pena de suspensão da cobrança da praça de pedágio.

Esta todo dia nas páginas dos jornais a má gestão do dinheiro público pelo governo federal, e nós correr o risco novamente, é muito temerário.

Como exemplo é a Empresa Coviplan da cidade de Carazinho que tinha quatro praças de pedágios por 15 anos e não duplicou um quilometro da rodovia.

Por tudo isso requeremos, assim como foi manifestado pelos entes públicos deputados estaduais, prefeitos e vereadores e outras entidades em todas as audiências publicas que aconteceu em Porto Alegre, Brasília, Lajeado e Soledade pela exclusão da BR 386 do plano de concessão de rodovias federais e para não instalação de praças de pedágios no momento.

Cordialmente

SINDICAR
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Carazinho e Região
Moisés A. K. Santos
OAB/RS 88.888

Resposta da área técnica: Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com

restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Assim sendo, sobre o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

O sistema rodoviário composto pela BR-101/290/386/448/RS constitui-se num grande eixo integrador em nível estadual, nacional e internacional. No plano estadual tem-se a ligação da Região da Produção, cuja porta de entrada no sistema se dá pela BR-386 em Carazinho, escoando seus produtos e facilitando a circulação de pessoas com a Região Metropolitana de Porto Alegre, em associação com a recente rodovia de ampla capacidade e padrão, caracterizada pela BR-101. No âmbito nacional, tem-se a rodovia BR-101/RS, cujo trecho dá início ao amplo corredor que interliga o sul do Brasil. Já internacionalmente, a BR-290, em conjunto com a BR-101, respondem por parcela relevante do comércio exterior que circula por via rodoviária no Mercosul. Nesse sentido, tem-se um sistema completo e integrado, que confere o nome dado ao eixo – Rodovia de Integração do Sul.

Em toda a extensão desse sistema, verificam-se volumes elevados de tráfego, os quais demandam elevados investimentos para a sua operação em nível de serviço adequado. Dos estudos de engenharia realizados, verifica-se que o trecho Lajeado-Carazinho possui níveis de serviços aquém dos necessários, demandando já há

alguns anos investimentos de duplicação. Contudo, a vigor desse sistema é amplamente capaz de viabilizar esse passo modernizador para o Estado do Rio Grande do Sul, que dificilmente seria possível de ser dado no curto e médio prazo com o orçamento público devido aos compromissos fiscais já assumidos. Atualmente, o DNIT possui mais de R$ 70 bilhões em sua carteira de obras já contratadas ou em processo de contratação e menos de R$ 3 bilhões anuais estão sendo disponibilizados para executá-los, o que demonstra o comprometimento dos recursos públicos nas próximas, pelo menos, duas décadas.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivendo pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Ainda, informamos que o projeto de concessão termina no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo), não tendo, portanto, interferência com o distrito Industrial de Carazinho.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de

Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, todavia, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

144. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852355

Assunto: -

Contribuição: 03 Passarelas: 01 na comunidade Santo Anjo da Guarda, KM 20, entre praça e Escola Estadual; 01 no Bairro Aparecida que liga ao bairro Santa Rita em frente à Cooperja para acesso à Escola Municipal José Felipe Schaeffer, 01 em frente rodoviária dando acesso aos alunos da Escola Estadual Angelina Maggi. 03 passagens subterrâneas: 01 na comunidade Santo Anjo da Guarda, que dá acesso à estrada que liga RS 494 (km 20), 01 na localidade Caravágio (km 35) e uma na localidade de Mesquitas (km 33); Retorno no final da comunidade de Caravágio. Regularização dos pontos de canalização para escoamento de águas pluviais

principalmente junto às elevada e viaduto; colocação de abrigos para parada de ônibus entre Santo Anjo da Guarda e Caravágio; Redutores de velocidade nas laterais da BR 01 entre os km 23 a 25 (parte central da cidade); colocação de faixa de pedestre elevada nas laterais junto aos retornos centrais da cidade; Pavimentação embaixo do último viaduto no km 25, sentido Torres Porto Alegre, com iluminação;

Justificativa: Desde a duplicação da BR 101, muitas comunidades ao longo do trecho ficaram desassistidas pela obra, em virtude do difícil acesso e da insegurança. As comunidades de Caravágio, Mesquitas, Alegrete, Santo Anjo da Guarda ficaram sem acesso para o remanejo do gado de um lado para outro da via, bem como escoamento de produção. Trata-se de comunidades que vivem principalmente da agricultura e pecuária. São necessárias passagens subterrâneas e possibilidade de via lateral para trânsito de tobatas que são em grande quantidade a circular nessas regiões. Na comunidade de Caravágio, o retorno existente dificulta muito os moradores da localidade para retornarem até a cidade, uma vez que o acesso ao próximo retorno é no município de Três forquilhas. A passagem subterrânea de Santo Anjo da Guarda é necessária para dar melhor acesso à RS 494, outra importante rodovia também de escoamento de produção; nesse trecho ainda está localizada uma indústria de água mineral e ao longo da comunidade existem mais de 60 empreendimentos, principalmente no ramo de indústria moveleira. As passarelas devem estar prioritariamente contempladas próximas às escolas, tamanho é o número de estudantes que atravessam e arriscam a vida diariamente nos quebra-corpos quando existem, ou acabam arriscando travessia em local impróprio. Os abrigos de ônibus devem atender uma demanda significativa de passageiros que necessitam de transporte coletivo diariamente para o trabalho e até mesmo para abrigar os estudantes que dependem do transporte escolar, inclusive nos dias de chuva. A regularização dos pontos de canalização, principalmente próximos ou junto às elevadas, visa evitar desmoronamentos e alagamentos nos bairros, como já tem ocorrido em outras situações, pois a canalização existente da obra não comporta o fluxo de água. A pavimentação embaixo do último viaduto vai dar condições e mais

opções de retorno do tráfego local, pois apenas dois retornos nas elevadas estão atendendo o intenso fluxo de acesso ao centro da cidade diariamente. A melhoria da sinalização, iluminação e redutores de velocidade, bem como faixas de pedestres elevadas nas laterais da BR 101, próximos aos retornos e elevadas vai permitir mais segurança no trânsito, pois as laterais no centro da cidade tem trânsito intenso. Na última manutenção as marcas de canalização foram retiradas e vários acidentes já ocorreram na via. Essas são as contribuições que o município de Três Cachoeiras solicita para contemplar nas obras a serem executadas pela concessionária responsável pela via.

Resposta da área técnica: Está prevista passarela ao km20 e também ao km 22+500, próxima da Escola Municipal José Felipe Schaeffer.
As passagens subterrâneas não são possíveis de implantar nos locais propostos e não têm demanda que as justifique.
Construção de meio retorno nos km 35+000 sul e 35+500 norte
duas melhorias de acesso km 35+800

145. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852365

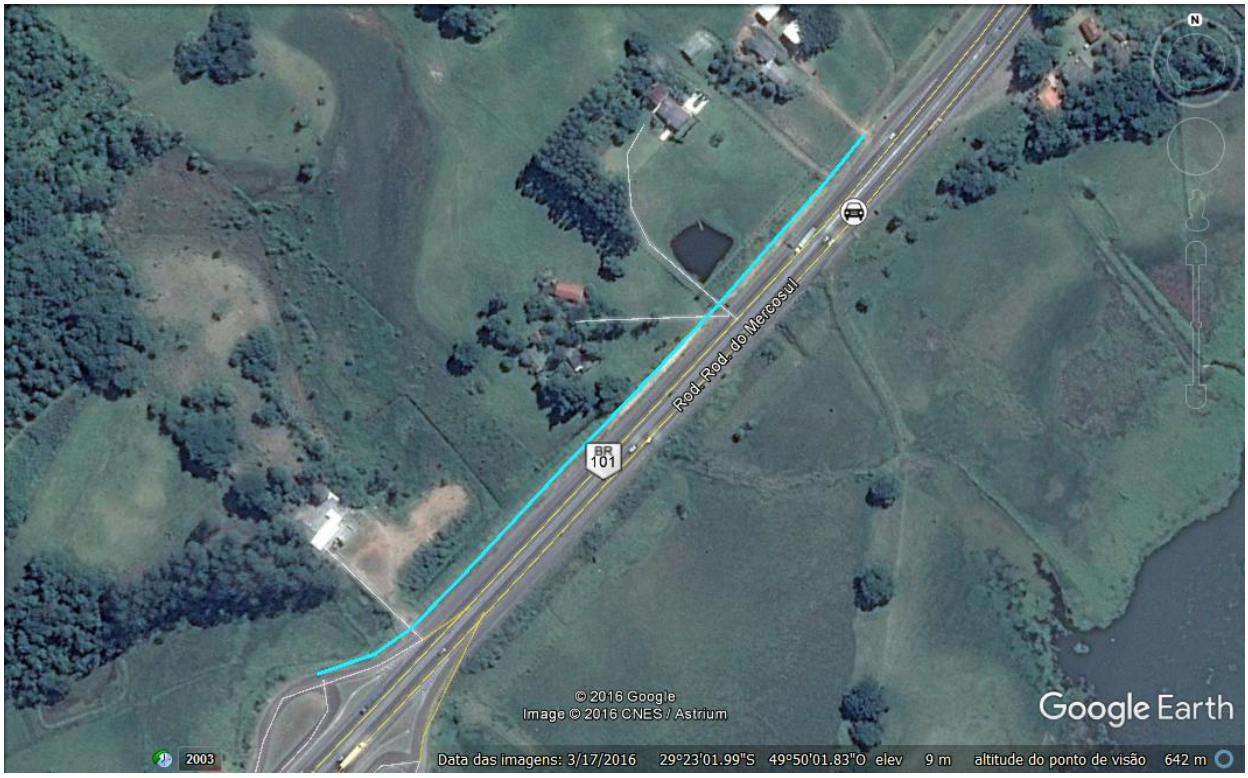
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via,

podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois meu avô e minha avó são idosos e é mais seguro para eles andarem de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso. Desde já agradeço a atenção e colaboração.

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois meu avô e minha avó são idosos e é mais seguro para eles andarem de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

146. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852465

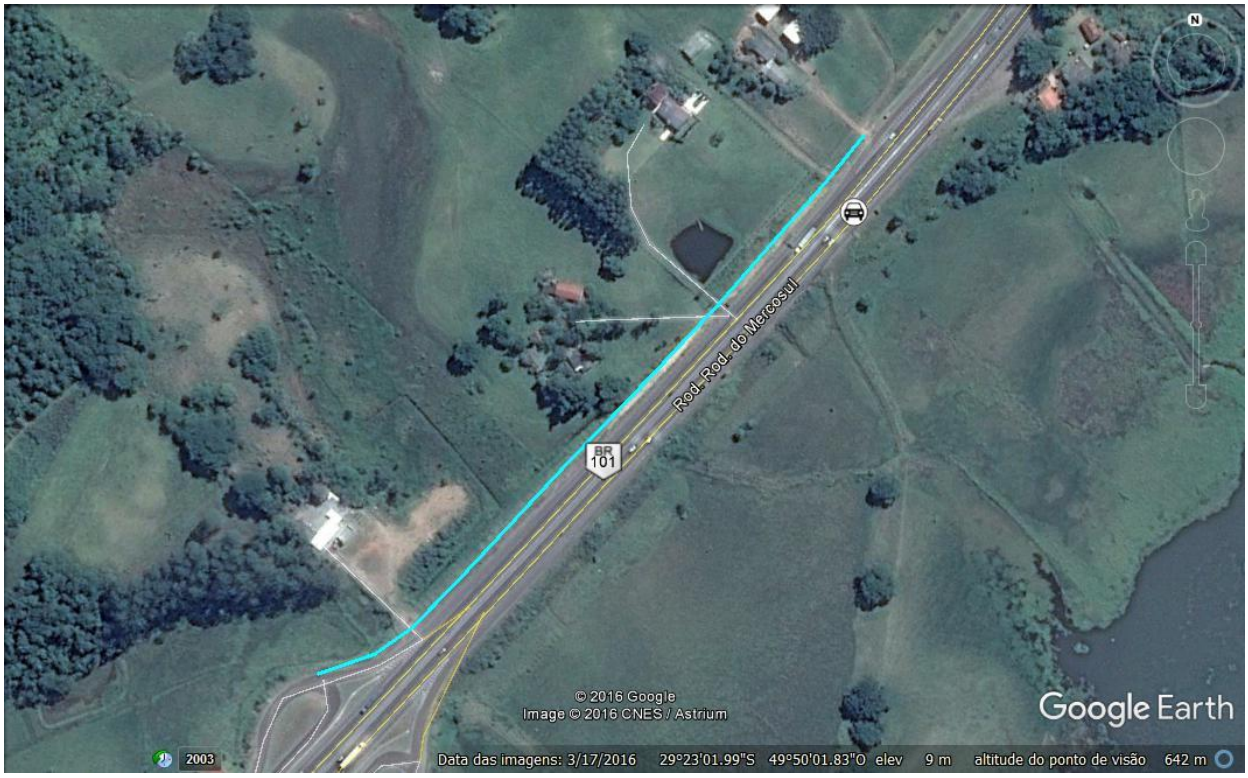
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do

município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois meu avô e minha avó são idosos e é mais seguro para eles andarem de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso. Desde já agradeço a atenção e colaboração.

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. Peço-lhes encarecidamente o atendimento a esta solicitação, pois meu avô e minha avó são idosos e é mais seguro para eles andarem de carro e até mesmo com o trator por esta lateral, não pegando o tráfego da BR-101, o qual é intenso.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

147. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852474

Assunto: O objetivo deste estudo, realizado a pedido da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), é apresentar contribuições à Audiência Pública nº 001/2017, promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Contribuição: Este trabalho está dividido em cinco seções, incluindo esta introdução. A Seção 2 apresenta as características gerais do projeto e A Seção 3 contém as propostas para superar as limitações indicadas neste Estudo, com ênfase no estímulo à participação quantitativa e qualitativa de outras empresas na concessão em epígrafe. A análise aborda os aspectos econômico-financeiros e jurídicos relacionados às proposições do Estudo. Uma seção final sumaria as principais conclusões do Estudo e indica um elenco de sugestões mais amplas para

a política pública e recomendações específicas para o edital sob análise. Este documento foi elaborado com base em fontes públicas, que estão devidamente citadas ao longo do texto.

Justificativa: As PPPs e concessões constituem instrumento fundamental para o desenvolvimento da infraestrutura e, consequentemente, para o crescimento sustentado do país. A retomada do crescimento do investimento em infraestrutura é especialmente importante no atual cenário macroeconômico e político. O amplo acesso a estes mecanismos pelo setor privado pode contribuir decisivamente para o aumento do investimento. No entanto, há diversos entraves à ampliação do número de participantes em parcerias público-privadas e concessões. Tais obstáculos se manifestam em diversas fases da formatação de uma parceria ou concessão: concepção do projeto, elaboração do arcabouço jurídico-legal, levantamento de formas recorrentes de funding e prestação de garantias públicas. Todas estas etapas impõem significativas barreiras e assimetrias competitivas ao ingresso de um maior número de participantes. Alguns desses entraves estão replicados nos estudos técnicos da concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS ("Rodovia BR 101"), ora em discussão no âmbito da Audiência Pública ANTT 001/2017.Dessa forma, o objetivo desse Estudo é de apresentar contribuições aos estudos técnicos da concessão da Rodovia BR 101 e aprimorar aspectos específicos da modelagem, com o fim de ampliar a competição e promover um ambiente atrativo e seguro para novas concessões.

Anexo:

CBIC

Car 101//2017 - PR
Brasília, 30 de março de 2017.

Ao Ilustríssimo Senhor
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília - DF

Ref.: Contribuição para audiência pública ANTT 01/2017 – Concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS.

Prezado Senhor,

O Brasil passa por momento de profunda mudança, em que a combinação do esforço para reaquecer a economia – com a aprovação de reformas estruturantes e medidas macro e microeconômicas – e o combate mais intenso à prática de desvios, induz à criação de um novo ambiente de negócios, pautado pela transparência, pela segurança jurídica e pela busca por mais livre concorrência. Esse movimento alcança também o relacionamento do poder público com a iniciativa privada, colocando o desafio de revermos práticas e conceitos consagrados para construirmos um novo modelo de negócios e projetos, mais aderente ao país que emerge dos desafios enfrentados a partir de 2015. É com essa perspectiva que a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) encaminha à Vossa Senhoria essa contribuição para audiência pública 01/2017 – Concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, com vistas a colaborar no aperfeiçoamento do projeto em discussão nessa ANTT e garantir a participação de um maior número de empresas.

Essa contribuição é coerente com o amplo trabalho que tem sido desenvolvido pela CBIC no estudo e formulação de novas soluções no campo das Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). Esse esforço atende a busca por uma modelagem de projetos que garanta maior transparência e a participação do maior número de empresas possível, resguardando a natural expectativa por qualidade e exequibilidade. A partir de 2014, a CBIC desencadeou parceria com especialistas de credibilidade e respeitabilidade conhecidas, como os signatários do documento que chega agora às suas mãos, na produção de estudos e formulação de políticas/ações para uma nova cultura em tais modalidades. O resultado de tais trabalhos têm sido colocados à disposição da construção civil, cujas empresas estão capacitadas para atender os projetos estruturantes que o país precisa, e para interlocutores nas três esferas de governo, órgãos de controle, poder Judiciário e Legislativo.

Fundada em 1957, a CBIC reúne 85 sindicatos e associações da construção civil e mercado imobiliário, estando presente nas 27 unidades da Federação, agregando 10 mil empresas. Nossa entidade representa o setor também em nível internacional, integrando a Federação Interamericana da Indústria da Construção (FIIC), entidade que representa a construção em toda a América Latina, filiada à Confederação Internacional das Associações de Construção (CICA).

É nossa percepção que as Concessões e PPPs são os grandes vetores para a retomada dos investimentos no Brasil, especialmente no momento em que os governo enfrentam o mais agudo desafio de déficit público. A iniciativa privada tem todas as condições de assumir maior responsabilidade nesse campo e avaliamos que a transição de um modelo tradicionalmente concentrador para uma modelagem que abra o mercado será saudável não apenas para o país, mas também para as muitas empresas preparadas para dar sua contribuição.

Com essa perspectiva, trazemos à sua elevada apreciação esse documento e colocamo-nos à disposição para apresentar suas premissas e colaborar para o melhor êxito desse projeto.

Atenciosamente,

José Carlos Martins
Presidente

CONTRIBUIÇÃO PARA AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTT 01/2017 - CONCESSÃO DA BR-101/290/386/448/SC/RS

São Paulo, março de 2017.

CBIC

Car 101//2017 - PR
Brasília, 30 de março de 2017.

Ao Ilustríssimo Senhor
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília - DF

Ref.: Contribuição para audiência pública ANTT 01/2017 – Concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS.

Prezado Senhor,

O Brasil passa por momento de profunda mudança, em que a combinação do esforço para reaquecer a economia – com a aprovação de reformas estruturantes e medidas macro e microeconômicas – e o combate mais intenso à prática de desvios, induz à criação de um novo ambiente de negócios, pautado pela transparência, pela segurança jurídica e pela busca por mais livre concorrência. Esse movimento alcança também o relacionamento do poder público com a iniciativa privada, colocando o desafio de revermos práticas e conceitos consagrados para construirmos um novo modelo de negócios e projetos, mais aderente ao país que emerge dos desafios enfrentados a partir de 2015. É com essa perspectiva que a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) encaminha à Vossa Senhoria essa contribuição para audiência pública 01/2017 – Concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, com vistas a colaborar no aperfeiçoamento do projeto em discussão nessa ANTT e garantir a participação de um maior número de empresas.

Essa contribuição é coerente com o amplo trabalho que tem sido desenvolvido pela CBIC no estudo e formulação de novas soluções no campo das Concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). Esse esforço atende a busca por uma modelagem de projetos que garanta maior transparência e a participação do maior número de empresas possível, resguardando a natural expectativa por qualidade e exequibilidade. A partir de 2014, a CBIC desencadeou parceria com especialistas de credibilidade e respeitabilidade conhecidas, como os signatários do documento que chega agora às suas mãos, na produção de estudos e formulação de políticas/ações para uma nova cultura em tais modalidades. O resultado de tais trabalhos têm sido colocados à disposição da construção civil, cujas empresas estão capacitadas para atender os projetos estruturantes que o país precisa, e para interlocutores nas três esferas de governo, órgãos de controle, poder Judiciário e Legislativo.

Fundada em 1957, a CBIC reúne 85 sindicatos e associações da construção civil e mercado imobiliário, estando presente nas 27 unidades da Federação, agregando 10 mil empresas. Nossa entidade representa o setor também em nível internacional, integrando a Federação Interamericana da Indústria da Construção (FIIC), entidade que representa a construção em toda a América Latina, filiada à Confederação Internacional das Associações de Construção (CICA).

É nossa percepção que as Concessões e PPPs são os grandes vetores para a retomada dos investimentos no Brasil, especialmente no momento em que os governo enfrentam o mais agudo desafio de déficit público. A iniciativa privada tem todas as condições de assumir maior responsabilidade nesse campo e avaliamos que a transição de um modelo tradicionalmente concentrador para uma modelagem que abra o mercado será saudável não apenas para o país, mas também para as muitas empresas preparadas para dar sua contribuição.

SCN Quadra 01 - Bloco E - Ed. Central Park 13º Andar - CEP 70711-903 - Brasília - DF - Tel.: 61 3327-1013 - *www.cbic.org.br*

CBIC

Com essa perspectiva, trazemos à sua elevada apreciação esse documento e colocamo-nos à disposição para apresentar suas premissas e colaborar para o melhor êxito desse projeto.

Atenciosamente,

José Carlos Martins
Presidente

SCN Quadra 01 - Bloco E - Ed. Central Park 13° Andar - CEP 70711-903 - Brasília - DF - Tel.: 61 3327-1013 - *www.cbic.org.br*

Equipe

Gesner Oliveira – Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica/CADE (1996-2000); Presidente da Sabesp (2007-10); Ph.D em Economia pela Universidade da Califórnia/Berkeley; Professor da Fundação Getúlio Vargas-SP desde 1990. Professor Visitante da Universidade de Columbia nos EUA (2006); Sócio da GO Associados.

Fernando S. Marcato – Mestre em Direito Público Comparado - Master Recherche 2, *avec mention* (com mérito) na Universidade Panthéon-Sorbonne (Paris I), Paris, França; Professor do Pós GV-Law em Infraestrutura da Escola de Direito da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo – FGV-SP e do curso de graduação em Direito da EDESP – FGV/SP; Sócio da GO Associados.

Pedro Scazufca – Especialista nas áreas de pesquisa econômica, regulação, defesa da concorrência, comércio, infraestrutura e modelagem de negócios; Mestre em economia pelo Instituto de Pesquisas Econômicas da FEA/USP; Sócio da GO Associados.

Andréa Zaitune Curi – Doutora em Economia pela Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas-SP. Mestre em economia pelo Instituto de Pesquisas Econômicas da FEA/USP. Possui mais de nove anos de experiência em consultoria econômica. Especialista na área de pesquisa econômica, com ênfase em métodos e modelos matemáticos, econométricos e estatísticos, atuando principalmente nas áreas de inteligência de mercado, estimação e projeção de demanda, regulação e defesa da concorrência. Coordenadora de projetos da GO Associados.

Marcela de Lima Altale – Mestre em Direito do Estado pela Universidade de São Paulo - USP. Advogada com atuação em modelagem de projetos de concessões e parcerias público-privadas, processos de reequilíbrio econômico-financeiro, estudos e projetos em defesa da concorrência, contratos, contratos bancários, fusões e aquisições, reestruturações societárias e financiamento de projetos. Graduada pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Advogada da GO Associados.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO **4**

2 PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EDITAL DA RODOVIA BR-101/290/386/448/SC/RS6

2.1 DIAGNÓSTICO GERAL DOS ESTUDOS TÉCNICOS DA RODOVIA BR 101 7

3 PROPOSTAS PARA AUMENTAR A COMPETIÇÃO NA LICITAÇÃO DA RODOVIA BR-101/290/386/448/SC/RS **9**

3.1 MODULARIZAÇÃO DO PROJETO. 9

3.2 PROPOSTA PARA SUBSTITUIR O SUBSÍDIO CRUZADO INTERNO. 12

3.3 POSTERGAÇÃO DO PRAZO PARA INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL. 15

3.4 EXIGÊNCIA DE SEGURO EM VEZ DE CAPITAL SOCIAL MÍNIMO. 16

3.5 SUBSTITUIÇÃO DA EXIGÊNCIA DE CAPITAL SOCIAL ADICIONAL. 19

3.6 INSERÇÃO DE CLÁUSULAS QUE FACILITAM O FINANCIAMENTO DA CONCESSÃO. 22

3.7 DIRECT AGREEMENT – PREVISÃO DE ACORDO TRIPARTITE COM O FINANCIADOR. 24

3.8 PROPOSTAS PARA APRIMORAMENTO DO MODELO DE REGULAÇÃO DO CONTRATO. 27

3.8.1 Alocação de riscos *27*

3.8.2 Incentivo econômico à expansão de capacidade *31*

3.8.3 Exigência de uma auditoria contábil validando a proposta *34*

4 CONCLUSÃO **35**

5 REFERÊNCIAS **38**

SUMÁRIO DE QUADROS

QUADRO 1: COMPARAÇÃO ENTRE O FLUXO DE CAIXA DE CONCESSÃO SIMPLES (A) E O FLUXO DE CAIXA COM CONTRAPRESTAÇÃO FIXA E OUTORGA VARIÁVEL (B) 29

1 INTRODUÇÃO

O objetivo deste estudo, realizado a pedido da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), é apresentar contribuições à Audiência Pública nº 001/2017, promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

As PPPs e concessões constituem instrumento fundamental para o desenvolvimento da infraestrutura e, consequentemente, para o crescimento sustentado do país. A retomada do crescimento do investimento em infraestrutura é especialmente importante no atual cenário macroeconômico e político. O amplo acesso a estes mecanismos pelo setor privado pode contribuir decisivamente para o aumento do investimento.

No entanto, há diversos entraves à ampliação do número de participantes em parcerias público-privadas e concessões. Tais obstáculos se manifestam em diversas fases da formatação de uma parceria ou concessão: concepção do projeto, elaboração do arcabouço jurídico-legal, levantamento de formas recorrentes de *funding* e prestação de garantias públicas. Todas estas etapas impõem significativas barreiras e assimetrias competitivas ao ingresso de um maior número de participantes.

Alguns desses entraves estão replicados nos estudos técnicos da concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS ("*Rodovia BR 101*"), ora em discussão no âmbito

da Audiência Pública ANTT 001/2017.Dessa forma, o objetivo desse Estudo é de apresentar contribuições aos estudos técnicos da concessão da Rodovia BR 101 e aprimorar aspectos específicos da modelagem, com o fim de ampliar a competição e promover um ambiente atrativo e seguro para novas concessões.

Este trabalho está dividido em cinco seções, incluindo esta introdução. A Seção 2 apresenta as características gerais do projeto e

A Seção 3 contém as propostas para superar as limitações indicadas neste Estudo, com ênfase no estímulo à participação quantitativa e qualitativa de outras

empresas na concessão em epígrafe. A análise aborda os aspectos econômico-financeiros e jurídicos relacionados às proposições do Estudo.

Uma seção final sumaria as principais conclusões do Estudo e indica um elenco de sugestões mais amplas para a política pública e recomendações específicas para o edital sob análise.

Este documento foi elaborado com base em fontes públicas, que estão devidamente citadas ao longo do texto.

2 PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EDITAL DA RODOVIA BR-101/290/386/448/SC/RS

O objetivo desta seção é apresentar os principais aspectos do edital e do contrato de concessão proposto para a Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, objeto da Audiência Pública ANTT 001/2017.

O trecho a ser concedido compreende a BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

Com 467,7 quilômetros de extensão, o trecho abrange a BR-290/RS - atualmente administrado pela concessionária Concepa e um dos principais corredores de ligação com o Mercosul. O segmento é uma alternativa logística para a exportação de parte da agricultura e indústria gaúchas, sendo uma das principais estradas pavimentadas que ligam várias regiões produtoras do estado do Rio Grande do Sul à capital e ao Porto de Rio Grande. Engloba também parte da BR 101, entre Osório (RS) e São João do Sul (SC), principal via de ligação rodoviária entre as capitais desses dois estados; a BR 386 entre Carazinho (RS) e Canoas (RS); e ainda BR 448 entre Canoas (RS) e Porto Alegre (RS).

A concessão do segmento rodoviário consiste na exploração por 30 anos da infraestrutura e deve gerar investimentos da ordem de R$ 7,9 bilhões e R$ 5,31 bilhões em custos operacionais (os valores de investimentos, custos operacionais e tarifas foram dados a preços de março de 2015, data-base dos estudos disponibilizados pela ANTT).

Atualmente o projeto está em fase de controle social mediante a realização de consulta e audiência públicas. As sugestões sobre as minutas de edital, contrato e demais estudos devem ser encaminhados até 31/03/17.

2.1 Diagnóstico geral dos estudos técnicos da Rodovia BR 101

O objetivo desta seção é apresentar o diagnóstico dos documentos colocados para consulta, tendo em vista a necessidade de ampliar a concorrência a novos *players* de mercado.

De acordo com a modelagem proposta para a concessão da Rodovia BR 101, a ideia é agregar uma rodovia com alto tráfego e baixa necessidade de investimentos com uma de grande necessidade de investimentos (e ainda não tão grande tráfego), encerrando subsídio cruzado interno à própria concessão. Dessa forma, a receita de pedágio obtida em um trecho seria usada para remunerar os investimentos em outros trechos.

No edital, visando supostamente evitar que entrem empresas sem capacidade financeira, a ANTT inseriu exigências adicionais de capital social mínimo para a Sociedade de Propósito Específico (SPE) a ser formada. Quanto maior for o deságio da tarifa vencedora da licitação em relação à tarifa teto, maior o capital mínimo exigido.

Essas duas características – a aglutinação de trechos distintos em uma mesma concessão e a exigência de capital social mínimo –podem reduzir a concorrência pela concessão, dificultando a entrada de operadores menores. Também chama a atenção à inflexibilidade quanto às condições de obtenção de financiamento pela SPE. Em

momentos de crise macroeconômica como a atualmente vivenciada no Brasil, bem como com a escassez de crédito .As formas de funding cada vez mais migram para menores participações de bancos públicos n

Em conclusão, a modelagem da concessão da Rodovia BR 101 **acaba exigindo um maior porte das empresas e/ou consórcios capazes de participar. A atual configuração não amplia a competição e invariavelmente atrai investidores estrangeiros e grandes grupos.**

7

Note-se, ademais, que a consequência de tais exigências contraria aquilo que o Governo Federal vem defendendo no sentido de ampliar a participação de empresas de diferentes portes.

Com alguns ajustes na modelagem da Rodovia BR 101, entende-se que os objetivos do Governo de atrair um maior número de empresas qualificadas e que possam ofertar a melhor proposta seja concretizado. De igual forma, as mesmas propostas podem atrair um maior número de empresas ao certame, ampliando sua competição. Essas propostas serão tratadas na Seção 3.

3 PROPOSTAS PARA AUMENTAR A COMPETIÇÃO NA LICITAÇÃO DA RODOVIA BR-101/290/386/448/SC/RS

O objetivo desta seção é apresentar um conjunto de propostas para desburocratizar e ampliar o número de PPPs e concessões em rodovias, tomando como base a concessão da Rodovia BR 101 sob consulta. Algumas propostas possuem caráter geral, não restrito a concessões de rodovias, e outras têm perfil específico, ainda que possam ser adaptadas a outros tipos de infraestruturas.

O número de interessados em participar de licitações e financiar projetos de infraestrutura está diretamente relacionado à capacidade dos três níveis de governo de oferecer previsibilidade e segurança jurídica ao setor privado. Padronização e transparência são essenciais nessa estratégia.

As sugestões têm foco técnico, no sentido de avaliar a factibilidade de se reduzir (ou "fatiar") o projeto, bem como aprimorar o aspecto regulatório do contrato e as condições do edital de licitação.

Com esses aprimoramentos, buscamos melhorar as condições de financiabilidade do projeto, diminuir o risco regulatório, reduzir o risco de inadimplência da concessionária e descontinuidade dos serviços. Com isso, o potencial de ganho ao governo pode ser maior, já que acirra a concorrência e pode trazer competidores qualificados.

3.1 Modularização do projeto.

A primeira proposta para atrair um número maior de empresas à referida concessão é tornando o processo mais competitivo. Esse objetivo pode ser atendido com projetos menores e com as exigências editalícias que permitem um maior acesso de novos *players*.

Há diversos fatores que devem ser considerados pelo ente público em relação à possibilidade de "divisão" do projeto, a fim de modularizá-lo, ou considerar a formação de consórcios entre empresas de menor porte que permita a soma das diversas experiências anteriores de cada um dos integrantes para satisfazer os requerimentos mínimos exigidos para a participação em concessões e PPPs

Em primeiro lugar, é preciso analisar a factibilidade, em termos de engenharia física, econômica e financeira do projeto, da divisão em etapas/módulos a serem executados.

O primeiro item a ser considerado cuidadosamente é a engenharia financeira, tendo em vista que este pode ser um gargalo ao restante dos outros fatores. O resultado do ponto de vista financeiro deve estar alinhado com as restrições orçamentárias do poder público, tendo em vista que muitas vezes, mesmo o projeto podendo ser acelerado decorrente da paralelização/modularização das etapas, os desembolsos deverão ocorrer de acordo com as outras obrigações e prioridades financeiras do Estado.

Não obstante, o resultado da divisão do projeto dependerá das economias de escala e escopo inerentes à execução e a operacionalização do investimento, de acordo com as características de engenharia física e econômica do projeto.

Em segundo lugar, é preciso verificar a questão concorrencial. Uma dimensão importante é avaliar em que medida o maior número de players contribui para uma melhor relação preço/qualidade no projeto em virtude do maior grau de rivalidade entre os participantes do certame. Com um menor número de participantes, pode haver igualmente uma maior probabilidade de acordos tácitos ou não, levando a um resultado menos favorável ao contratante público. Em determinadas circunstâncias, pode ser interessante abrir mão de ganhos de escala, permitindo maior número de participantes em prol da competição.

Especificamente sobre os trechos rodoviários agrupados na concessão proposta, claramente há a possibilidade de maior subdivisão. De forma simplificada, os requisitos

elencados acima podem ser traduzidos, para rodovias, em trechos contíguos com características construtivas e de tráfego semelhantes, e cuja extensão seja longa o suficiente para que o usuário não se incomode em fazer a parada para pagar o pedágio. Em média, a distância entre praças de pedágio adotadas no Brasil é superior a 50 ou 60 km.

Ou seja, do ponto de vista do impacto aos usuários, o tamanho mínimo de uma concessão seria o associado a uma praça de pedágio, ou seja, com extensão em torno de 60 km. Porém, com extensão tão curta, o custo administrativo do poder concedente seria elevado, ao gerir um número muito grande de contratos. Assim, recomenda-se agregar trechos contíguos similares, com características construtivas (relevo, incidência de interferências urbanas, número de faixas) e de tráfego (trechos que formem um corredor).

Com base nesses critérios, percebe-se claramente três trechos distintos na concessão proposta:

1) BR-290/RS, já em pista dupla - atualmente administrado pela concessionária Concepa –, ligando Porto Alegre a Osório, com viajantes típicos entre as duas cidades e os que vão (e vêm) para Santa Catarina;
2) BR-101/RS e SC, também em pista dupla, com viajantes típicos de Santa Catarina para o Rio Grande do Sul (e vice-versa);
3) BR-386 e BR-448/RS, entre Carazinho e Porto Alegre, majoritariamente em

pista simples, com viajantes típicos entre a capital gaúcha e a região central-norte do estado (tendo Passo Fundo como referência).

Individualmente, estes trechos poderiam ser operados por empresas de menor porte do que se forem concedidos em conjunto. Com mais empresas em condições de operar, maior tende a ser a concorrência em suas respectivas licitações, gerando benefícios à Administração Pública e aos usuários. Porém, o terceiro trecho, devido à grande necessidade de investimentos, talvez não possa ser concedido pelo modelo atual, via concessão simples. Ou então, a tarifa de pedágio necessária para remunerar os investimentos e custos operacionais seria alta demais.

11

Esse parece ser o único motivo para se propor a concessão em conjunto, promovendo um subsídio cruzado entre os trechos da concessão. Entretanto, vale ressaltar que com menor concorrência há perdas à Administração Público e aos usuários.

Mais interessante seria adotar outros mecanismos para viabilizar a concessão de trechos rodoviários não viáveis para concessão simples. E a legislação já previu tal mecanismo, o de concessões patrocinadas definido na Lei das PPPs (Lei nº 11.079/2004), em que parte da receita do concessionário vem de pagamentos do governo. E para promover o subsídio cruzado entre trechos pode-se adotar mecanismo semelhante ao previsto nas concessões de aeroportos, em que a outorga dos aeroportos superavitários é destinada ao Fundo Nacional de Aviação Civil, que tem como um de seus objetivos fomentar a infraestrutura aeroportuária, isto é, aeroportos cuja operação seja deficitária. Esses aspectos serão detalhados na próxima seção.

3.2 Proposta para substituir o subsídio cruzado interno.

A concessão proposta mantém o modelo tradicionalmente adotado para rodovias federais de concessão simples e seleção do vencedor da licitação pelo critério de menor tarifa. Tal modelo, entretanto, limita a expansão do programa de concessões a poucas rodovias com tráfego suficiente para gerar receitas que remunerem os investimentos e custos operacionais.

E não basta mesclar em um único contrato trechos superavitários com outros deficitários, como o caso em análise. Com a possibilidade de redução da tarifa de pedágio pelo processo licitatório, reduz-se a receita potencial de pedágio, que poderia subsidiar ainda outros trechos, além dos incluídos no contrato. O poder concedente já avaliou a capacidade de pagamento dos usuários ao definir a tarifa teto do edital. Qualquer redução da tarifa obtida na licitação, devido aos licitantes terem mais informações sobre os reais custos envolvidos, na prática se transforma em benefícios aos usuários daquela rodovia. Se outros trechos pudessem ser incluídos na concessão, proporcionalmente à redução da tarifa ofertada pelo licitante vencedor, menores seriam os custos fiscais da Administração Pública com os investimentos e a manutenção desses trechos, com benefícios para os

usuários desses trechos e para todos os contribuintes, cujos tributos poderão ser alocados a outros programas de governo, como os de saúde e educação.

Tecnicamente é muito difícil se ampliar o escopo da concessão em função do deságio obtido na licitação. Porém, há mecanismos já utilizados no Brasil que podem servir ao mesmo propósito. Por exemplo, por que não adotar modelo semelhante ao de aeroportos, com tarifas pré-definidas e cobrança de outorga nos aeroportos mais rentáveis, que são revertidas ao Fundo Nacional da Aviação Civil para subsidiar os aeroportos menos rentáveis, em concessões patrocinadas? O subsídio cruzado em trechos superavitários e deficitários seria efetuado via um fundo, permitindo, também, que os contratos de concessão envolvam trechos menores, aumentando o número de empresas com escala suficiente para participar dos certames, como abordado na seção anterior.

Para rodovias, o trabalho intitulado *Simulação de Parceria Público Privada para as Rodovias Federais: impactos positivos sobre o orçamento fiscal* (Pompermayer, 2016) apresenta um modelo de concessão que permite o subsídio cruzado entre trechos superavitários e deficitários via um fundo garantidor de PPPs.

Primeiro, define-se um valor de pedágio, que não mais será o mecanismo de escolha do vencedor da licitação. No trabalho citado, são propostos os valores de R$ 5 por 100 km para automóveis em rodovias de pista simples e de R$ 10 por 100 km em rodovias de pista dupla (a preços de junho de 2016), com base nos benefícios privados

que os usuários obtêm ao usufruírem de rodovias em boas condições. Outra opção é adotar o valor da tarifa-teto definido no próprio edital, de R$ 13,62 por 100 km (a preços de fevereiro de 2017). Pressupõe-se que o valor adotado esteja dentro da capacidade de pagamento dos usuários.

Em seguida, para as rodovias de baixa necessidade de investimento, cobra-se uma outorga que será usada para capitalizar um fundo garantidor de PPPs, e nas rodovias de grande necessidade de investimento, complementa-se a receita tarifária com uma contraprestação a ser paga pelo fundo garantidor. Interessante observar que mesmo para rodovias de pista simples, caso a projeção de volume de tráfego não seja elevada, é

possível que sua concessão seja viável com cobrança de outorga, desde que não seja necessário ampliar a capacidade, mas apenas manter a via em boas condições. Assim, mesmo com uma demanda baixa, a receita gerada com os pedágios propostos pode ser suficiente para o concessionário cobrir os custos de manutenção e operação e ainda pagar outorga ao poder concedente.

Mas se a receita com pedágio não for suficiente para remunerar os investimentos e cobrir os custos de operação e manutenção, pode-se adotar uma concessão patrocinada, como definido na Lei das PPPs, com o poder concedente complementando a receita do concessionário com uma contraprestação periódica. E tal contraprestação pode ser custeada pelo fundo garantidor capitalizado com a outorga paga pelas concessões superavitárias, não onerando o orçamento fiscal (e consequentemente reduzindo o peso sobre os contribuintes).

O trabalho de Pompermayer (2016) apresenta uma simulação de PPPs para todas as rodovias federais que geraria receitas com pedágio superiores aos custos de operação e manutenção anuais, indicando a viabilidade do modelo de subsídio cruzado.

Para selecionar o vencedor da licitação, na de pequeno investimento, potencialmente superavitária, seleciona-se o que oferecer maior outorga, e na de grande investimento, potencialmente deficitária, o que exigir menor contraprestação.

Tal critério é, inclusive, mais adequado à expertise dos potenciais concessionários. Os custos associados à operação de rodovias são em geral fixos, diretamente relacionados ao montante de investimentos em recuperação inicial, ampliação de capacidade e os custos anuais de operação e manutenção, variando pouco em função do volume de tráfego. Dessa forma, o valor exigido pelo licitante para a contraprestação a ser paga periodicamente pelo governo tende a cobrir melhor os custos do concessionário do que a receita com pedágio, que varia com o volume de tráfego e pode vir a cair em anos de recessão econômica, como ocorreu no último período recessivo de 2015/16.

Em resumo, com um modelo de concessões com valores pré-definidos de pedágio em que haveria cobrança de outorga para aqueles contratos que a receita tarifária fosse superior aos custos e contraprestação paga pelo governo para os que a receita tarifária não fosse suficiente, com um fundo garantidor recebendo as outorgas e pagando as contraprestações, seria possível eliminar a necessidade de subsídio cruzado interno aos contratos de concessão, como o proposto na concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS. Assim, os trechos a serem concedidos poderiam ser desmembrados em contratos menores, permitindo a participação de empresas de menor porte e ampliando a concorrência nas licitações.

Um desdobramento dessa proposta é a facilidade de obtenção de financiamento também pelas concessionárias. Dado que o projeto já possui receitas (projeto *brownfield*), as condições de financiamento são favorecidas, dado a existência de receitas e também da possibilidade das garantias dos recebíveis da concessionária já puderem ser implementadas desde o começo da concessão. Isso faz com que a necessidade de garantia do investidor seja possivelmente reduzida, favorecendo ainda mais a atração de novos competidores ao certame.

3.3 Postergação do prazo para integralização do capital social.

Uma das exigências mais comuns em contratos de concessão é a exigência de capital social mínimo a ser integralizado pela Sociedade de Propósito Específico (SPE).

O objetivo do poder concedente com essa obrigação é garantir diretamente da concessionária que parte dos investimentos da concessão sejam realizados com capital próprio. Com isso, entende-se que a concessionária tem e terá a higidez financeira necessária para executar os investimentos nos prazos contratualmente estabelecidos.

O edital e contrato da Rodovia estabelecem que a SPE deverá ter capital social mínimo de R$ 590.528.000,00 (quinhentos e noventa milhões e quinhentos e vinte e oito mil reais), e de capital social adicional, com base no percentual de deságio apresentado em relação à Tarifa Básica de Pedágio.

A integralização do capital social, em sua grande maioria, deverá ocorrer em até 20 (vinte) dias úteis após a homologação do certame. Até essa data, deverá estar integralizado no mínimo, R$ 494.099.000,00 (quatrocentos e noventa e quatro milhões e noventa e nove mil reais) e do capital social adicional.

Em outras palavras, aproximadamente 85% (oitenta e cinco por cento) do capital social mínimo deverá estar totalmente integralizado na assinatura do contrato de concessão.

Levando em consideração o atual cenário de crise macroeconômica no Brasil, serão poucos os grupos que terão acesso à essa quantia em dinheiro. Empresas com porte menor, por exemplo, mesmo que tenham a qualificação técnica e higidez financeira sólida para a boa execução contratual, podem ter dificuldades para implementar essa condição prevista no Contrato. O Governo Federal indica, por meio dessa e outras condições, que os grupos que pretende inserir são estrangeiros.

Propõe-se a postergação do prazo para integralização do capital social da SPE. É usual em PPPs e concessões a integralização parcial do capital social, em cronograma geralmente estabelecido de acordo com o cronograma de investimentos. Dessa forma, não haveria sentido na exigência de capital social quase em sua totalidade integralizado no momento de assinatura do contrato. Portanto, o capital social poderia estar integralizado ao longo dos primeiros anos de concessão, quando a necessidade de investimento é maior. Propõe-se que para a assinatura do contrato seja requerida uma integralização de 10% do capital social mínimo exigido, atingindo-se a integralização total em 36 meses.

3.4 Exigência de seguro em vez de capital social mínimo.

Propõe-se a utilização de *performance bond* ao invés da exigência de capital social mínimo.

Desde o surgimento da Lei 8.987/95, a quase totalidade de concessões no país vem sendo estruturadas com base em programas de seguros e garantias que proporcionam ao Estado, investidores, financiadores a segurança de que os riscos identificados estão devidamente protegidos.

Neste sentido, é certo que a indústria de seguros no Brasil vem ocupando um espaço fundamental na viabilização de concessões e PPPs como um dos principais aliados, tanto do parceiro público quanto do privado[1]. Entretanto, existe um grande potencial de aprimoramento.

Independente das novas regras para o financiamento, espera-se um novo modelo de estrutura de garantias que deverá ser apresentada pelos licitantes para proteger o Estado contra eventuais inadimplências contratuais. Essas garantias, normalmente estruturadas através de apólices de seguro garantia, seguem o disposto na lei de concessões e de PPPs. Entretanto, precisam ser adaptadas à nova realidade de mercado e dos projetos que serão concedidos para a iniciativa privada.

Os contratos de concessão comum (Lei 8.987/93), administrativa ou patrocinada (Lei 11.079/04) não podem ser equiparados a contratos de obras públicas por sua própria natureza e risco e, desta forma, devem ser concebidos com estrutura de garantias diferenciada em relação à amplitude, forma e conteúdo, daqueles previstos na lei geral de

[1] E o mercado de seguros interessa tanto BTG Pactual, que estreiou recentemente no mercado de seguros com foco em infraestrutura. Conforme publicado na edição de26/12 do Diário Oficial da União, o BTG Pactual está autorizado pela Superintendência de Seguros Privados (Susep) a operar com seguros no país.

Com foco em infraestrutura, a companhia será comandada pelo ex-presidente da Fator Seguradora, André Marino Gregori, que possui vasta experiência no mercado de Seguro Garantia e estará à frente das transações de seguros e resseguros. Informação disponível em: *http://www.sindsegnne.com.br/v3/?p=2411*. Acesso em 19 de fevereiro de 2016.

licitações e contratos (Lei 8666/93), que atualmente se encontra em revisão pelo Congresso Nacional, prevendo garantias de 30% para contratos acima de R$ 100 milhões.

Os contratos de concessão devem ser modelados com conceitos de repartição objetiva de riscos e, antes da definição do tipo e valor das garantias, deve-se observar esta metodologia. Desta forma, a garantia a ser estipulada, tanto para manutenção da proposta (*bid bond*) quanto para execução do contrato (*performance bond)*, deverá ser suficiente à proteção dos riscos identificados, garantindo, verdadeiramente, o cumprimento das obrigações do licitante/concessionário.

Diferentemente dos contratos de obras públicas, os contratos de concessão admitem o *step in rights* do segurador, que poderá assumir provisoriamente a concessão, gerenciando o conflito através da mobilização de sua equipe direta e indireta, para cumprir os prazos e reduzir os prejuízos causados pela indisponibilidade ou disponibilidade defeituosa do equipamento público objeto da concessão. Exceção deve ser observada no seguro garantia de manutenção da proposta (*bid bond*), que deve cobrir apenas o pagamento de multa, previamente definida pela não assinatura do contrato de concessão. Caso o conflito não for possível de ser solucionado, o segurador deverá arcar com as multas, penalidades e prejuízos apurados, indenizando a administração pública até os limites estipulados nas apólices de seguro garantia.

Vale lembrar que a função do segurador não é a mesma de um "coringa de baralho", que pode ser utilizado em qualquer momento do jogo. A Circular 477/2013, da Superintendência de Seguros Privados (Susep), estabelece todo rito que deve ser observado pela administração pública para comunicação da expectativa e/ou reclamação do sinistro, evitando a perda do direito à indenização.

Para o redimensionamento deste novo patamar de garantias em concessões e PPPs, devemos considerar a experiência brasileira nos últimos 20 anos e, através de análises técnicas realizada por especialistas em riscos contratuais, estabelecer os valores adequados, sob pena de onerar demasiadamente o contrato, ou até mesmo, criar barreiras

de entrada para empresas médias que poderiam não obter a capacidade de garantias para participação na licitação.

Seria necessário compatibilizar os percentuais de garantias de proposta e de execução em cada projeto de PPP e concessão, levando-se em consideração dois critérios chave: (i) uma análise concorrencial – definição do percentual em que seja possível haver efetiva competição e não uma barreira de entrada; e (ii) a solidez do projeto, que levaria em consideração os riscos atrelados a cada projeto.

Quanto à exigência de capital social mínimo, um mecanismo de garantia financeira mais eficaz é a exigência de *performance bond*, em que a seguradora garante a execução das obras, mesmo que a empresa operadora não tenha os recursos financeiros para isso, pois irá tomá-los emprestados no mercado financeiro.

A ideia é que a seguradora avalize a capacidade técnica da empresa, que é um ponto mais crítico que a capacidade financeira. Com a capacidade técnica avalizada por uma seguradora, a empresa teria facilidade de obter o financiamento necessário no mercado financeiro.

É de se frisar que o mercado financeiro irá regular a necessidade de aporte de capital próprio na SPE. Os financiadores via de regra não financiam 100% do projeto, sendo sempre necessária a participação da SPE com capital próprio. As próprias condições de financiamento regularão o aporte de capital na SPE, deixando margem para o Contrato estabelecer as condições do *performance bond*.

3.5 Substituição da exigência de capital social adicional.

Consideramos positiva a intenção da agência em evitar lances arrojados demais por parte alguns licitantes, apenas para ganhar a licitação. Com o contrato assinado, o concessionário passaria, então, a solicitar renegociações para aumentar o valor do pedágio a ser cobrado.

A experiência internacional[2] e nacional, indica que nos casos em que o concessionário tem a obrigação de se comprometer financeiramente desde o início do contrato, é menor a incidência de pedidos, oportunistas, de renegociação contratual, assim como o de abandono dos contratos. A forma mais comum é a exigência de pesados investimentos antes de o concessionário começar a auferir receitas tarifárias. Mas há também a cobrança de outorga nos primeiros anos do contrato e de bônus na assinatura do contrato de concessão.

Dentre esses mecanismos, alguns tendem a ser mais efetivos que outros, em função, principalmente, da irreversibilidade dos valores pagos em caso de encerramento antecipado do contrato. Os investimentos realizados, por exemplo, poderão ser ressarcidos ao concessionário se não tiverem sido totalmente depreciados. Já a outorga paga nos primeiros anos e principalmente o bônus de assinatura são valores perdidos para o concessionário.

Assim, atrelar o valor da outorga ou do bônus de assinatura ao ágio (ou deságio, no caso de leilões por menor tarifa) obtido na licitação tende a inibir mais efetivamente os lances agressivos. E, em caso de solicitar a renegociação, estes recursos já estariam perdidos, aumentando o poder de barganha do poder concedente. Exemplo interessante foi o adotado recentemente nas concessões de aeroportos (leilão por maior valor de outorga), em que todo o ágio em relação ao valor mínimo de outorga estabelecido no edital deverá ser pago no primeiro ano da concessão.

Assim, o mecanismo proposto pela ANTT, de aumentar o capital social mínimo da SPE quanto maior for o deságio oferecido, não nos parece ser efetivo. Os recursos financeiros não serão perdidos pelos sócios da SPE. Em caso de encerramento do contrato

[2] ver Guasch, 2014, para mais detalhes.

de concessão, retornarão aos investidores iniciais. Trata-se de um mecanismo até menos eficaz que a obrigação de investimentos antes do início da cobrança de tarifas.

Particularmente importante para a ótica concorrencial, o referido mecanismo traz um efeito colateral indesejado, o de inibir a participação de empresas menores. De fao, há empresas que têm a capacidade técnica necessária, mas talvez não tenham capacidade financeira imediata para o aporte de capital exigido. Aliás, o mecanismo seria inócuo para as grandes empresas que tenham capacidade financeira para o aporte exigido, pois os valores investidos não serão irrecuperáveis.

Com base no exposto, sugere-se que se altere o modelo de leilão para maior valor de outorga, mantendo o pedágio conforme a tarifa teto já prevista, e que se cobre todo o ágio no primeiro ano da concessão, preferencialmente no momento da assinatura do contrato.

Caso se mantenha o leilão por menor tarifa, a proposta consiste em uma cobrança de bônus na assinatura do contrato, proporcional ao deságio oferecido. O pagamento inicial da outorga, ou do bônus de assinatura, ficaria com o poder concedente, gerando perda direta de recursos financeiros ao licitante agressivo.

Vale ressaltar que, além de mais eficiente que o de capital social adicional, tal mecanismo não inibiria, em princípio, a participação de empresas menores, pois os valores envolvidos tendem a ser menores que os necessários para dar as garantias financeiras previstas pela ANTT via capital social da SPE.

3.6 Inserção de cláusulas que facilitam o financiamento da concessão.

As Clausulas 26 e 27 do Contrato[3] tratam da obtenção do financiamento, garantias que podem ser dadas em financiamento e outras condições relacionadas ao financiamento da concessão.

---

[3] 26 Financiamento
26.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato, exceto o exposto na subcláusula 21.2.5.
26.2 A Concessionária deverá apresentar à ANTT cópia autenticada dos contratos de financiamento e de garantia que venha a celebrar e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir, bem como quaisquer alterações a esses instrumentos, no prazo de 10 (dez) dias úteis da data de sua assinatura e emissão, conforme o caso.
26.3 A Concessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no Contrato.
26.4 A Concessionária, desde que autorizada pela ANTT, poderá dar em garantia dos financiamentos contratados nos termos desta cláusula, os direitos emergentes da Concessão, tais como as receitas de exploração do Sistema Rodoviário, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da Concessão.

26.4.1 Os direitos à percepção (i) das receitas oriundas da cobrança da Tarifa de Pedágio, (ii) das Receitas Extraordinárias, e (iii) das indenizações devidas à Concessionária em virtude do Contrato poderão ser empenhados, cedidos ou de qualquer outra forma transferidos diretamente ao Financiador, sujeitos aos limites e aos requisitos legais.
26.5 É vedado à Concessionária:
(i) conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou Partes Relacionadas, exceto transferências de recursos a título de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado; e
(ii) prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de suas Partes Relacionadas e/ou terceiros.
27 Assunção do Controle pelos Financiadores
27.1 Os contratos de financiamento da Concessionária poderão outorgar aos Financiadores, de acordo com as regras de direito privado aplicáveis, o direito de assumir o controle da Concessionária em caso de inadimplemento contratual pela Concessionária dos referidos contratos de financiamento ou deste Contrato.
27.2 A assunção referida na subcláusula anterior poderá ocorrer no caso de inadimplemento, pela Concessionária, de obrigações do Contrato, nos casos em que o inadimplemento inviabilize ou coloque em risco a Concessão.
27.3 Após a realização regular do correspondente processo administrativo, mediante solicitação, a ANTT autorizará a assunção do controle da Concessionária por seus Financiadores com o objetivo de promover a reestruturação financeira da Concessionária e assegurar a continuidade da exploração da Concessão.

Além da exigência de integralização de grande parte do capital social já na assinatura do Contrato, não ocorreram grandes avanços na regulação das cláusulas de financiamento.

O Concedente é o maior interessado em ter melhor regulado as questões referentes ao financiamento, melhorando as condições de obtenção desse crédito. Com o crédito mais escasso e as empresas em crise, o financiador passa a olhar menos o balanço da concessionária e mais a consistência do contrato e do projeto. Essa mudança parece um passo para melhorar o ambiente de negócios.

O Estado de São Paulo, ao melhorar as condições contratuais de crédito, conseguiu um ágio de 130% no leilão da rodovia Igaparava-Florínea. A Licitante Pátria Infraestrutura III – Fundo De Investimentos em Participações ofertou o valor de R$ 917.251.019,17 (novecentos e dezessete milhões, duzentos e cinquenta e um mil, dezenove reais e dezessete centavos), correspondente à primeira parcela de outorga fixa a ser paga ao Poder Concedente, nos termos do Edital. O ágio foi de 130,89%. O sucesso do leilão se deu, também, pelas novas condições contratuais que apresentou.

A primeira delas diz respeito à inclusão nos contratos de um período de 24 meses para que o concessionário possa negociar e obter o financiamento de longo prazo, como as propostas discutidas no Estado de SP, no edital da Rodovia Igarapava-Florínea.

Caso não obtenha, o financiamento, as partes poderão de comum acordo rescindir o contrato, sendo o concessionário devidamente indenizado pelos investimentos

---

27.4 A autorização será outorgada mediante comprovação por parte dos Financiadores de que atendem aos requisitos de regularidade jurídica e fiscal previstos no Edital.
27.4.1 Os Financiadores ficarão dispensados de demonstrar idoneidade financeira desde que estejam devidamente autorizados a atuar como instituição financeira no Brasil.
27.5 A assunção do controle da Concessionária nos termos desta Cláusula não alterará as obrigações da Concessionária e dos Financiadores controladores perante o Poder Concedente.
27.5.1 Os Financiadores não serão responsáveis pelas obrigações que sejam de responsabilidade direta dos antigos acionistas da Concessionária.

já realizados e ainda não amortizados. Com isso, evita-se a necessidade de tomada de empréstimos-ponte onerosos e se oferece segurança ao concessionário que, na eventualidade de um problema no mercado de crédito, não perca os investimentos realizados.

3.7 ***Direct Agreement* – previsão de acordo tripartite com o financiador.**

Outra proposta inserida no edital Igaparava-Florínea e que merece destaque para a Rodovia BR 101 é a previsão de acordo tripartite (ou *direct agreement*) com o financiador.

Uma das vantagens do *direct agreement* em relação à estrutura contratual já conhecida nos projetos de concessão brasileiros é o maior alinhamento de interesses da instituição que empresta dinheiro à empresa, ou consórcio, interessada em operar a concessão com o poder concedente (Estado).

Esse mecanismo utilizado em outros países tem como objetivo garantir aos financiadores intervirem no projeto, antes que haja descontinuidade dos serviços por falha da concessionária ou em hipóteses em que a concessionária descumpra suas obrigações e *covenants* com o financiador.

Tecnicamente, o *direct agreement* pode se dar pela assinatura de um contrato tripartite, entre concedente, concessionária e também pelo financiador. A assinatura do Acordo Tripartite é facultativa para os credores e implica a autorização prévia do concedente a respeito do exercício dos direitos dos credores ali indicados, desde que satisfeitas as condições da Lei 8.987/95.

São estabelecidos e disciplinados os "Eventos de Alerta", que são eventos que desencadeiam a obrigação de notificação entre o concedente e agente fiduciário, decorrentes de descumprimentos do Contrato de Concessão e/ou do Contrato de Financiamento. São exemplos de Eventos de Alerta, independente de outros que também

possam ser previstos no Acordo Tripartite: (i) o descumprimento, pela Concessionária, das obrigações financeiras contraídas com os Credores ou de outras obrigações que possam resultar no vencimento antecipado ou aceleração da dívida prevista dos Contratos de Financiamento; (ii) a instauração de processo destinado à declaração de caducidade da Concessão e (iii) a instauração de processo destinado à decretação de intervenção na Concessão.

Nessas hipóteses, o concedente oferecerá um período de cura para que a concessionária e/ou os financiadores voltem a adimplir as obrigações contratuais.

Caso a Concessionária não tenha sanado os descumprimentos indicados nos Eventos de Alerta durante o período de cura, será facultado ao agente fiduciário, representando os credores, exercer os direitos previstos no Acordo Tripartite.

Neste caso, haverá previsão de período de exercício, o qual consistirá em período para que o agente fiduciário, caso deseje, exerça os direitos que lhe foram conferidos. No caso de descumprimento de obrigações decorrentes do contrato de financiamento, os credores poderão exercer os direitos previstos no Acordo enquanto perdurar o inadimplemento, inexistindo termo final para o período de exercício.

A assinatura do Acordo Tripartite também representará anuência, por parte do concedente que, desde que cumpridos os requisitos legais, em relação às garantias oferecidas pela concessionária aos credores, não seria necessária anuência adicional ou complementar.

Nesse período, o governo suspenderá a aplicação de penalidades e conferirá autorização para que os financiadores possam adotar uma série de medidas já pré-aprovadas para a recuperação da concessionária. Dentre essas medidas, incluem-se:

- a atuação direta do financiador na própria concessão;
- assunção temporária da administração da Concessionária para promover sua reestruturação financeira e, posteriormente, retornar à

Concessionária a execução das atividades associadas ao Contrato de Concessão - interferência na gestão e estrutura de governança da concessionária;

- assumir o controle societário da Concessionária, mediante a propriedade resolúvel de ações, nos termos do artigo 27-A, § 3º da Lei 8.987/95 para promover a reestruturação financeira da Concessionária e assegurar a continuidade da prestação dos serviços - execução da cláusula de *step-in*;
- exercer sua opção para transferência dos direitos da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão a terceiro que vier a indicar - a cessão da concessão para terceiros; ou
- exercer demais prerrogativas previstas nos Documentos do Financiamento, inclusive o vencimento antecipado da dívida ou a execução de garantias ofertadas pela Concessionária

Durante o período de cura e o período de exercício não terão efeito eventuais decisões relacionadas à caducidade ou intervenção na concessão, não havendo, contudo, interrupção dos respectivos processos administrativos.

Caso o inadimplemento da concessionária seja sanado durante o período de cura ou de exercício, ou então seja aprovada a transferência da concessão, os respectivos processos administrativos serão extintos.

A cobrança de penalidades pecuniárias aplicadas à Concessionária também será suspensa durante o Período de Cura e Período de Exercício, sendo que os respectivos montantes deverão ser pagos após o término do período relevante.

Nesse último caso, o novo concessionário (sucessor) não herda eventuais passivos do concessionário anterior que passará por um processo de liquidação. Esse mecanismo garante muito mais liquidez ao ativo que pode ser transferido pelo financiador a terceiros, garantindo a continuidade da prestação dos serviços.

O aprimoramento nessas condições que geralmente geram inseguranças nas modelagens dos financiamentos estruturados certamente aprimora o ambiente de negócios e traz mais segurança ao investidor. O Governo, de igual forma, além de ter contratos aperfeiçoados, já ajuda a mitigar o risco de crédito, especialmente diante do novo papel dos bancos públicos, da escassez de crédito e da necessidade de atração de novos *players*.

3.8 Propostas para aprimoramento do modelo de regulação do contrato.

Há vários pontos que podem ser aprimorados nos contratos de concessão. Os próximos parágrafos abordam temas que merecem particular atenção.

3.8.1 Alocação de riscos

Risco de Demanda

Usualmente, em contratos de concessão se aloca o risco de demanda ao parceiro privado, que costuma errar menos as projeções de demanda. Porém, cada vez mais se reconhece a baixa capacidade de o concessionário influenciar e até prever os volumes de tráfego em rodovias.

O tráfego de veículos, seja de carga ou de passageiros, é normalmente afetado pelas condições econômicas da região onde se localiza a rodovia. Se a economia está crescendo, o volume de tráfego tende a crescer (até mais rápido que a economia). Mas se a economia entra em uma recessão ou estagnação , o volume de tráfego também responde negativamente. Tanto fatores macroeconômicos quanto microrregionais influenciam o volume de tráfego.

Tal efeito foi bem observado nas rodovias brasileiras em 2014, 2015 e 2016. E não adianta o concessionário tentar melhorar a qualidade de seus serviços. Dada uma condição minimamente aceitável da via, os usuários praticamente desconsideram a

qualidade da rodovia em suas decisões de viagem. Ou seja, o concessionário tem muito pouca capacidade de gerir o risco de demanda.

O governo também não tem capacidade de gerir o risco de demanda, pois apenas indiretamente influencia as variáveis macroeconômicas. Porém, do ponto de vista local, os governos locais podem afetar o volume de veículos que pagam pedágio ao criar vias alternativas próximas às praças de pedágio.

Tais fatos têm levado a se discutir e adotar o compartilhamento do risco de demanda em concessões rodoviárias. Um meio de se fazer isso é atrelar a outorga (proposta para as concessões superavitárias na Seção **Erro! Fonte de referência não ncontrada.**) ao volume de tráfego, semelhante à outorga variável das concessões de aeroportos. Em vez de o concessionário enxergar um custo fixo relacionado à outorga, o valor a ser pago será variável com a demanda, com o volume de veículos que pagarem pedágio. Isso pode ser feito com o valor da outorga sendo definido no edital como um percentual da tarifa de pedágio, selecionando o vencedor da licitação como aquele que oferecer o maior percentual.

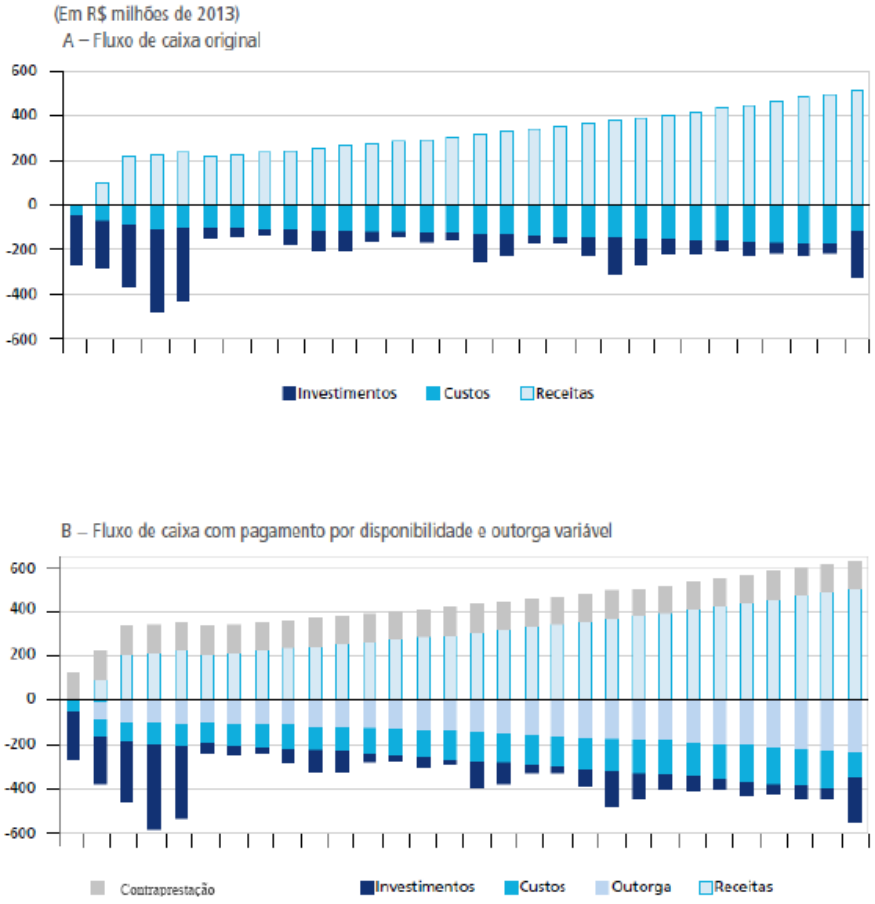
Para os contratos nos quais não estava prevista a cobrança de outorga, mas sim pagamento de contraprestação ao concessionário, por serem deficitários, há propostas na literatura que viabilizam o compartilhamento de risco de demanda nesses casos.

Pompermayer e Silva Filho (2016) propõem um modelo em que em um mesmo contrato haja a cobrança de outorga, variável com a demanda, e o pagamento de contraprestação fixa periódica. Assim a outorga variável com a demanda faz o papel de compartilhar o risco de demanda entre governo e concessionário. Mas com tal cobrança, o valor da contraprestação necessária para equilibrar o fluxo de caixa do concessionário será maior. E, dessa forma, a contraprestação fixa ajuda a estabilizar a receita do concessionário, contribuindo para o compartilhamento do risco de demanda.

O Quadro 1 exemplifica o efeito no fluxo de caixa de uma concessão ao se inserir uma contraprestação fixa e uma outorga variável com a demanda. As receitas ficam,

proporcionalmente aos custos, maiores nos primeiros anos, quando comparadas com o modelo de concessão simples. Segundo os autores, isso aumenta a rentabilidade do projeto e, por haver menor risco de receita no negócio, os licitantes tenderiam a exigir menores taxas de retorno ao capital, melhorando os lances.

QUADRO 1: COMPARAÇÃO ENTRE O FLUXO DE CAIXA DE CONCESSÃO SIMPLES (A) E O FLUXO DE CAIXA COM CONTRAPRESTAÇÃO FIXA E OUTORGA VARIÁVEL (B)



Fonte: Pompermayer e Silva Filho (2016).

Risco Cambial .

Outra questão discutida em países emergentes e também no Brasil, mas não incorporada na proposta de concessão em análise, é a possibilidade de o governo assumir parte dos riscos cambiais da concessão. Como o custo de financiamento no Brasil é mais elevado que em países desenvolvidos, há o interesse de se tomar empréstimos no exterior. Mas como tais empréstimos são em moeda estrangeira e as receitas das concessões são em geral em moeda nacional, há um potencial descasamento entre o fluxo de receitas tarifárias e o de despesas com financiamento, colocando em risco a capacidade de pagamento dos concessionários. Sabendo disso, os credores internacionais acabam cobrando juros semelhantes aos do mercado brasileiro.

Uma forma de viabilizar isso é tornar as receitas ou custos das concessões atreladas, parcialmente, à taxa de câmbio. Em alguns países da América do Sul, as tarifas são indexadas ao dólar americano, mas no Brasil tal prática é indesejada, pelo efeito inflacionário que poderia provocar.

Porém, é possível atrelar os fluxos de pagamentos futuros entre concessionário e governo atrelados ao câmbio, com o governo assumindo parte do risco cambial. Por exemplo, esteve em consulta pública pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a possibilidade de atrelar a outorga variável a ser cobrada de concessões aeroportuárias ao câmbio.

Pompermayer e Silva Filho (2016) propõem também atrelar o valor das contraprestações a serem pagas em concessões patrocinadas ou administrativas à taxa de câmbio. Em qualquer caso, o concessionário poderá se financiar em moeda estrangeira, seja ele de origem nacional ou externa, sem prejudicar os usuários com reajustes tarifários provocados por desvalorizações cambiais.

No caso de se atrelar a outorga à taxa de câmbio, se o Real se desvalorizar, o valor a ser pago pelo concessionário como outorga se reduzirá, aumentando sua disponibilidade financeira para pagar as parcelas de empréstimo em moeda estrangeira,

cujo valor em Reais aumentou. Se o Real se valorizar, o valor da outorga aumentará, pois o custo do financiamento externo será menor em Reais. No caso da contraprestação atrelada ao câmbio, parte da receita do concessionário será em moeda estrangeira, eliminando o problema de descasamento entre receitas e despesas em moedas diferentes.

O custo do risco cambial ficará, então, com o governo, que tem melhores condições de arcar com isso. Mesmo assim, é possível mitigar os efeitos de eventuais desvalorizações cambiais. No caso das contraprestações, pela Lei das PPPs, o governo é obrigado a dar garantias para o pagamento futuro, sendo uma das formas pela capitalização de um fundo garantidor.

Como proposto na Seção **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, se criado fundo garantidor para operacionalizar o subsídio cruzado entre concessões superavitárias e deficitárias, os recursos desse fundo podem ser aplicados em moeda estrangeira, reduzindo a exposição do governo ao aumento do valor das contraprestações, em reais, no caso de desvalorização da nossa moeda. De qualquer forma, haveria a necessidade de uma capitalização inicial do fundo garantidor, em montante superior ao necessário apenas para operacionalizar o subsídio cruzado.

3.8.2 Incentivo econômico à expansão de capacidade

A minuta do contrato proposta apresenta o Fator D, definido como "redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, ao atraso e a inexecução das obras e serviços das Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras".

Tal fator deverá ser aplicado no processo de reajuste anual da tarifa, reduzindo a tarifa caso os requisitos de qualidade e manutenção da rodovia não sejam atendidos e também caso as obras previstas do Programa de Exploração Rodoviária (PER) sofram atrasos em relação ao cronograma previsto. Caso as obras sejam antecipadas, o fator D

servirá para ampliar o valor da tarifa. Seja para considerar os requisitos de qualidade ou de cumprimento do cronograma das obras, a efetiva aplicação do Fator D depende de fiscalização da ANTT.

O Fator D é um bom mecanismo para incentivar o concessionário a manter os requisitos de qualidade e manutenção, mas para obras de ampliação de capacidade de grande vulto, como a duplicação da rodovia, tal mecanismo pode ser aprimorado. Propõe-se que incentivo mais efetivo seria a ampliação da receita do concessionário após a entrada em operação de grandes obras de ampliação de capacidade.

Para a duplicação da via, mecanismo interessante seria a adoção de tarifas distintas para trechos de pista simples e trechos de pista dupla. Nos trechos em pista simples, para os quais está prevista a duplicação em até 15 anos após o início da concessão, a cobrança do pedágio ocorrerá normalmente com a tarifa de referência adotada para toda a concessão, a mesma adotada nos trechos já duplicados. Ou seja, os usuários em pista simples estarão pagando valor de pedágio equivalente ao da pista dupla, apesar de usufruírem de serviço reconhecidamente de menor qualidade. Além disso, estarão pagando antecipadamente pela duplicação da via. Apenas no caso de não entrega da duplicação prevista para um dado segmento poderá ocorrer alguma redução do valor da tarifa de pedágio, e mesmo assim no ano seguinte ao da verificação do atraso.

Como proposto em Pompermayer (2016), pode-se adotar pedágio de referência de R$ 5,00 por 100 km em pista simples e R$ 10,00 por 100 km em pista dupla (a preços de junho de 2016). Após a duplicação de determinado segmento, o concessionário teria um aumento substancial de receita devido ao aumento do valor do pedágio. Além disso, o usuário reconheceria o benefício associado ao maior valor do pedágio.

Para a concessão proposta para a BR-101/290/386/448/SC/RS, pode-se adotar o valor de tarifa teto proposto, de R$ 13,62 por 100 km apenas para os trechos já em pista dupla. Apesar de mais elevado do que o proposto no estudo de Pompermayer (2016), os estudos específicos realizados para o trecho indicam a viabilidade de cobrar tal valor

(senão a ANTT não o proporia). Por outro lado, um dos pressupostos dos estudos é a duplicação completa da rodovia. Cobrar o mesmo valor para os trechos ainda em pista simples provavelmente será oneroso demais para seus usuários, sendo mais adequado cobrar a metade desse valor.

Entretanto, tal aumento do pedágio após a duplicação da via poderia ser incentivo muito elevado, fazendo com que o concessionário faça a duplicação antes do volume de tráfego justificar tal investimento do ponto de vista técnico, de nível de serviço, caso o montante de tal investimento não seja tão elevado como em trechos planos, sem interferências urbanas e com baixo impacto ambiental. Por outro lado, em trechos com alto custo para a duplicação, como em regiões montanhosas, dobrar o valor do pedágio pode ser incentivo insuficiente.

Para melhor calibrar o incentivo à duplicação de rodovias em pista simples, seria necessário adotar a combinação de outorgas variáveis e contraprestações fixas, como o modelo discutido na Subseção 3.8.1 sobre o risco de demanda. O uso de outorgas como percentual do pedágio pago com valores distintos para pista simples e pista dupla amplia os limites do aumento de receita (líquida) que o concessionário receberá após a duplicação da via. Para os trechos em que o custo da duplicação é mais baixo, o percentual de outorga deve ser maior para pista dupla do que para a simples, aumentando menos que o dobro a receita líquida por veículo a ser recebida pelo concessionário.

Para os casos em que o custo de duplicação é elevado, o percentual de outorga deve ser menor para a pista dupla, para que a receita por veículo mais que dobre. No limite, se a ampliação de receita tarifária não for incentivo suficiente, pode-se aumentar também o valor da contraprestação a ser paga pelo governo. Todas essas regras, percentuais e valores já devem ser previstos no contrato de concessão. Mecanismo semelhante pode ser pensado para as faixas adicionais em trechos já duplicados.

3.8.3 Exigência de uma auditoria contábil validando a proposta

A minuta do edital prevê a contratação de auditoria tributária na fase de proposta. Entendemos ser isso responsabilidade da concessionária e seus acionistas, que sempre devem fazê-lo ao elaborar uma proposta.

No entanto, exigir validação nesta fase, aumenta o custo da proposta sem ganhos significativos. Só para ilustrar um caso: se, por exemplo, a auditoria validar uma estratégia tributária que a concessionária não consiga implementá-la na prática, haverá direito a reequilíbrio, dado que o poder concedente validou, via auditoria independente, tal estratégia? Provavelmente não. Isso mostra que esta exigência não tem grande utilidade. Talvez, sirva apenas para facilitar a aprovação por parte do poder concedente da proposta vencedora e respaldá-lo, caso haja alguma divergência futura com a fiscalização. Este risco está claro em edital que deve ser assumido pela concessionária, como sempre foi, independente de validação por escritório de auditoria credenciado na CVM.

4 CONCLUSÃO

O objetivo desta seção é sumariar as principais conclusões deste Estudo. Destaquem-se os seguintes pontos:

As PPPs e concessões são fundamentais para o salto na infraestrutura e para a melhoria das obras públicas. Contudo, existe uma dificuldade estrutural no financiamento da infraestrutura com um excesso de peso sobre as linhas oficiais de financiamento e pequeno desenvolvimento do mercado privado de crédito.

Para que tal processo continue e seja ampliado para fazer frente às necessidades de investimento seria fundamental estimular a participação de mais empresas. No entanto, persistem diversos entraves à entrada de outras empresas em parcerias público-privadas (PPPs) e concessões.

Tais obstáculos se manifestam em diversas fases de formatação de uma parceria ou concessão: capacidade de execução, falta de capacitação, concepção do projeto, elaboração do arcabouço jurídico-legal, levantamento de formas recorrentes de *funding* e prestação de garantias públicas. Todas estas etapas impõem significativas barreiras e assimetrias competitivas à ampliação das parcerias em estados e municípios e ao ingresso de mais empresas.

Este Estudo apresentou as seguintes propostas à Rodovia 101:

i. A literatura de contratações públicas alerta para a possibilidade de formação de conluios quando há muitos contratos a serem firmados, com escopo semelhante, em que poderia haver um rateio dos contratos entre os concorrentes. Para o caso das rodovias, em que se propõe a adoção de subsídio cruzado externo aos contratos, por meio de cobrança de outorgas e pagamento de contraprestações por meio de um fundo garantidor, viabilizando a concessão de trechos menores que o proposto para a BR-35

101/290/386/448/SC/RS, entendemos que tal risco é menor do que manter contratos maiores com subsídio cruzado interno à própria concessão.

ii. Tal entendimento se baseia na quantidade de empresas menores que passarão a participar dos leilões e na dificuldade de se negociar (e manter) acordos com tal número de envolvidos. Basta que um licitante fure o acordo para que todos os demais comecem a agir de forma concorrencial.

iii. Postergar a integralização do capital social Propõe-se a postergação do prazo para integralização do capital social da SPE. É usual em PPPs e concessões a integralização parcial do capital social, em cronograma geralmente estabelecido de acordo com o cronograma de investimentos. Dessa forma, não haveria sentido na exigência de capital social quase em sua totalidade integralizado no momento de assinatura do contrato. Portanto, o capital social poderia estar integralizado ao longo dos primeiros anos de concessão, quando a necessidade de investimento é maior. Propõe-se que para a assinatura do contrato seja requerida uma integralização de 10% do capital social mínimo exigido, atingindo-se a integralização total em 36 meses.

iv. Seria necessário compatibilizar os percentuais de garantias de

proposta e de execução em cada projeto de PPP e concessão, levando-se em consideração dois critérios chave: (i) uma análise concorrencial – definição do percentual em que seja possível haver efetiva competição e não uma barreira de entrada; e (ii) a solidez do projeto, que levaria em consideração os riscos atrelados a cada projeto.

v. Quanto à exigência de capital social mínimo, um mecanismo de garantia financeira mais eficaz é a exigência de *performance bond*, em que a seguradora garante a execução das obras, mesmo que a

empresa operadora não tenha os recursos financeiros para isso, pois irá tomá-los emprestados no mercado financeiro.

vi. Assim, o mecanismo proposto pela ANTT, de aumentar o capital social mínimo da SPE quanto maior for o deságio oferecido, não nos parece ser efetivo. Os recursos financeiros não serão perdidos pelos sócios da SPE. Em caso de encerramento do contrato de concessão, retornarão aos investidores iniciais. Trata-se de um mecanismo até menos eficaz que a obrigação de investimentos antes do início da cobrança de tarifas.

vii. Particularmente para a ótica concorrencial, traz um efeito colateral indesejado, o de inibir a participação de empresas menores, que mesmo com capacidade técnica talvez não tenham capacidade financeira imediata para o aporte de capital exigido. Aliás, o mecanismo seria inócuo para as grandes empresas que tenham capacidade financeira para o aporte exigido, pois os valores investidos não serão irrecuperáveis.

viii. O Fator D é um bom mecanismo para incentivar o concessionário a manter os requisitos de qualidade e manutenção, mas para obras de ampliação de capacidade de grande vulto, como a duplicação da rodovia, tal mecanismo pode ser aprimorado. Propõe-se que

incentivo mais efetivo seria a ampliação da receita do concessionário após a entrada em operação de grandes obras de ampliação de capacidade.

5 REFERÊNCIAS

GUASCH, J. L. *et al*. **The renegotiation of PPP contracts**: an overview of its recent evolution in Latin America. Paris: OECD, 2014. (Discussion Paper, n. 2014-18).

POMPERMAYER, F. M. **Simulação de Parceria Público Privada para as Rodovias Federais: impactos positivos sobre o orçamento fiscal**. Monografia. XXI Prêmio do Tesouro Nacional: Brasília: 2016. Disponível em: http://esaf.fazenda.gov.br/assuntos/premios/premios-1/premios-viviane-2016/xxi-premio-tesouro-nacional-2016/mh-fabiano-mezadre-pompermayer-058.pdf

POMPERMAYER, F. M.; SILVA FILHO, E. B. **Concessões no setor de infraestrutura**: propostas para um novo modelo de financiamento e compartilhamento de riscos. Rio de Janeiro: Ipea, 2016. (Texto para Discussão, n. 2177). Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=27226&Itemid=406

Resposta da área técnica: Tendo em vista a limitação dos recursos orçamentários pela qual passa o Governo Federal, não existe, por enquanto, perspectiva de adotar o modelo das Parcerias Público-Privadas para concessões de rodovias federais. Ainda, não há por enquanto previsão de um mecanismo que se assemelha ao Fundo Nacional de Aviação Civil para o setor rodoviário. Sendo assim, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil buscou, na proposta do trecho da Rodovia de Integração do Sul, objeto do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, um escopo que permitia conjugar obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários de um sistema rodoviário composto de rodovias federais de extrema relevância, a uma tarifa módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim

como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. (itens 3.1 e ~3.2) Sobre a alteração do modelo de menor tarifa para maior valor de outorga, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil entende que o primeiro modelo trata-se da política de outorgas do setor de transporte rodoviário a qual traz melhores benefícios para a Sociedade, com o oferecimento de uma infraestrutura e de serviços de transportes terrestres de qualidade com tarifas de pedágio módicas (item 3.5). Quanto à estrutura da contribuição, percebe-se um trabalho de relevante envergadura, o qual se debruça sobre questões conceituais da modelagem estabelecida para a Rodovia de Integração do Sul e entendimentos estratégicos acerca da política pública de concessões rodoviárias do governo federal. Assim, a resposta que segue se restringirá aos pontos atinentes especificamente ao sistema rodoviário em análise na Audiência Pública.

Tendo em vista a limitação dos recursos orçamentários pela qual passa o Governo Federal, não existe, por enquanto, a perspectiva de se adotar o modelo das Parcerias Público-Privadas para concessões de rodovias federais (itens 3.1 e 3.2). Ainda, não há por enquanto previsão de um mecanismo que se assemelha ao Fundo Nacional de Aviação Civil para o setor rodoviário. Sendo assim, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil buscou, na proposta do trecho da Rodovia de Integração do Sul, objeto do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, um escopo que permitia conjugar obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários de um sistema rodoviário composto de rodovias federais de extrema relevância, a uma tarifa adequada, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Acerca das exigências de capital social mínimo da SPE (item 3.3), a necessidade de

integralização de determinado valor de capital na partida do contrato não está relacionada a uma eventual demonstração de capacidade financeira de suportar os encargos ao longo da concessão, função destinada ao capital social adicional. Sua principal motivação é assegurar que a empresa vencedora possua capital suficiente para adimplir com as obrigações iniciais do contrato, considerando a geração de caixa ainda parcial e indisponibilidade de empréstimo ponte por fontes públicas, até o prazo considerado razoável para a obtenção do financiamento de longo prazo. Assim, caso o seu pagamento fosse diluído em parcelas graduais ao longo da execução contratual, como proposto na contribuição, não serviria a esse propósito, uma vez que as parcelas integralizadas no período inicial da concessão ficariam aquém do esforço financeiro requerido.

Sugere-se também a substituição do mecanismo de integralização de capital social pela utilização de seguro do tipo performance bond (item 3.4), por meio do qual a seguradora avaliza a capacidade não só financeira, mas técnica da concessionária em poder cumprir os encargos contratuais. Primeiramente, cumpre destacar que não há que se falar em substituição de um mecanismo pelo outro, pois possuem funções elementarmente distintas. O primeiro possui natureza financeira e direcionado à demonstração de capacidade financeira no curto prazo – no caso do mínimo – e no médio prazo – no caso do adicional. Já, o segundo, atua em outro nível, garantindo que a concessionária terá desempenho adequado no cumprimento das suas obrigações. Para esse último efeito, o contrato da Rodovia de Integração do Sul utiliza as qualificações técnicas e profissionais na fase de licitação como elemento de aferição, acrescido de mecanismo de garantia de execução tradicionais, incluindo a possibilidade de seguro-garantia (considerado performance bond no contexto nacional). Em segundo lugar, em que pesem as vantagens potenciais de se avançar para um modelo de performance bonds como praticado internacionalmente, o Governo Federal entende que a sua implementação ainda depende de alterações legais (art. 56 da Lei nº 8.666/93), do desenvolvimento dos instrumentos que o absorverão contratualmente e da respectiva provisão de produtos que os suportem pelas seguradoras. Ademais, um exemplo que demonstra

a necessidade de amadurecimento na administração pública e no setor de seguros é que mesmo nos seguros-garantia tradicionais, enfrenta-se grande dificuldade de execução quando se trata de sinistros em concessões.

O relatório traz ainda a sugestão de substituição dos aportes adicionais pela cobrança de outorga como mecanismo inibidor de comportamentos oportunistas no processo de leilão (item 3.5), o que implicaria – na prática – na alteração da variável de leilão de menor tarifa para maior outorga. Embora seja reconhecida a eficácia do mecanismo de outorga para esse fim, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil considera como valor maior a possibilidade de obtenção de deságios sobre a tarifa de pedágio. Diferentemente da outorga, que direciona os recursos obtidos por meio do processo competitivo para os cofres públicos, os quais serão posteriormente realocados por meio do processo orçamentário nas mais diversas áreas de atuação do setor público, a menor tarifa permite que os ganhos de eficiência do processo licitatório sejam revertidos ao próprio usuário da rodovia, ao atenuar a oneração atribuída ao mesmo. Convém destacar que é de conhecimento que o mecanismo de aportes adicionais não elimina por completo a possibilidade de comportamentos oportunistas no leilão, contudo, as mitiga de maneira bastante relevante, uma vez que o capital adicional aportado é calculado a partir da necessidade de cobertura da queda de receita decorrente dos deságios. Ao integralizar esses valores, a SPE demonstra, como condição de partida, que possui capacidade de suportar financeiramente o impacto do deságio praticado, não podendo alegar incapacidade financeira no seu fluxo de caixa na hipótese de descumprimento de obrigações contratuais. Além disso, a sua metodologia de cálculo possui lastro nos estudos de viabilidade, não sendo os valores arbitrados em função num simples jogo de incentivos, sendo, portanto, compatíveis com o seu fim.

No caso do mecanismo de direct agreement (item 3.7), qual seja a possibilidade de existir acordo tripartite entre concessionária, financiador e poder concedente, entende-se que o modelo ainda careceria de aprofundamento, visto que não é praticado no Brasil e ensejaria diversas implicações devido à cessão de prerrogativas do poder concedente por via contratual, sobretudo no período de "cura", as quais

podem suscitar restrições legais e operacionais.

Por fim, são trazidas contribuições acerca de mitigação dos riscos de demanda e cambial (item 3.8). Sobre esse ponto, informamos que o Governo Federal considera as recomendações nos estudos que vem desenvolvimento no âmbito desses tópicos, mas entende não ser passível a sua inserção no modelo da Rodovia de Integração do Sul. Um dos motivos para tal é a inexistência de mecanismo que pudessem realizar o ajuste de pagamentos entre a concessionária e o poder público, a exemplo do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC). Quanto à obrigatoriedade de análise da proposta escrita por auditoria independente, entende-se ser essa condição indispensável para a validação dos dados apresentados, mitigando eventuais práticas indevidas no processo licitatório, os quais seriam de difícil saneamento a posteriori. Diante disso, considera-se o custo de análise justificável diante dos da segurança trazida ao processo. Quanto a mecanismos relativos ao financiamento (item 3.7), a primeira possível melhoria apontada pelo relatório diz respeito à cláusula contratual que permitiria a verificação – em período de 24 (vinte e quatro) meses – da contratação do financiamento de longo prazo. Caso esse não ocorra, qualquer uma das partes poderia propor a rescisão do contrato. Assim, seguindo o exemplo paulista, inserir-se-ia a previsão de extinção do contrato, mediante a devida indenização nessa hipótese. Trata-se de salvaguarda contratual reservada a ambas as partes, a qual permite fast track para a extinção antecipada da concessão sem as complexidades e efeitos adversos de um eventual processo de caducidade ou de encampação. Assim, tendo em vista o caráter positivo da medida, recomenda-se que o Contrato passe a incorporar tal possibilidade, em redação compatível com a seguinte: i. O Contrato poderá ser extinto antecipadamente por iniciativa de quaisquer das partes, quando da eventual ocorrência de verificação, no 24º (vigésimo quarto) mês contado da assinatura do Contrato de Concessão, da inviabilidade da contratação do(s) financiamento(s) de longo prazo pela Concessionária, nos casos em que seja(m) necessário(s) para a continuidade da Concessão;

a. A hipótese prevista na cláusula i não será aplicada caso a Concessionária

demonstre que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamento(s) de longo prazo.

148. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852489

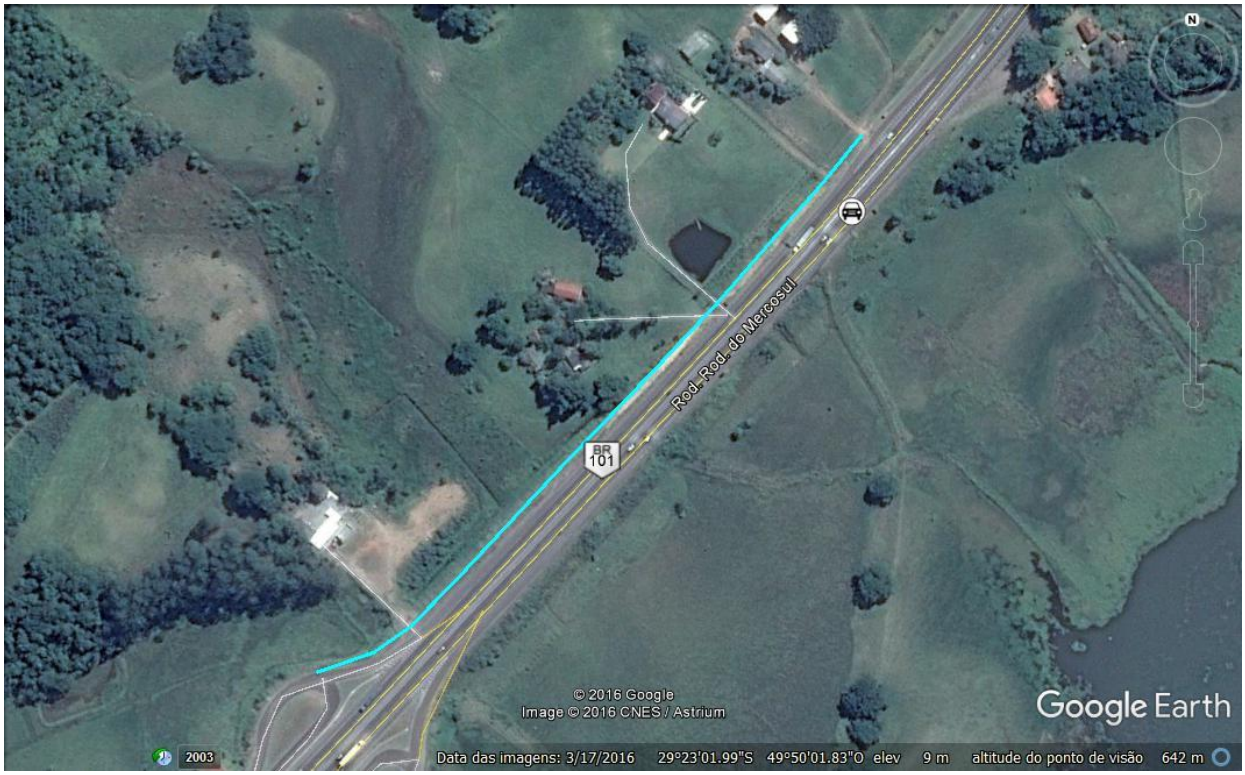
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários, inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. E também visando o progresso do município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para os moradores daquela região e ocupantes da referida via, podendo os mesmos utilizar-se da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que há um grande número de veículos agrários,

inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança para os próprios. E também visando o progresso do município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

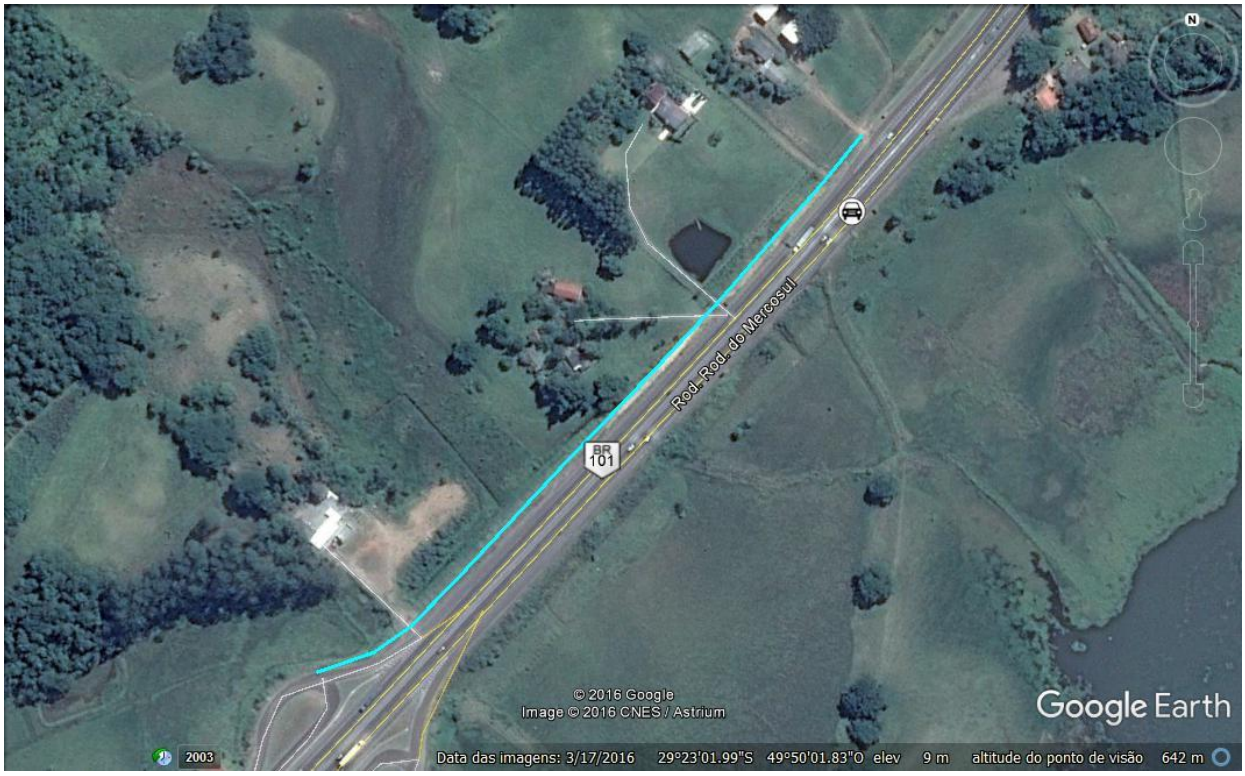
149. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852503

Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

150. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3852523

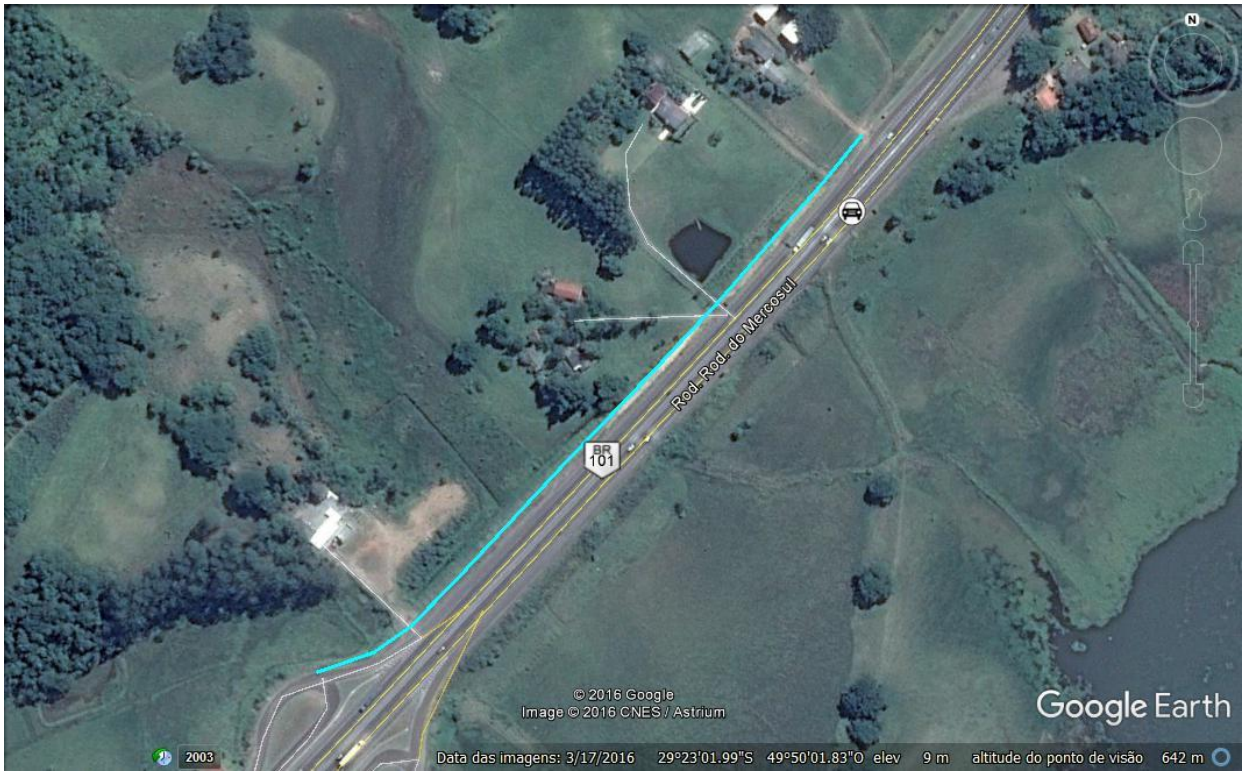
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do

município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

151. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3852681

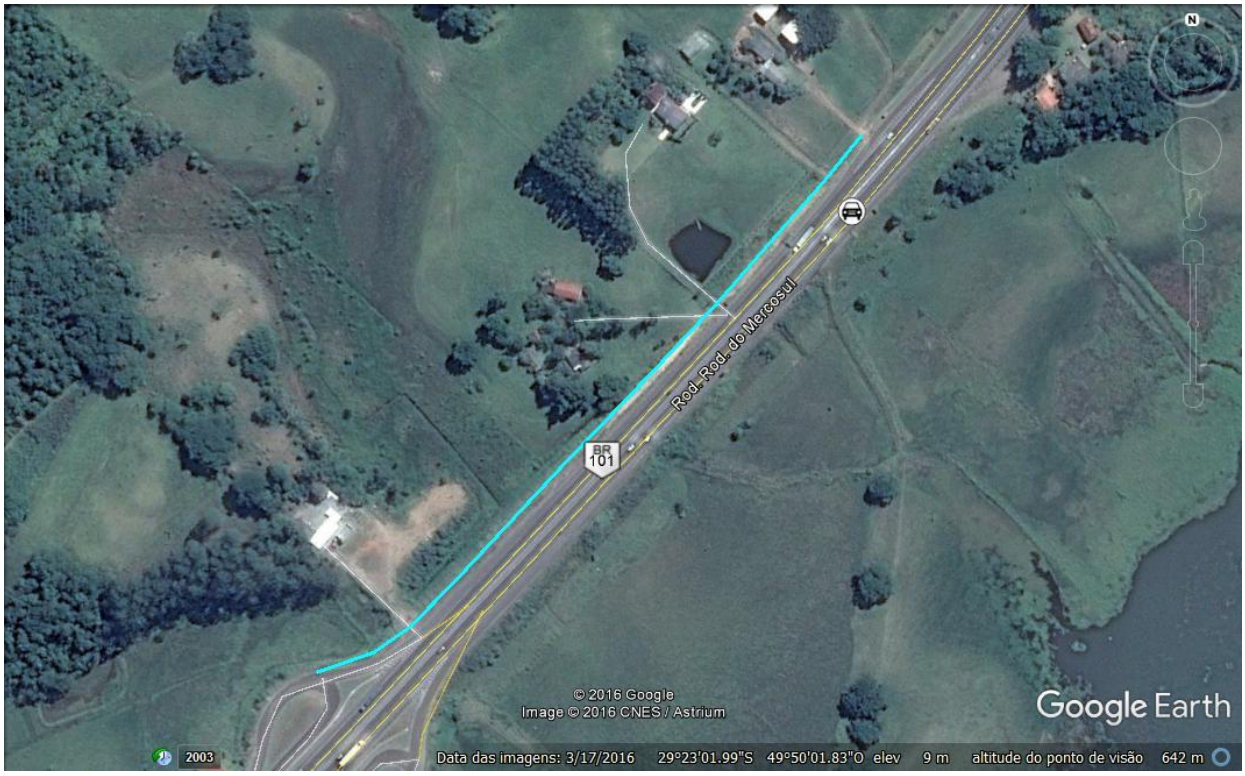
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do

município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

152. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852699

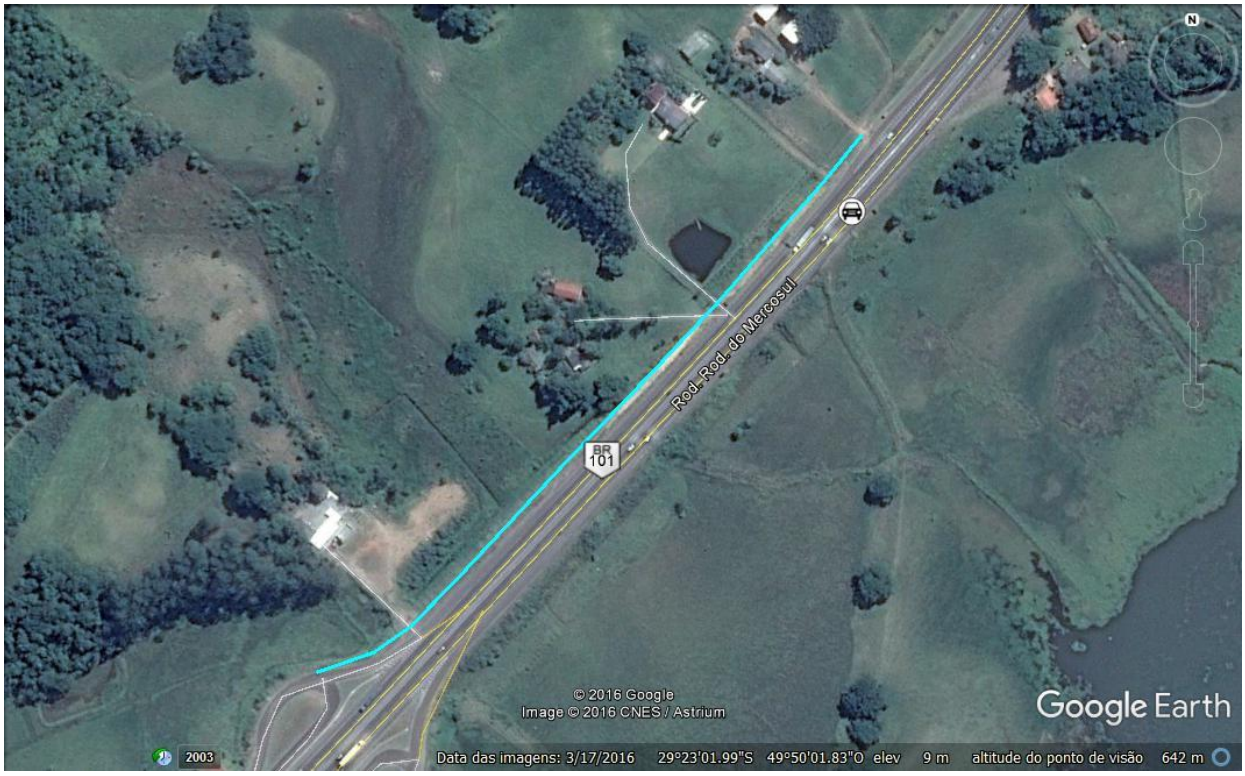
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do

município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

153. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852718

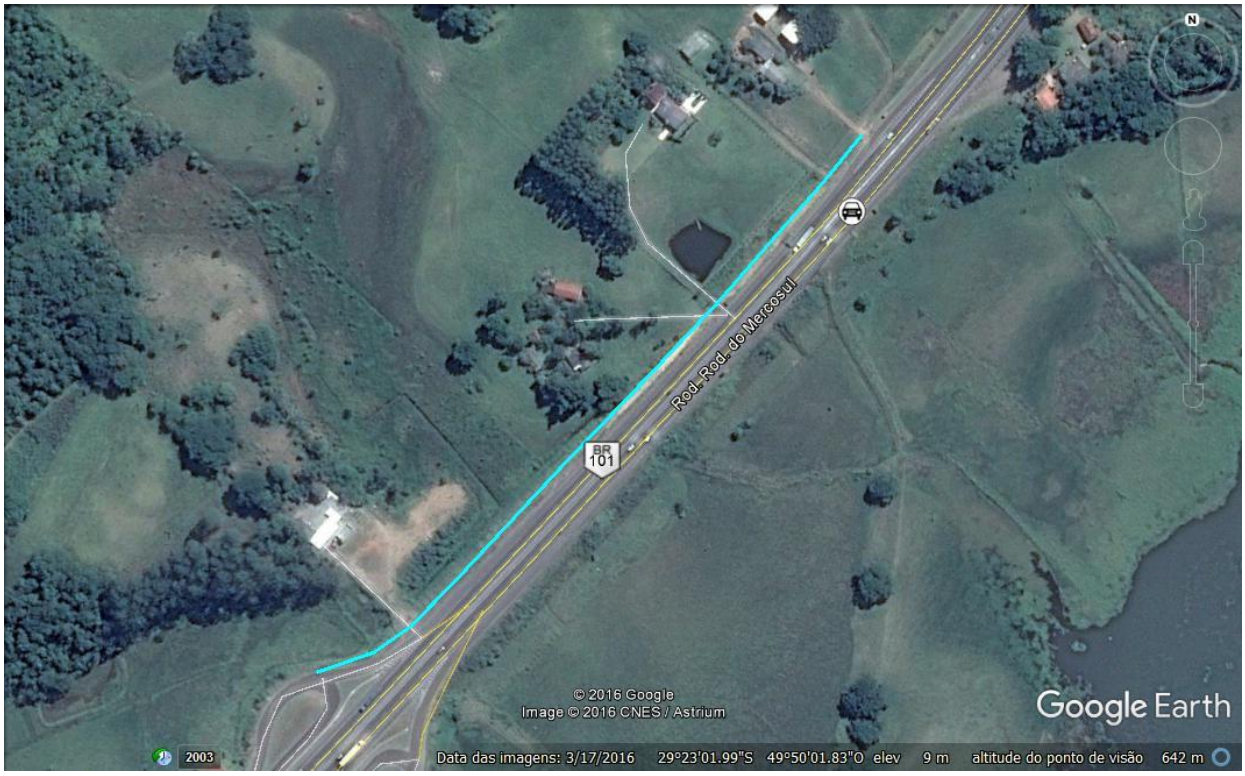
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias

de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

154. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852778

Assunto: Sugestão de inclusão de construção de ponte na BR285 próxima ao local da concessão da BR101 em SC

Contribuição: Sugestão de inclusão de construção de ponte na BR285

Justificativa: A pavimentação da BR285 está paralisada há 7 anos. Estão acontecendo erosões e dinheiro público. A sugestão é que seja incluída como contrapartida a Ponte sobre o Vale do Rio das Antas que é obra fundamental para a integração turística dos Campos de Cima da Serra com o Vale do Araranguá e fica aproximadamente 59 km da BR101 onde está previsto o trecho de concessão.

Anexo:

Ata do Edital da Ponte do Rio das Antas

Foi realizada tentativa de licitação em 31/10/2013 para a contratação da ponte sobre o Rio das Antas através do **Edital RDC Presencial No. 0278/2013-00**, a menor proposta foi de **R$ 29.950.000,00** e ficou além do valor que o Governo Federal projetava em pagar. Fazendo uma atualização pelo INCC tendo como base o valor da menor proposta estíma-se que a ponte está valendo aproximadamente **R$ 37.182.018,35** com base do INCC até 31/03/2017.

LICITANTE	VALOR FINAL (R$)
Consórcio ARTELESTE – DELTACOM	29.950.000,00
Construtora ATERPA M. MARTINS S.A.	32.897.509,18
Consórcio SOGEL – BOURSCHEID	35.828.852,65

As Propostas Técnicas das Licitantes desclassificadas foram devolvidas. O Sr. Presidente abriu a palavra aos licitantes, e o representante do Consórcio ARTELESTE DELTACON questionou que pelo seu entendimento os itens do Edital 6.2.9.9.3 a 6.2.9.9.5 lhe permitiria demonstrar através de um relatório técnico circunstanciado que o orçamento proposto poderia ser aprovado pela Comissão. A Comissão esclareceu na sessão que não

Página 2 de 4

ATA DA SESSÃO DE RECEBIMENTO DE ENVELOPES E JULGAMENTO DAS PROPOSTAS

RDC Presencial nº 278/2013-00

há possibilidade de contratação com valores de Proposta de Preço acima do Valor Global estimado pela Administração, e que os itens do Edital listados acima, se referem aos valores das etapas do cronograma físico e financeiro. O Sr. Presidente questionou se algum licitante irá entrar com recurso e nenhum licitante manifestou o interesse. O Sr. Presidente, nada mais havendo a tratar, agradeceu a presença de todos e suspendeu os trabalhos por quinze minutos para a lavratura da presente Ata. Reabertos os trabalhos, o Sr. Presidente determinou a leitura desta Ata que foi por todos achada conforme e, por essa razão, aprovada e assinada, em uma via.

17

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

155. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852790

Assunto: Sugestão de inclusão de Ponte entre Bom Jesus e São Joaquim como contrapartida na concessão da BR101 em SC

Contribuição: Sugestão de inclusão de Ponte entre Bom Jesus e São Joaquim como contrapartida na concessão da BR101 em SC

Justificativa: A ponte que divide RS e SC entre São Joaquim e Bom Jesus ja caiu 4 vezes e precisa ser construída uma ponte nova. Pedimos a gentileza que analisem a possibilidade de inclusão dessa obra, visto que poderemos atrair o fluxo de Lages para nossa cidade e descer a Serra da Rocinha até a BR101. Porém essa ponte se faz necessária.

Anexo:

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da RS-110/SC-114.

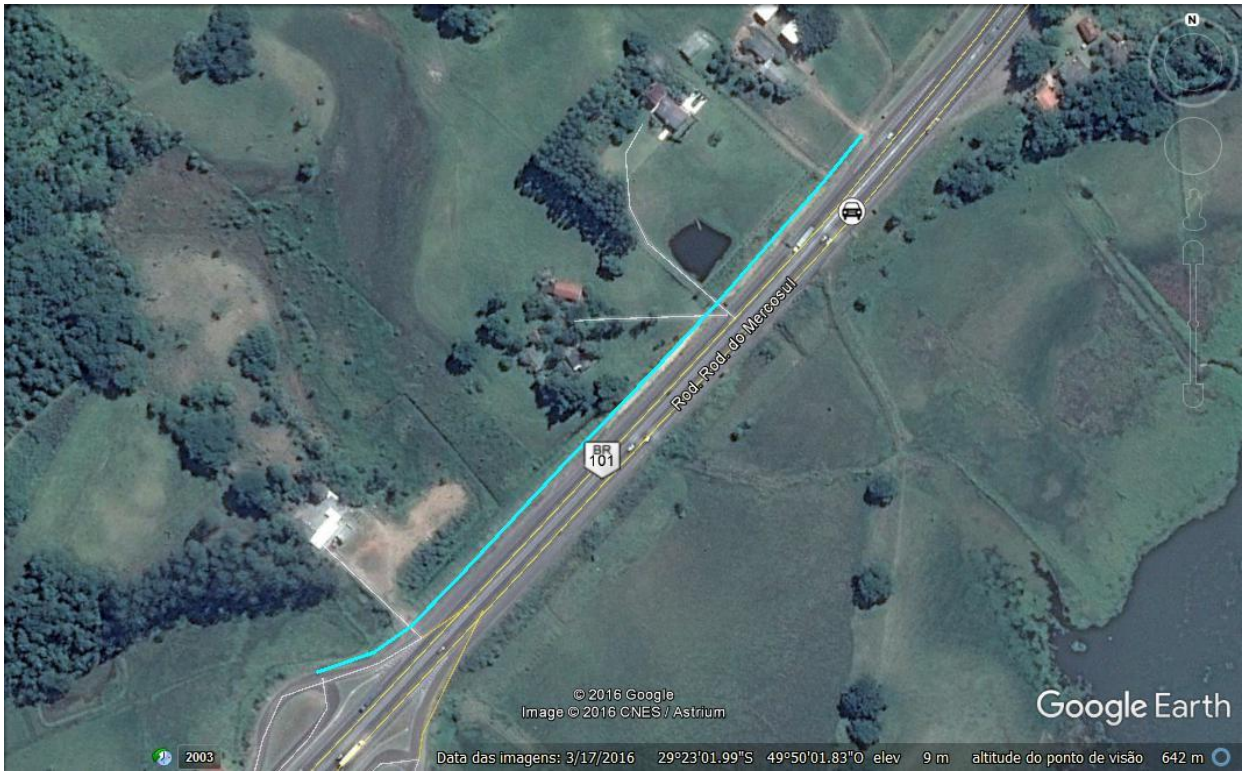
156. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3852811

Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

157. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3852823

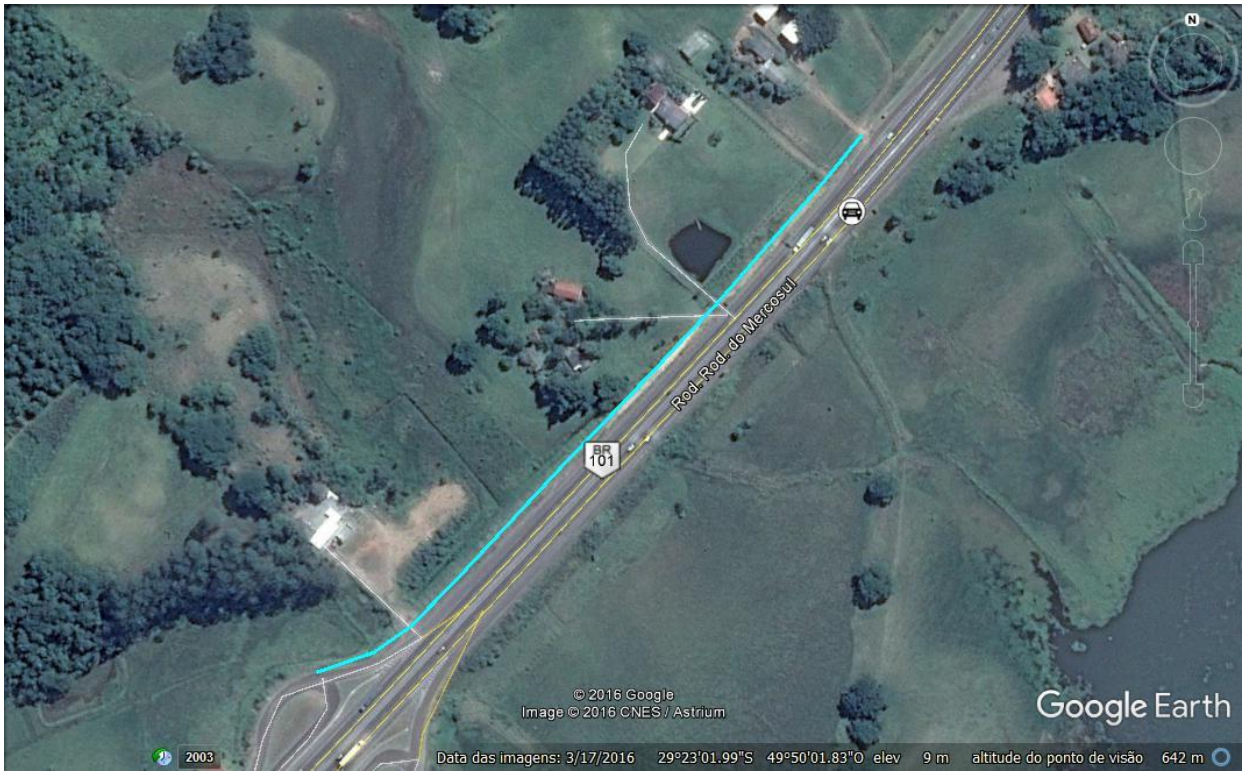
Assunto: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)".

Contribuição: VIA MARGINAL - 455 metros - Solicitamos o aperfeiçoamento (inclusão/manutenção) de aproximadamente 455 metros de via marginal entre o km 11+5 ao km 12, da Rodovia BR-101/RS. A qual está enquadrada no trecho "entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290(Osório)". Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias

de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município. Contando com vossa atenção e colaboração, agradecemos desde já. Cordialmente,

Justificativa: Com o objetivo de adquirir segurança para minha família e os moradores daquela região, e ocupantes da referida via, podendo utilizarmos da lateral para não ter que ir até a divisa do município para fazer o retorno. Pois a via ainda não se encontra firme, com características irregulares e sem compactação suficiente, ocorrendo erosão em dias de chuva. Haja visto que a utilizamos para a passagem de veículos agrários, assim como outros que a ocupam para este fim, tendo também inclusive com tração animal, que circulam por esta via, os quais não possuem condições de tráfego pela BR-101, por falta de segurança, pois na rodovia não há condições de trafegar com veículos agrários. E também visando o progresso deste município.

Anexo:



Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno ao km 9+500 (em nível), 12+170 (passagem inferior) e 13+700, o que se considera suficiente e adequado.

158. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858661

Assunto: -

Contribuição: A sugestão é que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BRs101/290/386/448 a *Ponte sobre o Vale do Rio das Antas* na BR285. É obra fundamental para a integração turística dos Campos de Cima da Serra com o Vale do Araranguá e fica aproximadamente 59 km da BR101 onde está previsto o trecho de concessão.

Justificativa: A pavimentação da BR285 está paralisada há 7 anos. Estão acontecendo erosões e dinheiro público está sendo desperdiçado com a obra parada.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

159. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858665

Assunto: -

Contribuição: A pavimentação da BR285 está paralisada há 7 anos. Estão acontecendo erosões e dinheiro público está sendo desperdiçado com a obra parada. A sugestão é que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BRs101/290/386/448 a *Ponte sobre o Vale do Rio das Antas* na BR285. É obra fundamental para a integração turística dos Campos de Cima da Serra com o Vale do Araranguá e fica aproximadamente 59 km da BR101 onde está previsto o trecho de concessão.

Justificativa: Além de usuário para fins pessoais, trabalho no ramo de transporte rodoviário de cargas em Vacaria/RS. Todos os veículos que hoje passam a dívida dos estados de SC/RS fazem via BR116 ou RST 453, sendo assim é de máximo interesse ter essa obra concluída para alternativa logística do setor, agregando valor a economia de toda aquela região.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

160. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-36858667

Assunto: BR285

Contribuição: A pavimentação da BR285 está paralisada há 7 anos. Estão acontecendo erosões e dinheiro público está sendo desperdiçado com a obra parada. A sugestão é que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BRs101/290/386/448 a Ponte sobre o Vale do Rio das Antas na BR285. É obra fundamental para a integração turística dos Campos de Cima da Serra com o Vale do Araranguá e fica aproximadamente 59 km da BR101 onde está previsto o trecho de concessão.

Justificativa: Importante rodovia que diminui em 100Km a ligação com o Norte do RS e Sul de SC.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

161. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858670

Assunto: -

Contribuição: Sugiro que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BR 101/290/386/448 a construção da ponte sobre o Vale do Rio das Antas, na BR 285

Justificativa: O trecho da rodovia BR 285 onde é necessária a construção da ponte fica a cerca de 50 km da BR 101, sendo que a conclusão da mesma irá alimentar a rodovia BR101 com um número apreciável de veículos e caminhões, os quais contribuirão para o aumento da arrecadação do pedágio. A BR 285 está em fase final de construção, mas não existem recursos alocados ou previstos para essa obra.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

162. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858673

Assunto: Conclusão da BR 285

Contribuição: A pavimentação da BR285 está paralisada há 7 anos. Estão acontecendo erosões e dinheiro público está sendo desperdiçado com a obra parada. A sugestão é que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BRs101/290/386/448 a *Ponte sobre o Vale do Rio das Antas* na BR285. É obra fundamental para a integração turística dos Campos de Cima da Serra com o Vale do Araranguá e fica aproximadamente 59 km da BR101 onde está previsto o trecho de concessão.

Justificativa: Esta rodovia será numa das rotas principais de ligação do norte do Rio Grande do Sul com a BR 101.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

163. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858677

Assunto: -

Contribuição: Sugestão de inclusão da construção de ponte na BR-285 próxima ao local da concessão da BR-101 em SC.

Justificativa: A pavimentação da BR-285 está paralisada há 7 anos. Estão acontecendo erosões e dinheiro público está sendo desperdiçado com a obra parada. A sugestão é que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BRs 101/290/386/448 a ponte sobre o Rio da Antas na BR-285. É uma obra fundamental para integração turística dos campos de cima da serra com o litoral do Vale do Ararangua e fica aproximadamente 59Km da Br-101 onde está previsto o trecho de concessão.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

164. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858678

Assunto: A pavimentação da BR285 está paralisada há 7 anos

Contribuição: Estão acontecendo erosões e dinheiro público está sendo desperdiçado com a obra parada. A sugestão é que seja incluída como contrapartida pelos pedágios das BRs101/290/386/448 a *Ponte sobre o Vale do Rio das Antas* na BR285.

Justificativa: É obra fundamental para a integração turística dos Campos de Cima da Serra com o Vale do Araranguá e fica aproximadamente 59 km da BR101 onde está previsto o trecho de concessão.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e

Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-285/RS.

165. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858679

Assunto: BR-448

Contribuição: A concessão deveria incluir a extensão da BR-448 até Estância Velha/RS.

Justificativa: A rodovia BR-448 atualmente desafogou apenas o tráfego da BR-116 de Canoas até Porto Alegre. Usuários seguem tendo enormes dificuldades para se deslocarem até Novo Hamburgo/RS e demais cidades do Vale do Sinos, principalmente em função do afunilamento que existe na travessia do Rio dos Sinos e da convergência de tráfego da RS-240. É importante ressaltar ainda as péssimas condições de manutenção da BR-448 entre Canoas/RS e Sapucaia do Sul/RS, principalmente em razão da grande quantidade de veículos de carga pesada que trafegam diariamente pela rodovia, a transformando num trajeto cheio de irregularidades no asfalto e com pouquíssima manutenção. Visto a relevância deste trajeto opcional e importante para o desenvolvimento do Vale do Sinos e, consequentemente, do estado do RS, sugiro a inclusão do mesmo nos planos de concessão.

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não tem previsão de construção de um novo trecho da BR-448/RS, mas sim a contemplação do trecho existente de 22,3 km na concessão em tela.

166. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858767

Assunto: Inciso (xlv) da Parte II - Definições do Edital: Para os fins do presente Edital, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (xlv) Representantes Credenciados: pessoas autorizadas a representar as Proponentes em todos os documentos relacionados ao Leilão, exce.to nos atos praticados junto à BM&FBOVESPA.

Contribuição: Para os fins do presente Edital, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (xlv) Representantes Credenciados: pessoas autorizadas a representar as Proponentes em todos os documentos relacionados ao Leilão, exceto nos atos praticados junto à BM&FBOVESPA

Justificativa: Na redação original da cláusula, há um ponto (".") no meio da palavra "exceto". Sugere-se a correção da ortografia.

Resposta da área técnica: Contribruição aceita.

167. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858772

Assunto: Cláusula 1.3 do Edital: 1.3 A Tarifa Básica de Pedágio, representando a Tarifa Quilométrica relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, é de R$ 0,11719 (onze mil setecentos e dezenove centésimos de milésimos de centavos), referenciada a março de 2015.

Contribuição: 1.3 O valor máximo da Tarifa Básica de Pedágio, representando a Tarifa Quilométrica relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, é de R$ 0,11719 (onze mil setecentos dezenove centésimos de milésimos de centavos), referenciada a março de 2015.

Justificativa: De acordo com o inciso (l) da Parte II – Definições do Edital, a "Tarifa Básica de Pedágio" corresponde ao valor apresentado pelas Proponentes em suas Propostas Econômicas Escritas para o valor básico da Tarifa Quilométrica para a categoria 1 de veículos, cujo montante não pode exceder a R$ 0,11719 (onze mil setecentos dezenove centésimos de milésimos de centavos), referenciada a março de 2015. Portanto, não se trata de um valor fixo predeterminado (como sugere a redação atual desta cláusula), mas que será conhecido durante o procedimento licitatório, a depender do valor proposto pela Proponente vencedora. Assim, a fim de evitar eventuais interpretações equivocadas, entende-se necessária a correção da redação deste dispositivo, indicando-se expressamente que a cláusula 1.3 do Edital refere-se ao valor máximo da Tarifa Básica de Pedágio.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.

O item foi alterado, somando-se ao processo de revisão do edital feito pela COOUT nas definições da minuta de edital do projeto de concessão da BR 365/364-GO/MG, adequando-o à contribuição. A definição de tarifa de pedágio também foi adicionada ao glossário.

168. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858776

Assunto: Cláusula 7.8 do Edital: 7.8 A Garantia da Proposta será devolvida à Proponente: I. que tiver sido declarada vencedora, em até 15 (quinze) dias após a data da assinatura do Contrato; II. que não tiver sido declarada vencedora, em até 15 (quinze) dias após a data da assinatura do Contrato; III. que desistir de participar do certame a partir de um ano da abertura do procedimento licitatório; IV. em caso de lote deserto e inabilitação de todas as Proponentes.

Contribuição: 7.8 A Garantia da Proposta será devolvida à Proponente: I. que tiver sido declarada vencedora, em até 15 (quinze) dias após a data da assinatura do Contrato; II. que não tiver sido declarada vencedora, em até 15 (quinze) dias após a

data da assinatura do Contrato; III. que desistir de participar do certame a partir de um ano da abertura do procedimento licitatório, em até 15 (quinze) dias após a data da assinatura do Contrato; IV. em caso de lote deserto e inabilitação de todas as Proponentes, em até 15 (quinze) dias após a publicação do respectivo comunicado; V. em caso de revogação, suspensão ou anulação do procedimento licitatório, em até 15 (quinze) dias após a publicação da respectiva decisão administrativa ou judicial;

Justificativa: De forma a preservar a segurança jurídica das Proponentes, é necessário indicar o prazo para a devolução da Garantia da Proposta também nas hipóteses previstas pelos incisos III (desistência) e IV (licitação deserta ou inabilitação de todas as Proponentes). O prazo sugerido é o mesmo adotado pela ANTT nas demais hipóteses de devolução da Garantia da Proposta (conforme incisos I e II). Sugere-se, ainda, a inclusão de novo inciso, prevendo a devolução da Garantia da Proposta nas demais hipóteses de extinção do procedimento licitatório não previstas pela atual redação deste dispositivo, notadamente, nos casos de revogação, suspensão ou anulação da licitação, no prazo de até 15 (quinze) dias da publicação da respectiva decisão administrativa ou judicial.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.
A exposição de motivos foi suficiente. Visando evitar interpretações, foram definidas as situações mais claramente, conforme redação proposta.

169. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858779

Assunto: Anexo 24 do Edital – Plano de Transição Operacional: O Plano de Transição Operacional deverá prever, no mínimo: a. A identificação da documentação técnica-operacional necessária para a transição; b. A indicação dos

procedimentos operacionais gerais de transição relativamente ao instante de transferência da concessão – troca de gestão; c. O planejamento da realização de inventário de contratos e prestadores de serviços; d. O período necessário para que a Concessionária avalie o interesse de assumir contratos já existentes, bem como o planejamento dessa assunção, caso seja viável; e. As medidas operacionais necessárias para a assunção das atividades administrativas; f. A identificação de licenças e softwares necessários para continuidade do serviço público concedido; g. A identificação de recursos humanos que possam ser admitidos pela Concessionária; h. A criação de relacionamento positivo com interessados-chave; i. Os meios de interação com os interessados, bem como os meios de obtenção de suas informações, tais como: fóruns, grupos focais, pesquisas de opinião, meios eletrônicos de interação etc. j. O Plano de Trabalho contendo o planejamento e cronograma das atividades de transição, respeitando-se o prazo disposto no item 3.1 do Anexo 7 do Contrato.

Contribuição: O Plano de Transição Operacional deverá prever, no mínimo: a. A identificação da documentação técnica-operacional necessária para a transição; b. A indicação dos procedimentos operacionais gerais de transição relativamente ao instante de transferência da concessão – troca de gestão; c. O planejamento da realização de inventário de contratos e prestadores de serviços; d. O período necessário para que a Concessionária avalie o interesse de assumir contratos já existentes, bem como o planejamento dessa assunção, caso seja viável; e. As medidas operacionais necessárias para a assunção das atividades administrativas; f. A identificação de licenças e softwares necessários para continuidade do serviço público concedido; g. A identificação de recursos humanos que possam ser admitidos pela Concessionária; h. A criação de relacionamento positivo com interessados-chave; i. Os meios de interação com os interessados, bem como os meios de obtenção de suas informações, tais como: fóruns, grupos focais, pesquisas de opinião, meios eletrônicos de interação etc. j. O Plano de Trabalho contendo o planejamento e cronograma das atividades de transição, respeitando-se o prazo

disposto no item 3.1 do Anexo 7 do Contrato. l. As responsabilidades atribuíveis à Concessionária e à CONCEPA pelos eventos concernentes ao Sistema Rodoviário.

Justificativa: O Edital e a minuta de Contrato de Concessão não disciplinam a relação entre a futura Concessionária e a CONCEPA, atual operadora de parte do Sistema Rodoviário. Trata-se de aspecto importante, sobretudo no que se refere à divisão de responsabilidades entre as empresas, pois a futura Concessionária não pode ser indistintamente responsabilizada por todos os eventos concernentes ao Sistema Rodoviário após a assunção da Concessão, sendo possível que determinadas ocorrências decorram de fatos imputáveis ao antigo operador. Para que se evitem eventuais conflitos nesse sentido, sugere-se que o Contrato discipline adequadamente este tema. Tendo em vista que a alocação de responsabilidades é matéria que releva à futura Concessionária e a CONCEPA, e se considerando, ainda, que o Plano Operacional de Transição é o documento que organiza os procedimentos operacionais para a transição da Concessão entre a atual e a futura operadora, sugere-se que o tema seja disciplinado neste documento, conforme indicado nesta contribuição.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A divisão de responsabilidades e a respectiva alocação de riscos já estão disciplinadas na cláusula 21 do Contrato.

170. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858830

Assunto: Cláusula 9.3, inciso VI, do Edital: 9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) VI. todos os investimentosprevistos sejam integralmente depreciados e amortizados durante o prazo da Concessão;

Contribuição: 9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas: (...) VI. todos os investimentos inicialmente previstos sejam integralmente depreciados e amortizados durante o prazo da Concessão;

Justificativa: Somente os investimentos inicialmente previstos pelo Edital e pela minuta de Contrato de Concessão podem ser considerados pelas Proponentes para fins de elaboração da Proposta Econômica Escrita. Assim, a premissa econômica de que todos os investimentos devem ser integralmente depreciados e amortizados durante o prazo da Concessão só se aplica aos investimentos inicialmente previstos. Tanto é assim que novos investimentos não previstos pelo Edital e pelo Contrato que venham a ser eventualmente realizados pela futura Concessionária ao longo da Concessão, por não estarem contemplados em sua Proposta Econômica Escrita, dão ensejo ao devido reequilíbrio contratual em favor da Concessionária. Por tais razões, sugere-se que a cláusula citada se restrinja tão somente aos investimentos inicialmente previstos.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. Não é necessária a alteração proposta, pois no momento do leilão, os investimentos previstos, conforme cláusula 9.3 da minuta de Edital, são aqueles previstos no PER. Em caso de inserção de novos investimentos, o reequilíbrio se dará por meio do Fluxo de Caixa Marginal (Resolução nº 3.651/2011) e será considerada a depreciação e amortização dos mesmos durante o prazo da concessão.

171. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858837

Assunto: Cláusula 7.2 do Anexo 2 do Edital: 7.2 Confirmado o descumprimento pelo Tomador das obrigações cobertas pela Apólice de Seguro-Garantia, o Segurado terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera a notificação feita ao Tomador.

Contribuição: 7.2 Confirmado o descumprimento pelo Tomador das obrigações cobertas pela Apólice de Seguro-Garantia, o Segurado terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera a notificação feita ao Tomador, respeitadas as demais formalidades constantes dos normativos da SUSEP e da regulamentação vigente.

Justificativa: Entende-se necessário que conste do Edital menção expressa à obrigatoriedade de observância dos requisitos formais para a execução do seguro-garantia previstos pelos normativos da SUSEP e pela regulamentação vigente, os quais exigem outras providências para além da mera notificação do tomador.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita. A proposta de inclusão de que a indenização será feita de acordo com as formalidades constantes dos normativos da SUSEP e da regulamentação vigente já está prevista no item 4.1 do Anexo 2 do Edital, conforme transcrito abaixo:

"4.1 Apólice de Seguro-Garantia emitida por seguradora devidamente constituída e autorizada a operar pela SUSEP, observando os termos dos atos normativos da SUSEP."

172. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858893

Assunto: Cláusula 15.11 do Edital: 15.11 A nulidade do Leilão implica a nulidade do Contrato, não gerando obrigação de indenizar por parte do Poder Concedente

Contribuição: Sugere-se a exclusão da cláusula.

Justificativa: A nulidade do Leilão e do Contrato é matéria de regulamentação legal com força cogente, que obsta, portanto, a liberalidade das partes para dispor sobre o tema em âmbito contratual. Isso significa dizer, em termos práticos, que caso esta cláusula fosse confrontada com as normas legais, sua aplicação seria afastada. Dada a desnecessidade desta previsão contratual e a possibilidade de que dela decorram entendimentos equivocados, sugere-se a sua exclusão do Edital.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Trata-se de entendimento já positivado em outros editais.

173. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858900

Assunto: Cláusula 15.7 do Edital: 15.7 O prazo previsto no subitem 15.3 acima e o prazo para assinatura do Contrato poderão ser prorrogados, por igual período, se solicitado durante o seu transcurso pela Proponente vencedora e desde que decorra de motivo justificado aceito pela ANTT.

Contribuição: 15.7 O prazo previsto nos subitens 15.3 e 15.4acima e o prazo para assinatura do Contrato poderão ser prorrogados, por igual período, se solicitado durante o seu transcurso pela Proponente vencedora e desde que decorra de motivo justificado aceito pela ANTT.

Justificativa: Sugere-se a inclusão do prazo previsto na cláusula 15.4 (referente à apresentação do Plano de Transição Operacional à ANTT) dentre os prazos que podem ser prorrogados a pedido da Adjudicatária, nos termos da cláusula 15.7, adotando-se, assim, tratamento uniforme para todas as providências que devem ser efetuadas pela futura Concessionária antes da assinatura do Contrato. Ressalte-se que esta alteração é de especial relevância tendo em vista o exíguo e insuficiente prazo previsto pela cláusula 15.4 para a elaboração e apresentação do Plano de Transição Operacional.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
O prazo previsto para o item 15.4 já foi alterado conforme solicitação. O Plano de Transição Operacional não pode ser objeto de prorrogação indeterminadas, visto que a ANTT deve ter previsão dos períodos de transição.

174. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3858936

Assunto: Cláusula 9.4 do Edital: 9.4 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar que o capital social mínimo a ser integralizado pela Concessionária será acrescido de capital social adicional, calculado com base no percentual de deságio

apresentado em relação à Tarifa Básica de Pedágio. 9.4.1 A Concessionária será obrigada a integralizar capital social adicional somente se o deságio for superior a 15% (quinze por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. 9.4.2 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária antes da assinatura do Contrato será calculado de acordo com a seguinte metodologia: I. Aporte adicional de R$ 3.274.000,00 (três milhões e duzentos e setenta e quatro mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado dentro do intervalo de 15% (quinze por cento) a 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. II. Aporte adicional fixo de R$ 49.110.553,00 (quarenta e nove milhões e cento e dez mil e quinhentos e cinquenta e três reais) somado a R$ 4.232.000 (quatro milhões e duzentos e trinta e dois mil reais)para cada ponto percentual de deságio praticado acima de 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. III. No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nos incisos I e II do subitem 9.4.2. 9.4.3 O capital social adicional integralizado da Concessionária até o final do primeiro ano de Concessão será calculado de acordo com a seguinte metodologia: I. Aporte adicional conforme a tabela abaixo para cada ponto percentual de deságio praticado dentro do intervalo de 50%(cinquenta por cento) a 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. (...) II. Aporte adicional fixo de R$ 163.527.067,00 (cento e sessenta e três milhões e quinhentos e vinte e sete mil e sessenta e sete reais) somado a R$ 34.100.000,00 (trinta e quatro milhões e cem mil reais)para cada ponto percentual de deságio praticado acima de 60%(sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. III. No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nos incisos I e II do subitem 9.4.3.

Contribuição: 9.4 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar que o capital social mínimo a ser integralizado pela Concessionária será acrescido de capital social adicional, calculado com base no percentual de deságio apresentado em relação à Tarifa Básica de Pedágio. 9.4.1 A Concessionária será obrigada a integralizar capital

social adicional somente se o deságio apresentado em sua Proposta Econômica Escrita for superior a 15% (quinze por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. 9.4.2 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária antes da assinatura do Contrato será calculado de acordo com a seguinte metodologia: I. Para deságio praticado dentro do intervalo de 15% (quinze por cento) a 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser feito aporte adicional de R$ 3.274.000,00 (três milhões e duzentos e setenta e quatro mil reais) para cada ponto percentual de deságio superior a 15%. II. Para deságio praticado acima de 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser realizado aporte adicional fixo de R$ 49.110.553,00 (quarenta e nove milhões e cento e dez mil e quinhentos e cinquenta e três reais), somado a aporte adicional de R$ 4.232.000 (quatro milhões e duzentos e trinta e dois mil reais) para cada ponto percentual de deságio superior a 30%. III. No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nos incisos I e II do subitem 9.4.2. 9.4.3 O capital social adicional integralizado da Concessionária até o final do primeiro ano de Concessão será calculado de acordo com a seguinte metodologia: I. Para deságio praticado dentro do intervalo de 50% (cinquenta por cento) a 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser realizado aporte adicional para cada ponto percentual de deságio neste intervalo, conforme a tabela abaixo: (...). II. Para deságio praticado acima de 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser realizado aporte adicional fixo de R$ 163.527.067,00 (cento e sessenta e três milhões e quinhentos e vinte e sete mil e sessenta e sete reais), somado a R$ 34.100.000,00 (trinta e quatro milhões e cem mil reais) para cada ponto percentual de deságio superior a 60%. III. No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nos incisos I e II do subitem 9.4.3. 9.4.4. Os aportes adicionais a que se referem as cláusulas 9.4.2 e 9.4.3 acima devem observar os intervalos e valores previstos na tabela abaixo: (tabela em anexo).

Justificativa: A redação atual das cláusulas que tratam dos aportes adicionais de capital social está bastante confusa, o que pode dificultar sua compreensão pelas Proponentes e pela futura Concessionária, bem como gerar eventuais conflitos quanto à sua correta interpretação. Assim, sugere-se que os dispositivos sejam reescritos de forma mais clara e precisa. Além disso, para facilitar a compreensão da metodologia adotada pelo Edital para o cálculo do valor dos aportes adicionais com base no percentual de deságio praticado pela Concessionária em relação à tarifa Básica de Pedágio, sugere-se a inclusão da tabela anexada a esta contribuição, que indica, para cada intervalo mencionado nas cláusulas editalícias, os valores exatos dos aportes adicionais a serem realizados.

Anexo:

Tabela - Capital Social Mínimo

Deságio	Adicional Assinatura	Integralização Total na Assinatura	Adicional 1º Ano	Integralização 1º Ano	Integralização Total
0.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
1.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
2.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
3.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
4.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
5.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
6.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
7.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
8.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
9.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
10.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
11.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
12.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
13.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
14.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
15.0%	0.0	494,099,000.0	0.0	96,429,000.0	590,528,000.0
16.0%	3,274,000.0	497,373,000.0	0.0	96,429,000.0	593,802,000.0
17.0%	6,548,000.0	500,647,000.0	0.0	96,429,000.0	597,076,000.0
18.0%	9,822,000.0	503,921,000.0	0.0	96,429,000.0	600,350,000.0
19.0%	13,096,000.0	507,195,000.0	0.0	96,429,000.0	603,624,000.0
20.0%	16,370,000.0	510,469,000.0	0.0	96,429,000.0	606,898,000.0
21.0%	19,644,000.0	513,743,000.0	0.0	96,429,000.0	610,172,000.0
22.0%	22,918,000.0	517,017,000.0	0.0	96,429,000.0	613,446,000.0
23.0%	26,192,000.0	520,291,000.0	0.0	96,429,000.0	616,720,000.0
24.0%	29,466,000.0	523,565,000.0	0.0	96,429,000.0	619,994,000.0
25.0%	32,740,000.0	526,839,000.0	0.0	96,429,000.0	623,268,000.0
26.0%	36,014,000.0	530,113,000.0	0.0	96,429,000.0	626,542,000.0
27.0%	39,288,000.0	533,387,000.0	0.0	96,429,000.0	629,816,000.0
28.0%	42,562,000.0	536,661,000.0	0.0	96,429,000.0	633,090,000.0
29.0%	45,836,000.0	539,935,000.0	0.0	96,429,000.0	636,364,000.0
30.0%	49,110,000.0	543,209,000.0	0.0	96,429,000.0	639,638,000.0
31.0%	53,342,000.0	547,441,000.0	0.0	96,429,000.0	643,870,000.0
32.0%	57,574,000.0	551,673,000.0	0.0	96,429,000.0	648,102,000.0
33.0%	61,806,000.0	555,905,000.0	0.0	96,429,000.0	652,334,000.0
34.0%	66,038,000.0	560,137,000.0	0.0	96,429,000.0	656,566,000.0
35.0%	70,270,000.0	564,369,000.0	0.0	96,429,000.0	660,798,000.0
36.0%	74,502,000.0	568,601,000.0	0.0	96,429,000.0	665,030,000.0
37.0%	78,734,000.0	572,833,000.0	0.0	96,429,000.0	669,262,000.0
38.0%	82,966,000.0	577,065,000.0	0.0	96,429,000.0	673,494,000.0
39.0%	87,198,000.0	581,297,000.0	0.0	96,429,000.0	677,726,000.0
40.0%	91,430,000.0	585,529,000.0	0.0	96,429,000.0	681,958,000.0
41.0%	95,662,000.0	589,761,000.0	0.0	96,429,000.0	686,190,000.0
42.0%	99,894,000.0	593,993,000.0	0.0	96,429,000.0	690,422,000.0
43.0%	104,126,000.0	598,225,000.0	0.0	96,429,000.0	694,654,000.0
44.0%	108,358,000.0	602,457,000.0	0.0	96,429,000.0	698,886,000.0

45.0%	112,590,000.0	606,689,000.0	0.0	96,429,000.0	703,118,000.0
46.0%	116,822,000.0	610,921,000.0	0.0	96,429,000.0	707,350,000.0
47.0%	121,054,000.0	615,153,000.0	0.0	96,429,000.0	711,582,000.0
48.0%	125,286,000.0	619,385,000.0	0.0	96,429,000.0	715,814,000.0
49.0%	129,518,000.0	623,617,000.0	0.0	96,429,000.0	720,046,000.0
50.0%	133,750,000.0	627,849,000.0	0.0	96,429,000.0	724,278,000.0
51.0%	137,982,000.0	632,081,000.0	142,438.0	96,571,438.0	728,652,438.0
52.0%	142,214,000.0	636,313,000.0	6,349,430.0	102,778,430.0	739,091,430.0
53.0%	146,446,000.0	640,545,000.0	14,472,364.0	110,901,364.0	751,446,364.0
54.0%	150,678,000.0	644,777,000.0	25,465,267.0	121,894,267.0	766,671,267.0
55.0%	154,910,000.0	649,009,000.0	38,567,380.0	134,996,380.0	784,005,380.0
56.0%	159,142,000.0	653,241,000.0	52,204,010.0	148,633,010.0	801,874,010.0
57.0%	163,374,000.0	657,473,000.0	73,375,193.0	169,804,193.0	827,277,193.0
58.0%	167,606,000.0	661,705,000.0	98,995,675.0	195,424,675.0	857,129,675.0
59.0%	171,838,000.0	665,937,000.0	129,423,449.0	225,852,449.0	891,789,449.0
60.0%	176,070,000.0	670,169,000.0	163,527,067.0	259,956,067.0	930,125,067.0
61.0%	180,302,000.0	674,401,000.0	197,627,067.0	294,056,067.0	968,457,067.0
62.0%	184,534,000.0	678,633,000.0	231,727,067.0	328,156,067.0	1,006,789,067.0
63.0%	188,766,000.0	682,865,000.0	265,827,067.0	362,256,067.0	1,045,121,067.0
64.0%	192,998,000.0	687,097,000.0	299,927,067.0	396,356,067.0	1,083,453,067.0
65.0%	197,230,000.0	691,329,000.0	334,027,067.0	430,456,067.0	1,121,785,067.0
66.0%	201,462,000.0	695,561,000.0	368,127,067.0	464,556,067.0	1,160,117,067.0
67.0%	205,694,000.0	699,793,000.0	402,227,067.0	498,656,067.0	1,198,449,067.0
68.0%	209,926,000.0	704,025,000.0	436,327,067.0	532,756,067.0	1,236,781,067.0
69.0%	214,158,000.0	708,257,000.0	470,427,067.0	566,856,067.0	1,275,113,067.0
70.0%	218,390,000.0	712,489,000.0	504,527,067.0	600,956,067.0	1,313,445,067.0

Resposta da área técnica: A sugestão será acatada. A redação prevista para as cláusulas que tratam dos aportes adicionais será remodelada no Edital e Contrato de forma a deixar mais claro o funcionamento do mecanismo

175. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3858950

Assunto: Cláusula 15.6 do Edital: 15.6 Cumpridas as exigências constantes dos subitens 15.3 e 15.4, a SPE será convocadapela ANTT para assinatura do Contrato.

Contribuição: 15.6 Cumpridas as exigências constantes dos subitens 15.3 e 15.4, a SPE será convocada pela ANTT para assinatura do Contrato, no prazo de até 15 (quinze) dias úteis.

Justificativa: Entende-se necessário precisar qual o prazo máximo para que o Poder Concedente convoque a Adjudicatária para a assinatura do Contrato, em respeito ao princípio da segurança jurídica e ao disposto pelo art. 64, §3º da Lei nº 8.666/1993. Sugere-se, nesse sentido, a alteração da cláusula 15.6 do Edital, para que se estabeleça que, uma vez cumpridas as exigências das cláusulas 15.3 e 15.4, as partes procedam à assinatura do Contrato em a até 15 (quinze) dias úteis.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita. Confere uma maior segurança jurídica ao processo.

176. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3859981

Assunto: Cláusula 15.4 do Edital: 15.4 Em até 10 (dez) dias úteis após a publicação do ato de homologação, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT o Plano de Transição Operacional, previsto no Anexo 24.

Contribuição: 15.4 Em até 30 (trinta) dias úteis após a publicação do ato de homologação, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT o Plano de Transição Operacional, previsto no Anexo 24.

Justificativa: Entende-se que o prazo de 10 (dez) dias úteis é absolutamente insuficiente para a elaboração do Plano de Transição Operacional, sobretudo considerando-se (i) o conteúdo mínimo e as exigências que devem ser atendidas para a elaboração deste documento, conforme previsto pelo Anexo 24 do Edital, assim como (ii) a necessária interlocução com a atual concessionária CONCEPA para a regulamentação dos procedimentos operacionais de transição da Concessão. Diante da complexidade deste documento, entende-se razoável a extensão deste prazo para até 30 (trinta) dias úteis após a publicação do ato de homologação.

Resposta da área técnica: Contribuição parcialmente aceita.
O prazo foi estendido para 20 dias.

177. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3859989

Assunto: Cláusula 9.8 do Edital: 9.8 A Proposta Econômica Escrita deverá ser válida por 1 (um) ano, contado da Data para Recebimento dos Envelopes, e neste período, todas as suas condições deverão ser mantidas. A Comissão de Outorga, a seu

critério, poderá solicitar das Proponentes a prorrogação da validade da Proposta Econômica Escrita no caso de a licitação perdurar por mais de um ano

Contribuição: 9.8 A Proposta Econômica Escrita deverá ser válida por 1 (um) ano, contado da Data para Recebimento dos Envelopes, e neste período, todas as suas condições deverão ser mantidas. A Comissão de Outorga, a seu critério, poderá solicitar das Proponentes a prorrogação da validade da Proposta Econômica Escrita no caso de a licitação perdurar por mais de um ano, manifestado o interesse das Proponentes em permanecer no certame licitatório.

Justificativa: Entende-se que as Proponentes não são obrigadas a renovar a validade das Propostas Econômicas Escritas, caso não desejem permanecer no certame licitatório por período superior a um ano, sendo facultada a sua retirada após este prazo. Trata-se de entendimento que se encontra em consonância com as previsões das cláusulas 7.2 e 7.8, inciso III, do Edital, que indicam expressamente que a obrigação de renovar a Garantia da Proposta expirada após o prazo de um ano está condicionada ao interesse da Proponente em permanecer no certame, sendo que a sua retirada após este período não implica a execução desta Garantia. Portanto, sugere-se que, à semelhança do que ocorre em relação à Garantia da Proposta, a cláusula 9.8 do Edital faça menção expressa à necessidade de manifestação do interesse das Proponentes em permanecer no certame licitatório como condição para a exigência da renovação da validade e da Proposta Econômica Escrita, após o prazo de um ano.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A redação atual da cláusula 9.8 do Edital não obriga as proponentes a renovar a validade das Propostas Econômicas Escritas, em consonância com o disposto nas cláusulas 7.2 e 7.8, iii, do Edital.

178. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3859996

Assunto: Cláusula 15.3 do Edital: 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas emqualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deveráapresentar à ANTT: (...).

Contribuição: 15.3 Em até 90 (noventa) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas emqualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deveráapresentar à ANTT: (...)

Justificativa: O prazo de 20 (vinte) dias úteis é absolutamente insuficiente para a conclusão de todas as providências listadas pela cláusula 15.3 do Edital previamente à assinatura do Contrato, ainda que este prazo seja eventualmente prorrogado, por igual período, conforme autorizado pela cláusula 15.7 do Edital. Diante da complexidade da implementação de algumas das providências exigidas pelo Contrato, entende-se razoável a extensão deste prazo para até 90 (noventa) dias úteis após a publicação do ato de homologação. Destaque-se que o estabelecimento de prazo inexequível é prejudicial tanto à futura Concessionária, quanto ao próprio Poder Concedente, podendo ensejar atrasos no início da Concessão.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.

179. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3860005

Assunto: Cláusula 15.3 do Edital: 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas emqualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deveráapresentar à ANTT: (...).

Contribuição: 15.3 Em até 90 (noventa) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas emqualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deveráapresentar à ANTT: (...).

Justificativa: O prazo de 20 (vinte) dias úteis é absolutamente insuficiente para a conclusão de todas as providências listadas pela cláusula 15.3 do Edital previamente

à assinatura do Contrato, ainda que este prazo seja eventualmente prorrogado, por igual período, conforme autorizado pela cláusula 15.7 do Edital. Diante da complexidade da implementação de algumas das providências exigidas pelo Contrato, entende-se razoável a extensão deste prazo para até 90 (noventa) dias úteis após a publicação do ato de homologação. Destaque-se que o estabelecimento de prazo inexequível é prejudicial tanto à futura Concessionária, quanto ao próprio Poder Concedente, podendo ensejar atrasos no início da Concessão.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. É importante relatar que no edital da 3ª Etapa - Fase III de concessões o prazo concedido foi de 20 dias úteis, não tendo sido relatado nenhum problema com o cumprimento do mesmo. Ademais, em caso de necessidade, este prazo pode ainda ser prorrogado por igual período. A concessão da alteração do prazo para até 90 dias úteis poderia comprometer o cronograma estabelecido para a nova concessão e causar uma descontinuidade na prestação do serviço, no trecho atualmente concedido à CONCEPA.

É importante relatar que considerando a necessidade de não haver descontinuidade na prestação do serviço ao usuário no trecho concedido à CONCEPA (BRs 290/116/RS), com base no cronograma vigente, o contrato de concessão foi extendido pelo período de um ano, até que o vencedor da licitação em andamento assuma o objeto do contrato.

180. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3860013

Assunto: Obras complementares da BR 101, trecho de Dom Pedro de Alcântara

Contribuição: Em anexo

Justificativa: As obras solicitadas irão trazer mais segurança aos pedestres, condições de acesso ao comércio do entorno da BR 101 bem como acesso ao município.

Anexo:

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Rio Grande do Sul
Sala do Cidadão

PR/RS-000249959/2013

TERMO DE REPRESENTAÇÃO

MPF - PR-RS
1.29.000.002049/2013-56

Data: 29/08/2013
Horário: 10h e 40 min.

Nome: Sandro Webber
Endereço: Av. Central n. 89 Bairro: Centro
Município: Dom Pedro de Alcantra Estado: RS
CEP: 95568-000
Telefone: 3664-0001
E-mail: sandrowebber1@gmail.com C.P.F.: 473775180/49
Documento de Identificação: 1024258525
Órgão expedidor: SSP/RS

ALEGAÇÕES: Os representantes apresentam documentação, que está anexada, referente à situação da BR 101 no município de Dom Pedro de Alcantra. Informam que faltam obras complementares que colocam a população em risco de vida.

Sandro Webber - Representante

Fabiano Lumertz Justo - Representante

Guilherme dos Santos Souza Servidor:

Praça Rui Barbosa, 57 – Térreo – Centro Histórico – Porto Alegre/RS – Telefone: (51) 3284-7411 / 7426 / 7431
saladocidadao@prrs.mpf.gov.br – www.prrs.mpf.gov.br

Resposta da área técnica: Anexo indicado não apresenta textos ou imagens específicos às intervenções citadas no Assunto

181. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3860028

Assunto: Referente "per_-_20170126" item 3.1.6."Canteiro Central e Faixa de Domínio", páginas 28; "Escopo dos Trabalhos Iniciais.

Contribuição: Cabe ressaltar que é muito importante, nas áreas urbanas e com características urbanas, a implantação de iluminação pública, tanto nas vias principais quanto marginais.

Justificativa: Nem sempre o farol dos veículos ilumina a uma distância em que o condutor possa visualizar o trânsito de pedestres, e ou mesmo animais, a fim de poder ter uma reação adequada, antes do local de risco. Estudos demonstram redução, principalmente de atropelamentos, em vias iluminadas.

Resposta da área técnica: Os estudos já preveem a iluminação de todas as travessias urbanas.

182. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861050

Assunto: Cláusula 7.1.1, inciso (i), do Contrato de Concessão: 7.1.1 As licenças e autorizações ambientais previstas nas subcláusulas 5.2.1 e 5.2.2 serão disponibilizadas à Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no subitem 3.2.1 do PER, com prazo de execução até o 5º (quinto) ano do prazo da Concessão. (i) As licenças e autorizações ambientais necessárias ao cumprimento da meta das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER, com prazo de execução até o 5º (quinto) ano do prazo da Concessão, serão disponibilizadas à Concessionária em até 24 (vinte e quatro) meses contados da Datada Assunção. (a) Na hipótese de expiração das referidas licenças e autorizações

e diante da impossibilidade de sua renovação, a Concessionária será responsável por renovar ou iniciar novos procedimentos de licenciamento ambiental, de forma compatível com os prazos de execução previstos no PER, exceto nos casos em que o Poder Concedente deu causa à expiração.

Contribuição: 7.1.1 As licenças e autorizações ambientais previstas nas subcláusulas 5.2.1 e 5.2.2 serão disponibilizadas à Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no subitem 3.2.1 do PER, com prazo de execução até o 5º (quinto) ano do prazo da Concessão. (i) As licenças e autorizações ambientais necessárias ao cumprimento da meta das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER, com prazo de execução até o 5º (quinto) ano do prazo da Concessão, serão disponibilizadas à Concessionária em até 24 (vinte e quatro) meses contados da Datada Assunção. (a) As licenças e autorizações ambientais necessárias à execução das atividades programadas para o 1º (primeiro) ano do prazo da Concessão devem ser disponibilizadas pelo Poder Concedente em prazo compatível com o início destas atividades; (b) O atraso na disponibilização das licenças e autorizações ambientais pelo Poder Concedente, para o qual a Concessionária não tenha contribuído, não poderão ensejar a aplicação de penalidades à Concessionária e nem comprometer a avaliação dos Parâmetros de Desempenho da Concessão, devendo, ainda, acarretar a correspondente extensão dos prazos prejudicados e o reequilíbrio dos eventuais impactos econômicos e financeiros gerados. (c) Na hipótese de expiração das referidas licenças e autorizações e diante da impossibilidade de sua renovação, a Concessionária será responsável por renovar ou iniciar novos procedimentos de licenciamento ambiental, de forma compatível com os prazos de execução previstos no PER, exceto nos casos em que o Poder Concedente deu causa à expiração.

Justificativa: A redação atual da cláusula 7.1.1, inciso (i), pode ensejar entendimento equivocado, prejudicial à execução das atividades programadas para o primeiro ano da Concessão. Isso porque, para tais atividades, é necessário que o Poder

Concedente disponibilize as licenças e autorizações ambientais necessárias em menos de 24 (vinte e quatro) meses. Caso contrário, não será possível iniciar a execução destas atividades dentro do prazo programado. Além disso, é fundamental que haja menção expressa às consequências contratuais que podem ou não decorrer de eventual atraso na disponibilização das licenças e autorizações ambientais a cargo do Poder Concedente, que tragam prejuízos à execução das obras pela Concessionária. Nesse sentido, é certo que, sendo a disponibilização das licenças encargo do Poder Concedente, eventual atraso no seu cumprimento não pode ensejar a responsabilização da Concessionária (desde que ela não tenha contribuído para a ocorrência do atraso), sendo vedada, portanto, a aplicação de penalidades em seu desfavor. Tampouco é autorizado que uma falta do Poder Concedente prejudique a avaliação dos Parâmetros de Qualidade da Concessão, importando na redução de sua remuneração futura. Por outro lado, caso tais atrasos prejudiquem o cumprimento do cronograma contratual pela Concessionária, é necessário que os prazos afetados sejam estendidos. Por fim, se os atrasos na disponibilização das licenças e autorizações ambientais a cargo do Poder Concedente acarretarem impactos econômicos ou financeiros negativos para a Concessão, estes impactos devem ser suportados pelo Poder Concedente, ensejando, quando for o caso, o reequilíbrio contratual em favor da Concessionária.

Resposta da área técnica: A contribuição foi acatada parcialmente.

Não haverá incompatibilidade entre o prazo para entrega das licenças e o início das obras, tendo em vista que, conforme atualização do cronograma de obras pleiteada nesta Audiência Pública, não são previstas obras de duplicação até o final do segundo ano da concessão, pelo que esse ponto específico não é acatado.

Quanto ao risco envolvendo eventual demora na transferência de licenças ambientais, a

contribuição mostra-se satisfeita com a alteração promovida na Cláusula 21.2.11, conforme reposta fornecida em relação ao Protocolo 3875547.

Quanto ao risco envolvendo a expiração de licenças ambientais, o mesmo é alocado

à

Concessionária, conforme Cláusula 21.1.5, enquanto que eventual prejuízo decorrente de fato atribuível ao Poder Concedente, incluindo o descumprimento de prazos a ele aplicáveis, já consta expressamente na Cláusula 21.2.3, pelo que esse ponto específico não é acatado.

183. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861060

Assunto: Inciso (xliv) da Parte II - Definições do Edital: Para os fins do presente Edital, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (xliv) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas às provenientes da Tarifa de Pedágio e de aplicações financeiras, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc.

Contribuição: Para os fins do presente Edital, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (xliv) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas às provenientes da Tarifa de Pedágio, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc.

Justificativa: Sugere-se a exclusão das aplicações financeiras do rol de Receitas Extraordinárias da Concessão, por se entender que essa previsão contraria o interesse público. Tal encargo acaba por estimular a retirada de verbas do caixa da Concessionária (a fim de se evitar o compartilhamento das receitas), o que, como resultado, tenderia a reduzir a saúde econômica da Concessionária e os recursos nela alocados, o que não apenas é prejudicial para o Poder Concedente e para os

usuários, como afronta o interesse público primário atrelado à Concessão. Ressalte-se que este entendimento está em consonância com o disposto pelo art. 1º da Resolução nº 2552/2008 da ANTT, segundo o qual "serão consideradas receitas extraordinárias as receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras".

Resposta da área técnica: A contribuição será aceita

Não existia a previsão de considerar as aplicações financeiras como receitas extraordinárias, o texto estava propondo a exclusão das receitas provenientes da tarifa de Pedágio e de aplicações financeira do rol das receitas extraordinárias. Entretanto visando evitar uma interpretação equivocada, como foi o caso da presente contribuição, propõe-se adequar texto do edital ao disposto na Resolução nº 2552/2008, que dispõe sobre a captação de recoitas extraordinárias nas rodovias concedidas

Assim o novo texto será:

"(xliv) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc."

184. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861064

Assunto: Cláusula 9.2.3 do Contrato de Concessão: 9.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

Contribuição: 9.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução do plano de desocupação, até o montante de R$ 1.319.590,49 (um milhão, trezentos e dezenove mil, quinhentos e noventa reais e quarenta e nove centavos), fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, na forma prevista na cláusula 22.5. OU, ALTERNATIVAMENTE 9.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios. (i) A Concessionária somente fará jus ao correspondente reequilíbrio econômico-financeiro em relação aos custos imprevistos havidos com as desocupações irregulares anteriores à Data de Assunção, que não estejam indicadas no Apêndice D do PER.

Justificativa: Conforme consta dos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica, a precificação do valor máximo da Tarifa Básica de Pedágio levou em consideração, dentre outros fatores, os custos com as desocupações irregulares na faixa de domínio, a serem executadas pela Concessionária. Tais custos foram estimados em R$ 1.319.590,49 (um milhão, trezentos e dezenove mil, quinhentos e noventa reais e quarenta e nove centavos). Entende-se que estes custos já estão precificados na Concessão e que, portanto, serão considerados na Proposta Econômica Escrita das Proponentes. Contudo, não poderão ser contemplados nas Propostas eventuais custos imprevistos e excepcionais havidos com as desocupações, que ultrapassem o montante previsto pelos estudos de viabilidade. Assim, entende-se que para estes custos extraordinários a Concessionária tem direito ao correspondente reequilíbrio econômico-financeiro. Por tal razão, sugere-se que a cláusula 9.2.3 adote o mesmo mecanismo de recomposição previsto pelo Contrato para as desapropriações, conforme acima sugerido. Alternativamente, sugere-se que o Contrato preveja expressamente o direito da Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação aos custos havidos com eventuais ocupações irregulares existentes na faixa

de domínio, que sejam anteriores à Data de Assunção e que não estejam indicadas no Apêndice D do PER. Isso, pois, as Proponentes somente podem levar em consideração em suas Propostas Econômicas Escritas os custos com as desocupações irregulares que sejam de seu conhecimento (ou seja, que constem do PER). Caso, após a assunção da operação, a futura Concessionária identifique outras ocupações irregulares já existentes desde antes do início da Concessão para além daquelas indicadas no PER, entende-se que os custos havidos com estas desocupações, por serem imprevistos e alheios à sua responsabilidade, devem ser reequilibrados.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.

A alocação do risco referentes às desocupações está clara na subclausula 21.1.8, corroborada pelas subclausulas 9.2.1 e 9.2.3.

9.2.1 A Concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do Sistema Rodoviário por todo o período da Concessão, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros.

9.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

185. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861069

Assunto: Cláusula 10.1.7 do Contrato de Concessão: 10.1.7 Durante a Concessão, o Poder Público poderá realizar investimentos no Sistema Rodoviário concedido, estejam ou não previstos no PER. Nesse caso, far-se-á a recomposição do equilíbrio

econômico-financeiro conforme a subcláusula 22.6, em decorrência da alteração de obrigações a cargo da Concessionária.

Contribuição: 10.1.7 Durante a Concessão, o Poder Público poderá realizar investimentos no Sistema Rodoviário concedido, estejam ou não previstos no PER. Nesse caso, far-se-á a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme a subcláusula 22.6, bem como a correspondente redução do capital mínimo integralizado pela Concessionária e a redução do valor da Garantia de Execução do Contrato , em decorrência da alteração de obrigações a cargo da Concessionária.

Justificativa: A eventual realização de investimentos pelo Poder Concedente no Sistema Rodoviário pode resultar a supressão de parte dos escopos da Concessão e, consequentemente, a redução das obrigações contratuais da Concessionária. Por tal razão, entende-se que esta situação deve ser acompanhada da respectiva redução do capital social mínimo integralizado pela Concessionária, bem como a redução do valor da Garantia de Execução do Contrato. Afinal, não se deve onerar a Concessionária com a manutenção destas exigências para além do que estritamente necessário para assegurar a exequibilidade do projeto. Sugere-se, assim, que tais consequências constem expressamente no Contrato de Concessão, conforme nossa contribuição.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.

O capital mínimo é considerado um item editalício, para a participação no processo licitatório, não sendo possível sua atualização após esta etapa. Por sua vez, na subclausula 12.1.1 já está prevista a redução do valor condicionada ao cumprimento das obras de ampliação de capacidade e a garantia de execução tem previsão de redução do valor relacionada as obras descritas no PER.

186. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861116

Assunto: Cláusula 7.2 do Edital: 7.2 A Garantia da Proposta deverá ter vigência de no mínimo 1 (um) ano a contar da data de recebimento dos envelopes, devendo ter prorrogado o seu prazo de validade pelo menos 15 (quinze) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, caso expire antes da data da assinatura do Contrato, sob pena de desclassificação no presente Leilão, se assim solicitado pela Comissão de Outorga e manifestado interesse da Proponente em permanecer no certame licitatório.

Contribuição: 7.2 A Garantia da Proposta deverá ter vigência de no mínimo 1 (um) ano a contar da data de recebimento dos envelopes, devendo ter prorrogado o seu prazo de validade pelo prazo de 1 (um) ano, pelo menos 15 (quinze) dias antes de seu vencimento, às expensas das próprias Proponentes, caso expire antes da data da assinatura do Contrato, sob pena de desclassificação no presente Leilão, se assim solicitado pela Comissão de Outorga e manifestado interesse da Proponente em permanecer no certame licitatório.

Justificativa: Em respeito à segurança jurídica das Proponentes, entende-se necessário indicar expressamente qual o prazo pelo qual a Garantia da Proposta deverá ser renovada, caso o certame licitatório se estenda por mais de um ano e a Proponente tenha interesse em permanecer na disputa.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.
A exposição de motivos foi suficiente.

187. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861124

Assunto: Cláusula 7.9, do Edital: 7.9 A Garantia da Proposta deverá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes, sem prejuízo das demais

penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: I. apresentação, pela Proponente vencedora, dos Documentos de Qualificação em desconformidade com o estabelecido pelo Edital, ressalvado o disposto no subitem 6.10; II. apresentação, pela Proponente vencedora, de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital; III. não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do Contrato; IV. recusa da Adjudicatária em celebrar o Contrato; V. prática, pela Proponente, de atos visando frustrar os objetivos do Leilão; VI. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANTT, em virtude de sua participação no Leilão, da data da apresentação da Garantia da Proposta até o prazo previsto no subitem 7.8, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades e da responsabilização residual pelo valor que extrapolar a Garantia da Proposta; e VII. retirada da proposta pela Proponente em até um ano contado da abertura do procedimento licitatório.

Contribuição: 7.9 A Garantia da Proposta deverá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação, incluindo, mas não se limitando às seguintes hipóteses: I. apresentação, pela Proponente vencedora, dos Documentos de Qualificação em desconformidade com o estabelecido pelo Edital, ressalvado o disposto no subitem 6.10; II. apresentação, pela Proponente vencedora, de Proposta Econômica Escrita que não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital; III. não cumprimento, pela Adjudicatária, das obrigações prévias à celebração do Contrato; IV. recusa da Adjudicatária em celebrar o Contrato; V. prática, pela Proponente, de atos visando frustrar os objetivos do Leilão; VI. cobertura de multas, penalidades e indenizações eventualmente devidas pelas Proponentes à ANTT, em virtude de sua participação no Leilão, da data da apresentação da Garantia da Proposta até o prazo previsto no subitem 7.8, sem

prejuízo da aplicação de outras penalidades e da responsabilização residual pelo valor que extrapolar a Garantia da Proposta; e VII. retirada da proposta pela Proponente em até um ano contado da abertura do procedimento licitatório. (a) A execução da Garantia da Proposta nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III desta cláusula depende da prévia comprovação do dolo ou má-fé da Proponente e da gravidade de sua conduta.

Justificativa: Entende-se que a hipótese de execução da Garantia da Proposta em função de apresentação de documentos de qualificação e da Proposta Econômica Escrita em desconformidade com as exigências do Edital, assim como o descumprimento de obrigações prévias à celebração do Contrato pela Adjudicatária, nos termos previstos na cláusula 7.9, não será automática. Ela dependerá da verificação de um elemento de culpabilidade na conduta da Proponente (dolo ou má-fé), assim como de gravidade de sua conduta. Isso, pois, nestas hipóteses, a execução da garantia é aplicada como forma de sanção administrativa e, assim sendo, deve observar uma série de princípios norteadores do exercício desta prerrogativa sancionadora pela Administração. Além do elemento de culpabilidade (imprescindível para a imposição de penalidades), é fundamental que a pena aplicada seja proporcional à falta cometida pelo particular. Nes se sentido, considerando-se que a execução da Garantia da Proposta é sanção bastante gravosa, sua imposição somente é autorizada nos casos em que a Proponente tiver cometido falta igualmente gravosa.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.

A exposição de motivos foi suficiente para a inclusão do item (a).

188. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861189

Assunto: Cláusula 10.5.6 do Contrato de Concessão: 10.5.6 O documento de recebimento definitivo deverá conter também a relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (à exceção dos Parâmetros de Desempenho previstos na subcláusula 10.5.4 e na Frente de Serviços Operacionais do PER), assim como o orçamento dos serviços necessários à sua adequação. Obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do Poder Concedente, que não os previstos na subcláusula10.5.4, sendo que os elementos dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor, serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.5, sendo concedido à Concessionária prazo compatível para sua execução.

Contribuição: 10.5.6 O documento de recebimento definitivo deverá conter também a relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (à exceção dos Parâmetros de Desempenho previstos na subcláusula 10.5.4 e na Frente de Serviços Operacionais do PER), assim como o orçamento dos serviços necessários à sua adequação. É obrigação da Concessionária a adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do Poder Concedente, que não os previstos na subcláusula 10.5.4, sendo que os elementos dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor, serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.5, sendo concedido à Concessionária prazo compatível para sua execução.

Justificativa: A redação atual da cláusula 10.5.6 parece estar incompleta após o final da primeira sentença. Sugere-se a correção da redação e o esclarecimento de seu significativo.

Resposta da área técnica: A correção foi aceita. Devido ao tamanho da cláusula, com intuito de maior clareza, a cláusula foi rearranjada como item da cláusula 10.5.5, da seguinte forma:

De:

O documento de recebimento definitivo deverá conter também a relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (à exceção dos Parâmetros de Desempenho previstos na subcláusula 10.5.4 e na Frente de Serviços Operacionais do PER), assim como o orçamento dos serviços necessários à adequação dos demais Parâmetros de Desempenho dos bens recebidos em definitivo do Poder Concedente, que não os previstos na subcláusula 10.5.4, sendo que os elementos dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor, serão aprovados pela ANTT em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.5, sendo concedido à Concessionária prazo compatível para sua execução.

Para:

(i) O documento de recebimento definitivo das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, deverá conter a relação dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER não atendidos (à exceção dos Parâmetros de Desempenho previstos na subcláusula 10.5.4 e na Frente de Serviços Operacionais do PER), assim como o orçamento dos serviços necessários à sua adequação.

(ii) Os elementos dos Parâmetros de Desempenho a serem adequados, assim como seu valor, serão aprovados pela ANTT de acordo com resoluções específicas definitivo, sendo concedido à Concessionária prazo compatível para sua execução.

Também foram adequados, no caso, retirados os prazos para a avaliação de projetos pela ANTT, de acordo com as alterações propostas na subclausula 6.2.

189. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861211

Assunto: Cláusula 9.5 do Edital: 9.5 Juntamente com os Documentos de Qualificação, indicados no Anexo 5, devem ser apresentados os seguintes

documentos: I. uma carta de instituição ou entidade financeira que assessorou a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do Anexo 19 ao presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do Anexo 21 ao presente Edital; e II. uma carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo do Anexo 20 ao presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a empresa de auditoria independente como conteúdo mínimo do Anexo 21 ao presente Edital.

Contribuição: 9.5 Juntamente com a Proposta Econômica Escrita, indicados no Anexo 5, devem ser apresentados os seguintes documentos: I. uma carta de instituição ou entidade financeira que assessorou a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do Anexo 19 ao presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do Anexo 21 ao presente Edital; e II. Uma carta de empresa de auditoria independente, registrada perante a Comissão de Valores Mobiliários – CVM, declarando que analisou o Plano de Negócios a ela apresentado pela Proponente e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo do Anexo 20 ao presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a empresa de auditoria independente como conteúdo mínimo do Anexo 21 ao presente Edital.

Justificativa: Entende-se que os documentos indicados nos incisos I e II da cláusula 9.5 do Edital não integram os Documentos de Qualificação das Proponentes, mas sim a Proposta Econômica Escrita, uma vez que se referem à viabilidade e

exequibilidade do Plano de Negócios apresentado, e não à capacidade ou qualificação das Proponentes. Tanto é assim que esta subcláusula está inserida na cláusula 9 do Edital, que dispõem especificamente sobre a apresentação das Propostas Econômicas Escritas. Tendo isso em vista, e se considerando ainda que, em conformidade com a Lei nº 8.666/1993 e com o próprio Edital, a etapa de análise dos Documentos de Qualificação apenas pode ser iniciada após o encerramento do julgamento das Propostas Econômicas Escritas, entende-se ser vedada a apresentação de documentos que integram esta Proposta Econômica Escrita em conjunto com os demais Documentos de Qualificação. Portanto, sugere-se que a redação da cláusula 9.5 do Edital seja alterada, substituindo o termo "Documentos de Qualificação" por "Proposta Econômica Escrita". Especificamente no que se refere ao inciso II desta cláusula 9.5, sugere-se a indicação do órgão competente para realizar o registro da auditoria independente da Proposta Econômica Escrita, evitando-se, com isso, eventuais dúvidas ou entendimentos divergentes. De acordo com o previsto pela Lei nº 6.404/1976 (Lei das Sociedades por Ações) e pela Instrução CVM nº 308/1999, o órgão competente para registro destas auditorias é a Comissão de Valores Mobiliários.

Resposta da área técnica: Contribuição parcialmente aceita.

A subcláusula faz parte da cláusula Proposta Econômica escrita, que fazem parte da avaliação da viabilidade do projeto. Os documentos do anexo 5, por sua vez, são documentos de outra natureza, de qualificação. Enquanto o registro perante a CVM, observa-se que a obrigação se encontrará no Anexo 20 Carta de declaração de análise da proposta econômica escrita e adequabilidade pela auditoria independente.

190. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861221

Assunto: Cláusula 12.6 do Contrato de Concessão: 12.6 A Garantia de Execução do Contrato também poderá ser executada sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela ANTT, na forma da regulamentação vigente, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.

Contribuição: 12.6 A Garantia de Execução do Contrato também poderá ser executada sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela ANTT, respeitados os normativos da SUSEP e a regulamentação vigente, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.

Justificativa: Entende-se necessário que conste do Contrato menção expressa à obrigatoriedade de observância dos requisitos formais para a execução do seguro-garantia previstos pelos normativos da SUSEP e pela regulamentação vigente, os quais exigem outras providências para além da mera notificação do tomador.

Resposta da área técnica: A contribuição não aceita.

Observa-se que já está previsto na cláusula 12.6 do contrato que a execução da garantia se dará na forma da regulamentação vigente. Ademais, conforme previsto na cláusula 12.3, a garantia de execução do contrato poderá ser prestada em modalidades distintas ao seguro-garantia:

• caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal;

• fiança bancária, na forma do modelo que integra o Anexo 3;

• ou seguro-garantia cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo do Anexo 4.

No Anexo 4, que trata do seguro-garantia, quando está modalidade for a escolhida pela concessionária, o item 4.1 define que a apólice de seguro-garantia deverá observar os termos dos atos normativos da SUSEP aplicáveis a seguros-garantia.

191. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861687

Assunto: Cláusula 14.1.1 do Contrato de Concessão: 14.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no Contrato, no PER e na legislação aplicável, a Concessionária deverá: 14.1.1 dar conhecimento imediato à ANTT de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, comas medidas adotadas para sanar o problema;

Contribuição: 14.1 No Prazo da Concessão, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no Contrato, no PER e na legislação aplicável, a Concessionária deverá: 14.1.1 dar conhecimento imediato à ANTT de todo e qualquer fato que comprometa ou altere de modo relevante o normal desenvolvimento da Concessão, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, comas medidas adotadas para sanar o problema;

Justificativa: A cláusula 14.1.1 não elucida o que se entende por "fato que altere de modo significativo o normal desenvolvimento da Concessão". Dado o caráter subjetivo desta expressão, entende-se inviável o estabelecimento de um rol, exaustivo ou mesmo exemplificativo, de fatos que podem ser assim caracterizados. Contudo, para que se assegure maior segurança jurídica à futura Concessionária, sugere-se a inclusão de menção à obrigação de comunicar ao Poder Concedente a ocorrência não apenas de fatos que alterem o desenvolvimento normal da Concessão, mas que também possam comprometê-la. Com esta alteração, confere-se uma noção mais precisa de quais fatos são relevantes para os fins da cláusula em questão.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Trata-se de texto já previsto nos contratos de concessão mais recentes (3ª Etapa - Fase III), o qual será mantido uma vez que a alteração proposta não parece acrescentar uma maior segurança jurídica à futura Concessão.

192. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3861702

Assunto: Cláusula 15.3, inciso II do Edital: 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) II. prova de constituição da SPE, com a correspondente certidão do registro empresarial competente, bem como o respectivo comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas ou de subsidiária integral na hipótese de Proponente individual, na forma de sociedade por ações;

Contribuição: 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) II. prova de constituição da SPE, com a correspondente certidão do registro empresarial competente, bem como o respectivo comprovante de inscrição perante o Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas ou, na hipótese de Proponente individual, prova de constituição de subsidiária integral ou holding na forma de sociedade por ações;

Justificativa: Caso determinada Proponente constituída sob a forma de fundo de investimento seja declarada vencedora do certame, tendo concorrido no Leilão individualmente, não será possível atender à exigência constante da cláusula 15.3, inciso II, conforme sua atual redação. Isso porque os fundos de investimento, por se tratarem de entidades despersonalizadas, não podem constituir subsidiária integral. Assim, sugere-se que a cláusula 15.3, ao exigir da Adjudicatária a prova de constituição de SPE, preveja a possibilidade de apresentação de prova de constituição de subsidiária integral ou holding.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.

No processo de revisão foi utilizado o texto já proposto para a minuta do edital de concessão da BR 365/364- GO/MG, que previa a exceção aos fundos de investimento.

193. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3873230

Assunto: Cláusula 18.6.4 do Contrato de Concessão: 18.6.4 O Fator X, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto quinquenalmente pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

Contribuição: Exclusão desta cláusula OU, ALTERNATIVAMENTE, 18.6.4 O Fator X, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão e que, a partir do 6º (sexto) ano do Prazo da Concessão, será limitado ao intervalo de -2% e 2%, será revisto quinquenalmente pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

Justificativa: A cláusula 18.6.4 do Contrato prevê a aplicação do Fator X, destinado a fomentar ganhos de produtividade pela Concessionária, sob pena de aplicação de um deflator no índice de reajuste contratual. Embora se considere produtiva a inclusão de fator que induza à conquista de ganhos de produtividade pela Concessionária, nota-se que não há definição no Contrato de qual seria este critério de produtividade e quais seriam os componentes do Fator X. A referida cláusula prevê somente que o Fator X será revisto quinquenalmente pela ANTT, "com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de

ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro". Tendo em vista a impossibilidade de se admitir que tal deflator seja construído de maneira subjetiva e arbitrária, sugere-se sua exclusão do Contrato. Alternativamente, sugere-se que, caso não se acate a presente contribuição, ao menos se determine que, após o 6º ano da Concessão, a aplicação do Fator X seja limitada ao range de dois pontos percentuais, positivos ou negativos. Trata-se de solução que já foi adotado em outros contratos de concessão de serviços públicos, a exemplo dos contratos de concessão aeroportuária licitados pela ANAC em 2017 e que, portanto, se mostra juridicamente viável e adequada.

Resposta da área técnica: A contribuição não será aceita
Em relação à metodologia de cálculo do fator X, informamos que o tema faz parte da Agenda regulatória da ANTT para o biênio 2017/2018, com previsão de conclusão da Resolução Regulatória até o final de 2017.

194. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3873274

Assunto: Cláusula 15.3, inciso VII, alínea C do Edital: 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) VII. descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo: (...) c) indicação da composição societária da Concessionária, conforme aplicável, e de suas Controladoras, conforme definido na Minuta do Contrato, até o nível das pessoas físicas;

Contribuição: 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) VII. descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo: (...) c) indicação da composição

societária da Concessionária, conforme aplicável, e de suas Controladoras, conforme definido na Minuta do Contrato, até o nível das pessoas físicas, exceto para os fundos de investimentos; OU, ALTERNATIVAMENTE 15.3 Em até 20 (vinte) dias úteis após a publicação do ato de homologação, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a Adjudicatária deverá apresentar à ANTT: (...) VII. descrição da estrutura acionária e de gestão considerada para a SPE, contendo: (...) c) indicação da composição societária da Concessionária, conforme aplicável, e de suas Controladoras, conforme definido na Minuta do Contrato, até o nível das pessoas físicas. Se a Concessionária for constituída por fundos de investimentos, deverão ser identificados apenas os cotistas majoritários ou os órgãos e respectivos membros com poder de influência para alterar o estatuto do fundo, detentores dos poderes análogos àqueles referidos na Lei Federal nº 6.404/76.

Justificativa: A cláusula 5.1.III do Edital autoriza a participação de fundos de investimentos no Leilão. Contudo, alguns dos requisitos editalícios não são compatíveis ou adequados com a participação destes concorrentes. É o que ocorre em relação à cláusula 15.3, VII, "c", que exige a identificação da composição societária da Concessionária e de suas Controladoras, até o nível das pessoas físicas. Ocorre que os fundos de investimento são entidades despersonalizadas, de modo que este requisito não lhe pode ser aplicável. Por tal razão, entende-se necessária a inclusão de menção expressa à inaplicabilidade desta exigência para os fundos de investimentos. Alternativamente, sugere-se que para os fundos de investimentos, exija-se, para os fins da cláusula em questão, a identificação dos cotistas majoritários, ou de órgão e respectivos membros com poder de influência para alterar o estatuto do fundo, detentores dos poderes análogos àqueles referidos na Lei Federal nº 6.404/76. Trata-se de solução que compatibiliza a finalidade buscada por dispositivo contratual com a estrutura societária dos fundos de investimentos.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita. A exposição de motivos somou-se as alterações já propostas na minuta do edital da Concessão da BR 365/364-GO/MG, assim foram alterados os itens c e g.

195. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3873320

Assunto: Cláusula 20.6 do Contrato de Concessão: 20.6 O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER será considerado inexecução parcial do Contrato e ensejará à Concessionária a aplicação das sanções previstas nas subcláusulas 20.7 (ii) e/ou 20.7 (iii), sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do Anexo 5.

Contribuição: 20.6 O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER será considerado inexecução parcial do Contrato e ensejará à Concessionária a aplicação das sanções previstas nas subcláusulas 20.7 (ii) e/ou 20.7 (iii), sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do Anexo 5. Tais penalidades não poderão ser aplicadas cumulativamente com as multas previstas na subcláusula 20.5 acima.

Justificativa: A cláusula 20.5 do Contrato refere-se às multas aplicadas pela ANTT em caso de não atendimento aos Parâmetros de Qualidade indicados pelo PER, no que concerne à condição do pavimento de cada um dos subtrechos do Sistema Rodoviário. Por sua vez, a cláusula 20.6 prevê a aplicação de multa pela inexecução parcial do Contrato, decorrente do não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER. Tendo em vista que ambas as cláusulas se referem ao sancionamento da Concessionária em decorrência de um mesmo fato gerador (o descumprimento dos Parâmetros de Qualidade), é vedada a aplicação cumulativa das duas sanções, em respeito ao princípio do ne bis in idem. Por se tratar de princípio imperativo que deve nortear o exercício da prerrogativa sancionadora da Administração, sugere-se que a vedação à aplicação cumulativa das multas conste expressamente da cláusula 20.6. Destaca-se que esta previsão foi adotada pela ANTT em contratos de concessões rodoviárias, em rodadas de licitação anteriores.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. As cláusulas 20.5 e 20.6 dizem respeito a eventos distintos. A primeira refere-se exclusivamente a condição do pavimento e na fiscalização inerente a cláusula de Ajuste Final dos Resultados, ocorrida somente ao final do prazo da concessão, e, portanto, não se confunde com o disposto no item 20.6, que não se limita às condições de pavimento e diz respeito aos fatos ocorridos ao longo do período da concessão.

196. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3873370

Assunto: Cláusula 6 do Anexo 5 do Edital: 6 Quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar para sua qualificação jurídica os seguintes documentos:

Contribuição: 6 Quando a Proponente for fundo de investimento, deverá apresentar para sua qualificação jurídica os seguintes documentos, em substituição à apresentação dos documentos da Tabela I:

Justificativa: A Tabela I do Anexo 5 do Edital indica o rol de documentos de qualificação que, a princípio, deverão ser apresentados pelas Proponentes na fase de habilitação. Por sua vez, a Tabela IV deste mesmo Anexo 5 traz o rol de documentos de qualificação a serem apresentados pelas Proponentes constituídas sob a forma de fundos de investimentos, considerando-se que a cláusula 5.1, inciso III, do Edital autoriza a participação destes fundos no Leilão. Para evitar eventuais divergências na interpretação das exigências editalícias (que, caso não atendidas poderão ensejar a inabilitação das Proponentes), solicita-se a inclusão de referência expressa no sentido de que a apresentação dos documentos de qualificação previstos na Tabela IV se dará em substituição à apresentação dos documentos da Tabela I.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Entende-se que o texto atual deixa claro que as exigências de qualificação jurídica dos fundos de investimento não se confundem com as constantes da Tabela I, relativas a pessoas jurídicas.

197. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3873383

Assunto: Cláusula 20.14 do Contrato de Concessão: 20.14 As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderão ser revertidas para a modicidade tarifária, a critério da ANTT.

Contribuição: 20.14 As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderão ser revertidas para a modicidade tarifária ou compensadas com a inclusão de novos investimentos a cargo da Concessionária, a critério da ANTT.

Justificativa: Entende-se interessante a ampliação do rol das hipóteses que autorizam a conversão de eventuais multas aplicadas à Concessionária em medidas benéficas aos usuários, para que passe a contemplar não apenas a diminuição do valor das tarifas, mas também a realização de novos investimentos na Concessão. Trata-se de alteração que privilegia o interesse público primário, contrapondo-se aos interesses meramente arrecadatórios do Poder Concedente, e que já foi admitida e consagrada pela ANTT na própria cláusula 20.14, mas que, em nosso entendimento, deve ser ampliada para incluir outras formas de reversão das multas em benefício do interesse público dos usuários.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.

A lei 13448 de 5 de junho de 2017, em seu artigo 30, autoriza a União e os entes da administração pública federal indireta e compensar haveres de natureza não tributária, incluindo multas, no âmbito dos contratos do setor rodoviário e ferroviário. A situação de reversão da multa já se encontrava nos contratos anteriores.

198. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3873493

Assunto: Cláusula 21.2.6 do Contrato de Concessão: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data da publicação do Edital, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

Contribuição: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)21.2.6 implantação de novas rotas, em quaisquer modalidades, ou caminhos alternativos rodoviários, livres de pagamento de Tarifa de Pedágio ou com Tarifa de Pedágio com valor inferior ao da Tarifa Básica de Pedágio praticado pela Concessionária, que não existissem e que não estivessem previstos, na data da publicação do Edital, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

Justificativa: Sugere-se que a cláusula mencionada esclareça expressamente a responsabilidade do Poder Concedente pelos custos decorrentes da implantação de novas rotas de fuga, não apenas rodoviárias, mas de quaisquer outros modais (ferroviário, aquaviário, etc.). Além disso, entende-se necessária a referência expressa à responsabilidade do Poder Concedente com os custos da implantação de novas rotas de fuga que possuam Tarifa de Pedágio com valor inferior ao da tarifa praticada pela Concessionária, uma vez que esta circunstância também tem o condão de gerar uma diminuição do tráfego nas rodovias operadas pela Concessionária, trazendo impactos econômico-financeiros para a Concessão.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Não parece razoável supor a existência de modos de transporte alternativos ao rodoviário que se caracterizem pela isenção em sua fruição, sejam eles aéreo, aquaviário ou ferroviário. As alternativas rodoviárias que não existiam e não estavam previstas na data de

publicação do Edital e que porventura venham a ter cobrança de tarifa de pedágio, independentemente de seu valor, não se enquadram no conceito de fuga de pedágio e não tem o condão de afetar a projeção de demanda da Concessionária além dos limites do risco do negócio. Os casos de projetos Greenfield de infraestruturas rodoviárias também não devem ser considerados, vez que estes não possuirão valor de tarifa de pedágio inferior ao de um trecho concedido já existente.

199. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874499

Assunto: Cláusula 1 do Anexo 19 do Edital: 1 Pela presente carta, o [nome da instituição ou entidade financeira] ("Instituição financeira"), instituição financeira que assessora o [nome da Proponente] ("Proponente"), de acordo com o inciso I do subitem 9.4 e o subitem 9.6, do Edital de Concessão n° [●]/[●] ("Edital"), declara, para os devidos fins, que analisou o Plano de Negócios apresentado pela Proponente, com uma Tarifa Básica de Pedágio de R$ [●] (●), referenciada a março de 2015, e atesta a sua viabilidade e exequibilidade sob os aspectos da montagem financeira do empreendimento.

Contribuição: 1 Pela presente carta, o [nome da instituição ou entidade financeira] ("Instituição financeira"), instituição financeira que assessora o [nome da Proponente] ("Proponente"), de acordo com o inciso I do subitem 9.4 e o subitem 9.6, do Edital de Concessão n° [●]/[●] ("Edital"), declara, para os devidos fins, que analisou o Plano de Negócios apresentado pela Proponente e atesta a sua viabilidade e exequibilidade sob os aspectos da montagem financeira do empreendimento.

Justificativa: Solicita-se a exclusão da referência ao preço ofertado na Proposta Econômica Escrita para a Tarifa Básica de Pedágio. Por se tratar de informação concernente à estratégia negocial da Proponente e que está diretamente atrelada ao critério de julgamento do Leilão, entende-se que a sua inclusão neste documento (Carta de Declaração de Análise da Proposta Econômica Escrita e

Viabilidade pela Instituição Financeira), elaborado e assinado alguns dias antes do envio das propostas e da abertura dos envelopes, pode colocar em risco a confidencialidade destes dados e, em consequência, prejudicar a concorrência.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A presença da referência ao preço ofertado na proposta econômico-financeira é fundamental para que a exequibilidade de cada proposta seja analisada pela Instituição Financeira. Entretanto, visando resguardar as informações de caráter estratégico do negócio, o Anexo 21 do Edital prevê a assinatura de um Termo de confidencialidade entre a Proponente e a Instituição Financeira.

200. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874507

Assunto: Anexo 20 do Edital: Considerando o Plano de Negócios elaborado pela Proponente, com uma Tarifa Básica de Pedágio de R$ [●] (●), referenciada a março de 2015, por conta e risco desta, inclusive no que toca à exatidão e à completude dos dados;

Contribuição: Considerando o Plano de Negócios elaborado pela Proponente, por conta e risco desta, inclusive no que toca à exatidão e à completude dos dados;

Justificativa: Solicita-se a exclusão da referência ao preço ofertado na Proposta Econômica Escrita para a Tarifa Básica de Pedágio. Por se tratar de informação concernente à estratégia negocial da Proponente e que está diretamente atrelada ao critério de julgamento do Leilão, entende-se que a sua inclusão neste documento (Carta de Declaração de Análise da Proposta Econômica Escrita e Adequabilidade pela Auditora Independente), elaborado e assinado alguns dias antes do envio das propostas e da abertura dos envelopes, pode colocar em risco a confidencialidade destes dados e, em consequência, prejudicar a concorrência.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A presença da referência ao preço ofertado na proposta econômico-financeira é fundamental para que a

exequibilidade de cada proposta seja analisada pela Auditoria independente. Entretanto, visando resguardar as informações de caráter estratégico do negócio, o Anexo 21 do Edital prevê a assinatura de um Termo de confidencialidade entre a Proponente e a Auditora independente.

201. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874534

Assunto: Cláusula 21.2.14 do Contrato de Concessão: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na subcláusula 10.1.7 até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;

Contribuição: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)21.2.14 defeitos em obras realizadas pela CONCEPA ou pelo Poder Público, conforme previsto na subcláusula 10.1.7 até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;

Justificativa: Entende-se que eventuais impactos que decorram de eventos relacionados às obras e serviços executados pela CONCEPA até a Data de Assunção da Concessão não podem ser suportados pela Concessionária, pois são alheios à sua esfera de responsabilidade. Por tal razão é que o Poder Concedente deve assumir os riscos decorrentes destes eventos, conforme sugerido nesta contribuição.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.
Foi incluído na subclausula a menção à Concepa, conforme texto a seguir:
21.2.14 defeitos em obras realizadas pela CONCEPA ou pelo Poder Público, conforme previsto na subcláusula 10.1.7 até o recebimento definitivo destas obras pela Concessionária;

202. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874547

Assunto: Cláusula 21.2.15 do Contrato de Concessão: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)21.2.15 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.3;

Contribuição: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)21.2.15 custos com desapropriação e desocupação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.3;

Justificativa: Entende-se que o Contrato deve atribuir ao Poder Concedente a responsabilidade pelos custos imprevistos e extraordinários havidos pela Concessionária com as desocupações irregulares já existentes na faixa de domínio, que ultrapassem o montante previsto nos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica disponibilizados junto com o Edital do Leilão. Isso, pois, as Proponentes apenas podem considerar em suas Propostas Econômicas Escritas o montante estimado pela ANTT para as desocupações, sendo que quaisquer valores que excedam a quantia indicada, por serem imprevistos, ensejam o direito ao reequilíbrio contratual.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
A concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio, devendo arcar com todos os investimentos, pagamentos e despesas, nos termos das subclausulas da cláusula 9.2 do contrato em pauta, Desocupação e faixas de domínio.

203. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874584

Assunto: Cláusula 1.1.1, alínea (vii) do Contrato de Concessão: 1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as

seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...)(vii) CCI: Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.

Contribuição: 1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...)(vii) CAM-CCBC: Centro de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil-Canadá.

Justificativa: Em observância ao princípio da economicidade, sugere-se a substituição da câmara arbitral indicada no Contrato (CCI) pelo Centro de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), que possui tabela de honorários e custas processuais de menor valor. Ressalte-se que a CAM-CCBC é um dos principais centros de arbitragem do país, bastante renomada e com ampla experiência em procedimentos arbitrais. Portanto, entende-se que a substituição ora sugerida atende ao interesse público, uma vez que implica uma redução de custos para as partes, preservada a qualidade e excelência dos serviços contratados.

Resposta da área técnica: Parcialmente aceita. O item foi modificado, em virtude do art. 31, § 5º, da Lei nº 13.448/17.

204. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874596

Assunto: Cláusula 21.2 do Contrato de Concessão: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)

Contribuição: Inclusão de subcláusula: "21.2.20. Impactos dos atrasos no cronograma contratual, que não tenham decorrido de fatos imputáveis à Concessionária."

Justificativa: Sugere-se a inclusão de novo inciso na cláusula 21.2, atribuindo expressamente ao Poder Concedente o risco decorrente dos impactos de eventuais atrasos no cumprimento do cronograma contratual, que não tenham decorrido de fatos imputáveis à Concessionária. Isso, porque, caso alguma ocorrência alheia à esfera de vontade e responsabilidade da Concessionária impeça ou prejudique o cumprimento dos prazos contratuais, os impactos daí decorrentes (aumento de custos, perda de receitas, descumprimento de prazos, dentre outros) não podem ser suportados por ela.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
Essa previsão se encontra exposta e listada nas subclausulas 21.2 não existindo justificativa de se incluir outra subclausula.

205. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3874605

Assunto: Cláusula 1.1.1, alínea (l) do Contrato de Concessão: 1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (l) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas às provenientes da Tarifa de Pedágio e de aplicações financeiras, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc.

Contribuição: 1.1.1 Para os fins do presente Contrato, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões: (...) (l) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas às provenientes da Tarifa de Pedágio, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc**.**

Justificativa: Sugere-se a exclusão das aplicações financeiras do rol de Receitas Extraordinárias da Concessão, por se entender que essa previsão contraria o interesse público. Tal encargo acaba por estimular a retirada de verbas do caixa da Concessionária (a fim de se evitar o compartilhamento das receitas), o que, como resultado, tenderia a reduzir a saúde econômica da Concessionária e os recursos nela alocados, o que não apenas é prejudicial para o Poder Concedente e para os usuários, como afronta o interesse público primário atrelado à Concessão. Ressalte-se que este entendimento está em consonância com o disposto pelo art. 1º da Resolução nº 2552/2008 da ANTT, segundo o qual "serão consideradas receitas extraordinárias as receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras".

Resposta da área técnica: A contribuição será aceita. Não existia a previsão de considerar as aplicações financeiras como receitas extraordinárias, o texto estava propondo a exclusão das receitas provenientes da tarifa de Pedágio e de aplicações financeira do rol das receitas extraordinárias. Entretanto visando evitar uma interpretação equivocada, como foi o caso da presente contribuição, propõe-se adequar texto do contrato ao disposto na Resolução nº 2.552/2008, que dispõe sobre a captação de recoitas extraordinárias nas rodovias concedidas

Assim o novo texto será:

"(l) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc."

206. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875536

Assunto: Cláusula 21.2 do Contrato de Concessão: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)

Contribuição: Inclusão de subcláusula: "21.2.20. Discrepâncias de qualidade nos Bens da Concessão, de caráter extraordinário, imprevisto ou incomum, identificadas pela Concessionária quando da assunção do Sistema Rodoviário, que sejam anteriores à Data de Assunção;"

Justificativa: Sugere-se menção expressa às possíveis discrepâncias encontradas pela Concessionária quanto à qualidade dos Bens da Concessão, em comparação àquilo que legitimamente se esperava tendo em vista as informações e documentos disponibilizados pela ANTT durante o Leilão e se considerando o atual status de operação do Sistema Rodoviário. A providência é relevante uma vez que não é possível antever quanto tempo transcorrerá entre a entrega das propostas e a efetiva assunção do Sistema pela Concessionária, nem os efeitos desse intervalo para as efetivas condições dos trechos rodoviários. Veja-se que a responsabilidade do Poder Concedente nestes casos não seria ilimitada, mas restrita tão somente às divergências qualificadas como extraordinárias, imprevistas e incomuns, e que remetam a período anterior ao início da Concessão. Isso, pois, preenchidos estes requisitos, não se caracteriza a responsabilidade da futura Concessionária.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
Existe a previsão contratual 4.2.3 A Concessionária declara ter conhecimento da natureza e das condições dos Bens da Concessão que lhe serão transferidos pela União na Data da Assunção, não podendo ser alocada como risco do poder concedente.

207. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875537

Assunto: Cláusula 21.2 do Contrato de Concessão: 21.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão: (...)

Contribuição: Inclusão de subcláusula: "21.2.20. Obras, serviços e atividades executadas pela CONCEPA, antes ou depois da Data de Assunção da Concessão, bem como todos os demais fatos a ela imputáveis."

Justificativa: Entende-se que eventuais impactos que decorram de eventos relacionados às obras e serviços executados pela CONCEPA antes ou depois da Data de Assunção da Concessão não podem ser suportados pela Concessionária, pois são alheios à sua esfera de responsabilidade. Por tal razão é que o Poder Concedente deve assumir os riscos decorrentes destes eventos, conforme sugerido nesta contribuição.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Entende-se que a subcláusula 21.2.12 é suficiente para resguardar a futura Concessionária de riscos alheios à sua esfera de responsabilidade.

208. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875539

Assunto: Cláusula 3.2 do Contrato de Concessão: 3.2 O presente Contrato poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses: (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado; (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada; (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração

Contribuição: 3.2 O presente Contrato poderá ser prorrogado, a critério do Poder Concedente e mediante interesse da Concessionária, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses: (i) pela presença do interesse público, devidamente justificado;

(ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada; (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração.

Justificativa: Por se tratar de relação contratual bilateral, o Contrato de Concessão somente poderá ser prorrogado mediante consentimento de ambas as partes, sendo que a prorrogação do ajuste não pode ser imposta unilateralmente pelo Poder Concedente. Sugere-se a alteração da redação atual para que esta condição conste expressamente da cláusula 3.2 do Contrato, evitando-se eventuais entendimentos em sentido contrário.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita pelos motivos expostos.

209. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875543

Assunto: Cláusula 24.4 do Contrato de Concessão: 24.4 O capital social adicional da Concessionária será calculado conforme exposto abaixo: 24.4.1 A Concessionária será obrigada a integralizar o capital social adicional somente se o deságio vencedor do certame for superior a 15% (quinze por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. 24.4.2 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária antes da assinatura do Contrato será calculado de acordo com a seguinte metodologia: (i) Aporte adicional de R$ 3.274.000,00 (três milhões e duzentos e setenta e quatro mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado dentro do intervalo de 15% (quinze por cento) a 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. (ii) Aporte adicional fixo de R$ 49.110.553,00 (quarenta e nove milhões e cento e dez mil e quinhentos e cinquenta e três reais) somado a R$ 4.232.000 (quatro milhões e duzentos e trinta e dois mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado acima de 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. (iii) No caso de valores

de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nas subcláusulas 24.4.2 (i) e (ii). 24.4.3 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária até o finaldo primeiro ano de Concessão será calculado de acordo com a seguintemetodologia: (i) Aporte adicional conforme a tabela abaixo para cada pontopercentual de deságio praticado dentro do intervalo de 50%(cinquenta por cento) a 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básicade Pedágio. (i) Aporte adicional conforme a tabela abaixo para cada ponto percentual de deságio praticado dentro do intervalo de 50% (cinquenta por cento) a 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio (...). (ii) Aporte adicional fixo de R$ 163.527.067,00 (cento e sessenta e três milhões e quinhentos e vinte e sete mil e sessenta e sete reais) somado a R$ 34.100.000,00 (trinta e quatro milhões e cem mil reais) para cada ponto percentual de deságio praticado acima de 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. (iii) No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nas subcláusulas 24.4.3 (i) e (ii).

Contribuição: 24.4 O capital social adicional da Concessionária será calculado conforme exposto abaixo: 24.4.1 A Concessionária será obrigada a integralizar o capital social adicional somente se tiver apresentado em sua Proposta deságio superior a 15% (quinze por cento) da Tarifa Básica de Pedágio. 24.4.2 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária antes da assinatura do Contrato será calculado de acordo com a seguinte metodologia: (i) Para deságio praticado dentro do intervalo de 15% (quinze por cento) a 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser feito aporte adicional de R$ 3.274.000,00 (três milhões e duzentos e setenta e quatro mil reais) para cada ponto percentual de deságio superior a 15%. (ii) Para deságio praticado acima de 30% (trinta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser realizado aporte adicional fixo de R$ 49.110.553,00 (quarenta e nove milhões e cento e dez mil e quinhentos e cinquenta e três reais), somado a aporte adicional de R$ 4.232.000 (quatro milhões e duzentos

e trinta e dois mil reais) para cada ponto percentual de deságio superior a 30%. (iii) No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nas subcláusulas 24.4.2 (i) e (ii). 24.4.3 O capital social adicional a ser integralizado pela Concessionária até o final do primeiro ano de Concessão será calculado de acordo com a seguinte metodologia: (i) Para deságio praticado dentro do intervalo de 50% (cinquenta por cento) a 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser realizado aporte adicional para cada ponto percentual de deságio neste intervalo, conforme a tabela abaixo: (...). (ii) Para deságio praticado acima de 60% (sessenta por cento) da Tarifa Básica de Pedágio, deverá ser realizado aporte adicional fixo de R$ 163.527.067,00 (cento e sessenta e três milhões e quinhentos e vinte e sete mil e sessenta e sete reais), somado a R$ 34.100.000,00 (trinta e quatro milhões e cem mil reais) para cada ponto percentual de deságio superior a 60%. (iii) No caso de valores de deságio não inteiros, o montante do aporte adicional será calculado via interpolação simples, respeitando-se o estabelecido nas subcláusulas 24.4.3 (i) e (ii). 24.4.4 Os aportes adicionais a que se referem as cláusulas 24.4.2 e 24.4.3, a serem realizados pela Concessionária, devem observar os intervalos e valores previstos na tabela abaixo: (tabela em anexo).

Justificativa: A redação atual das cláusulas que tratam dos aportes adicionais de capital social está bastante confusa, o que pode dificultar sua compreensão pelas Proponentes e pela futura Concessionária, bem como gerar eventuais conflitos quanto à sua correta interpretação. Assim, sugere-se que os dispositivos sejam reescritos de forma mais clara e precisa. Além disso, para facilitar a compreensão da metodologia adotada pelo Contrato para o cálculo do valor dos aportes adicionais com base no percentual de deságio praticado pela Concessionária em relação à tarifa Básica de Pedágio, sugere-se a inclusão da tabela anexada a esta contribuição, que indica, para cada intervalo mencionado nas cláusulas contratuais, os valores exatos dos aportes adicionais a serem realizados.

Resposta da área técnica: A redação prevista para as cláusulas que tratam dos aportes adicionais será revista e ajustada no Edital e Contrato

210. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875547

Assunto: Cláusula 5.1.3, inciso (i) do Contrato de Concessão: 5.1.3 cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula5.2.1 e arcar com os custos delas decorrentes. (i) O Poder Concedente poderá solicitar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais mesmo antes da transferência de titularidade à Concessionária;

Contribuição: 5.1.3 cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula5.2.1 e arcar com os custos delas decorrentes. (i) O Poder Concedente poderá solicitar o cumprimento das obrigações e condicionantes constantes das licenças e autorizações ambientais mesmo antes da transferência de titularidade à Concessionária; (ii) Os efeitos econômicos da eventual não transferência ou do atraso na transferência das licenças e autorizações ambientais já existentes, desde que não decorram de fatos imputáveis à Concessionária, ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em seu favor.

Justificativa: Em respeito ao princípio da segurança jurídica e ao direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, entende-se que a cláusula acima deve contemplar menção expressa ao direito da Concessionária ao reequilíbrio contratual em caso de não transferência ou atraso na transferência das licenças e autorizações ambientais já existentes, pelo Poder Concedente, que não

decorram de fatos imputáveis à Concessionária. Isso, pois, não se admite que a Concessionária seja prejudicada pelo descumprimento de obrigações do Poder Concedente. Imagine-se, por exemplo, situação em que o Poder Concedente atrasa a transferência das licenças ambientais, impedindo a execução das obras pela Concessionária nos prazos programados. Certamente, este atraso terá impactos negativos sobre o cronograma contratual (e, consequentemente, sobre os custos e receitas do Contrato), os quais não podem ser indevidamente suportados pela Concessionária, que não, além de não ser responsável por estas licenças, não contribuiu para o atraso na sua transferência.

Resposta da área técnica: A contribuição, no que se refere ao risco indicado no subitem (ii) proposto (demora na transferência
de licenças ambientais), será acatada, através da distribuição do respectivo risco ao Poder
Concedente, com alteração da Cláusula 21.2.11, que passará a ter a seguinte redação: "21.2.11.
atraso nas obras decorrente da demora na obtenção ou na transferência de licenças ambientais a cargo do Poder Concedente, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária.

211. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875549

Assunto: Cláusula 32.2 do Contrato de Concessão: 32.2.1 A indenização devida à Concessionária em caso de encampação cobrirá: (i) as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes; (ii) a desoneração da Concessionária em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do Contrato,

mediante, conforme o caso: (a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras; (iii) todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste Contrato;

Contribuição: 32.2.1 A indenização devida à Concessionária em caso de encampação cobrirá: (i) as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes; (a) O valor das parcelas dos investimentos vinculados aos Bens da Concessão ainda não amortizados ou depreciados será apurado a partir do ativo intangível da Concessionária, e tendo como termo final a data da notificação da rescisão do Contrato à Concessionária, de acordo com a Interpretação Técnica ICPC 01 (R1), pronunciamentos e orientações relacionadas e, ainda, respectivas revisões, todos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, devidamente atualizado conforme o IPCA/IBGE do ano contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização, conforme regra de reajuste das Tarifas de Pedágio. (ii) a desoneração da Concessionária em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso: (a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras; (iii) todos os encargos e ônus decorrentes de

multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste Contrato;

Justificativa: De modo a preservar a segurança jurídica das Proponentes e da futura Concessionária, bem como a fim de se evitar futuros litígios, é necessário que o Contrato defina metodologia específica para a apuração dos investimentos não amortizados e depreciados a serem indenizados à Concessionária em caso de término antecipado do Contrato por ato unilateral do Poder Concedente. Nesse sentido, destaca-se que a metodologia sugerida, além de estar em consonância com as práticas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, já foi adotada em outros contratos de concessões rodoviárias (por exemplo, no Estado de São Paulo), o que demonstra a sua viabilidade jurídica e adequação econômica.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

212. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875553

Assunto: Cláusula 6.2 do Contrato de Concessão: 6.2 A Concessionária deverá obter a não objeção ao anteprojeto, conforme regulamentação da ANTT vigente e Anexo 9, e apresentar o projeto executivo como condição para o início da execução das obras, obedecendo aos prazos de início de obras estabelecidos, sujeitos às penalidades previstas.

Contribuição: 6.2 A Concessionária deverá obter a não objeção ao anteprojeto no prazo máximo de até 15 (quinze) dias após o seu recebimento, conforme regulamentação da ANTT vigente e Anexo 9, e apresentar o projeto executivo como condição para o início da execução das obras, obedecendo aos prazos de início de obras estabelecidos, sujeitos às penalidades previstas.

Justificativa: Entende-se necessário que o Contrato mencione expressamente o prazo máximo para que a ANTT se manifeste sobre a não objeção dos anteprojetos apresentados pela Concessionária. Nos termos do art. 15 da Resolução nº 1187/2005, tal manifestação deverá ser expedida em até 15 (quinze) dias após o recebimento do projeto pela Agência.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. Porém houve alterações no processo de análise.

Essa definição está prevista na Resolução 1187/2005 da ANTT, e futuras revisões, resultado da avaliação do processo de trabalho, deverão estabelecer prazos e elementos razoáveis para o processo de avaliação de projetos pela ANTT. Pelo mesmo motivo, foi retirado o anexo 9 do contrato.

Dessa forma, o item 6.2 passará a ter a seguinte redação:

De:

6.2 A Concessionária deverá obter a não objeção ao anteprojeto, conforme regulamentação da ANTT vigente e Anexo 9, e apresentar o projeto executivo como condição para o início da execução das obras, obedecendo aos prazos de início de obras estabelecidos, sujeitos às penalidades previstas.

Para:

6.2 A Concessionária deverá obter a não objeção ao anteprojeto, conforme regulamentação da ANTT vigente, e apresentar o projeto executivo como condição para o início da execução das obras, obedecendo aos prazos de início de obras estabelecidos, sujeitos às penalidades previstas.

213. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875555

Assunto: Cláusula 33.7.1 do Contrato de Concessão: 33.7.1 A indenização devida à Concessionária em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados.

Contribuição: 33.7.1 A indenização devida à Concessionária em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados. (a) O valor das parcelas dos investimentos vinculados aos Bens da Concessão ainda não amortizados ou depreciados será apurado a partir do ativo intangível da Concessionária, e tendo como termo final a data da notificação da rescisão do Contrato à Concessionária, de acordo com a Interpretação Técnica ICPC 01 (R1), pronunciamentos e orientações relacionadas e, ainda, respectivas revisões, todos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, devidamente atualizado conforme o IPCA/IBGE do ano contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização, conforme regra de reajuste das Tarifas de Pedágio.

Justificativa: De modo a preservar a segurança jurídica das Proponentes e da futura Concessionária, bem como a fim de se evitar futuros litígios, é necessário que o Contrato defina metodologia específica para a apuração dos investimentos não amortizados e depreciados a serem indenizados à Concessionária em caso de término antecipado do Contrato por ato unilateral do Poder Concedente. Nesse sentido, destaca-se que a metodologia sugerida, além de estar em consonância com as práticas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, já foi adotada em outros contratos de concessões rodoviárias (no caso, no Estado de São Paulo), o que demonstra a sua viabilidade jurídica e adequação econômica.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória

(Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

214. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875559

Assunto: Cláusula 32.1 do Contrato de Concessão: 32.2.1 A indenização devida à Concessionária em caso de encampação cobrirá: (i) as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes; (ii) a desoneração da Concessionária em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso: (a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras; (iii) todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste Contrato;

Contribuição: 32.2.1 A indenização devida à Concessionária em caso de encampação cobrirá: (i) as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes; (ii) a desoneração da Concessionária em relação às

obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso: (a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras; (iii) todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste Contrato; (iv) os lucros cessantes da Concessionária projetados até o final do prazo da Concessão. OU (iv) os lucros cessantes que seriam percebidos pela Concessionária, limitados a até 10 (dez) anos.

Justificativa: A jurisprudência pátria consagrou entendimento no sentido de que o término antecipado do contrato administrativo por ato unilateral da Administração Pública, sob justificativa de interesse público, impõe ao contratante a obrigação de indenizar o contratado pelos prejuízos daí decorrentes, incluindo o pagamento de lucros cessantes. Ainda de acordo com o entendimento jurisprudencial, os lucros cessantes devem ser quantificados até o momento em que haveria extinção da obrigação pelo advento do termo contratual e não apenas até a data da rescisão, pois, aqueles se referem às verbas que seriam percebidas pelo adimplemento total do contrato, obstado pela Administração. Trata-se de entendimento que se aplica tanto para contratos administrativos em geral, quanto para contratos de concessão. Nesse sentido, mencionem-se, exemplificativamente, os seguintes precedentes do Superior Tribunal de Justi ça: Recurso Especial nº 1.232.571 – MA; Recurso Especial nº 928.400 – SE; AgRg no Recurso Especial nº 929.310 – RS; Recurso Especial nº 190.354 – SP; Embargos de Divergância em REsp nº737.741 –RJ; AgRg no Agravo de Instrumento nº680.476 –SP; EDcl nos EDcl no Recurso Especial nº 440.500 – SP; EDcl no Recurso Especial nº 440.500 – SP; Recurso Especial n°229.188 –PR; Recurso Especial nº 1.240.057 – AC. Portanto, tendo em vista o inequívoco direito da futura

Concessionária ao recebimento de indenização por lucros cessantes na hipótese de término antecipado do Contrato por ato unilateral do Poder Concedente (encampação, anulação ou rescisão unilateral) – direito este consagrado pela jurisprudência pátria – sugere-se a inclusão de referência expressa ao pagamento de indenização por lucros cessantes no Contato. Tal previsão pode englobar todos os valores projetados pela Concessionária até o final do prazo da Concessão, ou, alternativamente, apenas os valores projetados por um período máximo de até 10 (dez) anos.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

215. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875561

Assunto: Cláusula 20.2 do Contrato de Concessão: Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos: Ampliações de Capacidade e Melhorias: - Não cumprimento do prazo de entrega das obras necessárias para o atendimento das metas previstas no PER, quantitativos e prazos para implantação de pista dupla: multa moratória de 5 URTs por dia; - Não cumprimento do prazo de implantação de vias marginais previstas no PER: multa moratória de 2 URTs por dia/km

Contribuição: Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos: Ampliações de Capacidade e Melhorias: - Não cumprimento do prazo de

entrega das obras necessárias para o atendimento das metas previstas no PER, quantitativos e prazos para implantação de pista dupla: multa moratória de 3 URTs por dia; - Não cumprimento do prazo de implantação de vias marginais previstas no PER: multa moratória de 1 URT por dia/km

Justificativa: Nos contratos de concessão rodoviária celebrados pela ANTT em rodadas de licitação anteriores, previu-se para estes dois eventos (não cumprimento do prazo de entrega das obras necessárias para o atendimento das metas previstas no PER, quantitativos e prazos para implantação de pista dupla e não cumprimento do prazo de implantação de vias marginais previstas no PER) multa moratória de menor valor do que os montantes previstos pela minuta deste Contrato. Solicita-se que os valores anteriormente praticados pela ANTT sejam novamente adotados, à semelhança do que foi feito em relação às demais penalidades contratuais.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
Os valores propostos no contrato são condizentes com o projeto em pauta.

216. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875562

Assunto: Cláusula 35.2.1 do Contrato de Concessão: 35.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 35.1, se a ilegalidade for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

Contribuição: 35.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 35.1, se a ilegalidade for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada, por outros prejuízos

regularmente comprovados e pelos lucros cessantes projetados até o final do prazo da Concessão, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade. OU, ALTERNATIVAMENTE 35.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 35.1, se a ilegalidade for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada, por outros prejuízos regularmente comprovados e pelos lucros cessantes, limitados até 10 (dez) anos, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

Justificativa: A jurisprudência pátria consagrou entendimento no sentido de que o término antecipado do contrato administrativo por ato unilateral da Administração Pública, sob justificativa de interesse público, impõe ao contratante a obrigação de indenizar o contratado pelos prejuízos daí decorrentes, incluindo o pagamento de lucros cessantes. Ainda de acordo com o entendimento jurisprudencial, os lucros cessantes devem ser quantificados até o momento em que haveria extinção da obrigação pelo advento do termo contratual e não apenas até a data da rescisão, pois, aqueles se referem às verbas que seriam percebidas pelo adimplemento total do contrato, obstado pela Administração. Trata-se de entendimento que se aplica tanto para contratos administrativos em geral, quanto para contratos de concessão. Nesse sentido, mencionem-se, exemplificativamente, os seguintes precedentes do Superior Tribunal de Justi ça: Recurso Especial nº 1.232.571 – MA; Recurso Especial nº 928.400 – SE; AgRg no Recurso Especial nº 929.310 – RS; Recurso Especial nº 190.354 – SP; Embargos de Divergância em REsp nº 737.741 –RJ; AgRg no Agravo de Instrumento nº 680.476 –SP; EDcl nos EDcl no Recurso Especial nº 440.500 – SP; EDcl no Recurso Especial nº 440.500 – SP; Recurso Especial n°229.188 –PR; Recurso Especial nº 1.240.057 – AC.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.

A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

217. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875608

Assunto: Cláusula 35.2.1 do Contrato de Concessão: 35.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 35.1, se a ilegalidade for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

Contribuição: 35.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 35.1, se a ilegalidade for imputável apenas à própria ANTT, a Concessionária será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade. (a) O valor das parcelas dos investimentos vinculados aos Bens da Concessão ainda não amortizados ou depreciados será apurado a partir do ativo intangível da Concessionária, e tendo como termo final a data da notificação da rescisão do Contrato à Concessionária, de acordo com a Interpretação Técnica ICPC 01 (R1), pronunciamentos e orientações relacionadas e, ainda, respectivas revisões, todos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, devidamente atualizado conforme o IPCA/IBGE do ano contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização, conforme regra de reajuste das Tarifas de Pedágio.

Justificativa: De modo a preservar a segurança jurídica das Proponentes e da futura Concessionária, bem como a fim de se evitar futuros litígios, é necessário que o Contrato defina metodologia específica para a apuração dos investimentos não amortizados e depreciados a serem indenizados à Concessionária em caso de término antecipado do Contrato por ato unilateral do Poder Concedente. Nesse sentido, destaca-se que a metodologia sugerida, além de estar em consonância com as práticas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, já foi adotada em outros contratos de concessões rodoviárias (no caso, do Estado de São Paulo), o que demonstra a sua viabilidade jurídica e adequação econômica.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

218. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875613

Assunto: Cláusula 4.5 do PER: 4.5. Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia "O Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia deverá identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão. Os prazos intermediários serão vinculantes e poderão ensejar penalidades ou Desconto de Reequilíbrio conforme previsto no Contrato."

Contribuição: 4.5. Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia "O Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia deverá identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração

e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão. Os prazos intermediários serão vinculantes e poderão ensejar penalidades ou Desconto de Reequilíbrio, conforme procedimentos e alocação de riscos previsto no Contrato."

Justificativa: Entende-se necessário fazer referência expressa à observância da alocação dos riscos previstos no Contrato a respeito da responsabilidade das partes pelos atrasos na obtenção das licenças e autorizações ambientais, a fim de se evitar eventuais entendimentos conflitantes e equivocados sobre o tema.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita, entende-se que a redação atual é suficientemente clara, dispensando a necessidade de referência expressa à observância da alocação de riscos.

219. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3875618

Assunto: Cláusula 39.2.4 do Contrato de Concessão: 39.2.4 A arbitragem será realizada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

Contribuição: 39.2.4 A arbitragem será realizada pela CAM-CCBC, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

Em observância ao princípio da economicidade, sugere-se a substituição da câmara arbitral indicada no Contrato (CCI) pelo Centro de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), que possui tabela de honorários e custas processuais de menor valor. Ressalte-se que a CAM-CCBC é um dos principais centros de arbitragem do país, bastante renomada e com ampla experiência em procedimentos arbitrais. Portanto, entende-se que a substituição ora sugerida atende ao interesse público, uma vez que implica uma redução de custos para as partes, preservada a qualidade e excelência dos serviços contratados.

Cláusula 39.2.4 do Contrato de Concessão: 39.2.4 A arbitragem será realizada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

Justificativa: Em observância ao princípio da economicidade, sugere-se a substituição da câmara arbitral indicada no Contrato (CCI) pelo Centro de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), que possui tabela de honorários e custas processuais de menor valor. Ressalte-se que a CAM-CCBC é um dos principais centros de arbitragem do país, bastante renomada e com ampla experiência em procedimentos arbitrais. Portanto, entende-se que a substituição ora sugerida atende ao interesse público, uma vez que implica uma redução de custos para as partes, preservada a qualidade e excelência dos serviços contratados.

Resposta da área técnica: Parcialmente aceita. O item foi modificado, em virtude do art. 31, § 5º, da Lei nº 13.448/17.

220. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875624

Assunto: Tabela III do Anexo 5 do Contrato de Concessão: Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio – Metodologia de Cálculo do Fator D

Contribuição: Esclarecimento sobre o cálculo e a racionalidade da taxa utilizada para o estabelecimento dos valores constantes da Tabela III Do Anexo 5 do Contrato de Concessão, que estabelece coeficientes a serem aplicados a cada ano de concessão (Coeficiente de Ajuste Temporal)

Justificativa: Solicita-se o esclarecimento da utilização de taxa para o cálculo do Coeficiente de Ajuste Temporal, para cada ano da Concessão. A taxa não parece corresponder ao WACC aplicável ou a outros parâmetros normalmente utilizados no mercado.

Resposta da área técnica: Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT) foi desenvolvido a partir do conceito de fator D introduzido na segunda Etapa de Concessões de Rodovias Federais – Fase II, como resultado do seu aperfeiçoamento, após a verificação teórica da ocorrência de possíveis distorções que poderiam ocorrer devido à questão do valor no tempo gerado a partir da Taxa Interna de Retorno (TIR) do projeto.

Como parâmetro que é, trata-se de uma aproximação que, naturalmente, pode ter algumas variações na sua aplicação concreta. O Fator D original foi concebido para concessões com obras concentradas principalmente no início do prazo contratual de concessão, não considerando o fator tempo na sua calibragem; por outro lado, o Fator D incide de forma a retornar ao usuário a parte da tarifa relacionada à inexecução, supondo sua não execução por todo o período da concessão, ainda que esta obra venha a ser realizada posteriormente; assim, há também leves distorções em desfavor do concessionário. Assim, preservando a simplicidade em sua aplicação, o Fator D serve bem ao equilíbrio econômico-financeiro em concessões com obras concentradas em seu início, com pequenas diferenças para cima e para baixo. Quando a concessão passa a prever a possibilidade de obras em etapas mais avançadas do contrato, um aprimoramento é requerido a fim de evitar distorções.

Tal fenômeno ocorre pela incapacidade de o Fator D original recuperar totalmente a parcela da tarifa auferida previamente ao ano programado para o evento, uma vez que sua aplicação ocorre somente a posteriori. Nesse sentido, objetivou-se criar coeficiente com a propriedade de recuperar as receitas auferidas anteriormente. Desenvolveu-se, assim, equação de matemática financeira, que possui tal propriedade, devido à sua progressividade ao longo do período de concessão. Nessa equação são consideradas três variáveis: TIR, prazo de concessão e ano de ocorrência do desequilíbrio. Segue a formulação matemática desenvolvida: Onde:

CAT: Coeficiente de Ajuste Temporal

D: parcela a ser acrescida a D nos anos remanescentes

m: ano de ocorrência do desequilíbrio

p: prazo da concessão

r: Taxa Interna de Retorno (TIR) ou taxa de desconto

Devido à sua formulação simples, em concessões de 30 anos, à mesma TIR, é possível gerar tabela padrão para o coeficiente para cada ano da concessão, a qual consta do anexo 5 da minuta do Contrato. Nos testes realizados com a nova metodologia, a aplicação da nova metodologia do Fator D mostrou-se ferramenta eficiente na mitigação de desequilíbrios gerados por uma inexecução plena, reduzindo drasticamente as distorções decorrentes do efeito tempo e, portanto, atingindo o seu objetivo. Ainda assim, previu-se no anexo 5 que distorções remanescentes podem ser retiradas por meio da aplicação complementar do Fator C.

221. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875659

Assunto: Cláusula 3.4 do PER: 3.4. Frente de Serviços Operacionais 3.4.8 "Vão móvel da Ponte sobre o Rio Guaíba" 3.4.9 "Sistemas de Operação e Segurança de Túnel"

Contribuição: Correção redacional. Na atual redação do PER, os parâmetros dos itens 3.4.8 e 3.4.9 estão invertidos entre si. Assim, entende-se necessária a sua correção para correta compreensão.

Justificativa: Na atual redação do PER, os parâmetros dos itens 3.4.8 e 3.4.9 estão invertidos entre si. Assim, entende-se necessária a sua correção para correta compreensão.

Resposta da área técnica: A contribuição foi aceita.

222. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875662

Assunto: Cláusula 39.2.7 do Contrato de Concessão: 39.2.7 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro

árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas)Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no regulamento de arbitragem da CCI.

Contribuição: 39.2.7 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas)Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no regulamento de arbitragem da CAM-CCBC.

Justificativa: Em observância ao princípio da economicidade, sugere-se a substituição da câmara arbitral indicada no Contrato (CCI) pelo Centro de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), que possui tabela de honorários e custas processuais de menor valor. Ressalte-se que a CAM-CCBC é um dos principais centros de arbitragem do país, bastante renomada e com ampla experiência em procedimentos arbitrais. Portanto, entende-se que a substituição ora sugerida atende ao interesse público, uma vez que implica uma redução de custos para as partes, preservada a qualidade e excelência dos serviços contratados.

Resposta da área técnica: Parcialmente aceita. O item foi modificado, em virtude do art. 31, § 5º, da Lei nº 13.448/17.

223. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875684

Assunto: Cláusula 4.2 do Anexo 5 do Contrato de Concessão: Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio – Metodologia de Cálculo do Fator D 4.2. A aplicação do Coeficiente de Ajuste Temporal incidirá sobre os itens da Frente de

Ampliação de Capacidade e de Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço e será restrita ao Desconto de Reequilíbrio.

Contribuição: 4.2. A aplicação do Coeficiente de Ajuste Temporal incidirá sobre os itens da Frente de Ampliação de Capacidade e de Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço e será considerada para o cálculo tanto do Desconto de Reequilíbrio quanto do Acréscimo de Reequilíbrio.

Justificativa: Uma vez que o Coeficiente de Ajuste Temporal pretende sofisticar o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, ao considerar o caráter temporal do inadimplemento das obrigações, sua aplicação não pode se restringir ao Desconto de Reequilíbrio, e deve ser igualmente estendida, por analogia, ao Acréscimo de Reequilíbrio. Caso contrário, deve-se concluir que este Coeficiente não se destina a efetivamente reequilibrar a equação econômico-financeira do contrato, mas a desestimular economicamente o descumprimento contratual (caráter sancionatório), caso em que deverá ser precedido do devido processo sancionatório, como já consignado na contribuição anterior.

Resposta da área técnica: O Fator D é um parâmetro contratual de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, baseado nos estudos de viabilidade. Como tal, busca-se, conceitualmente, preservar o equilíbrio econômico-financeiro na ocorrência de inexecuções, sem caráter qualquer punitivo.

Nesse sentido, assim como para o Fator D, conforme demonstrado em outros projetos já lançados pelo Governo Federal, não deve haver qualquer confusão com procedimentos sancionatórios com a introdução do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), pois o mecanismo permanece guardando a ideia de busca da neutralidade, a qual fica ainda mais próxima com a aplicação da inovação proposta na Audiência Pública da Rodovia de Integração do Sul.

Para se entender o porquê de o Acréscimo de Reequilíbrio, deve-se compreender primeiro o princípio matemático que o origina. Quando está se tratando do Desconto de Reequilíbrio, a tarifa da concessão "encapsula" a precificação de diversos investimentos futuros, realizados ao longo da concessão, os quais são

remunerados pelos pagamentos realizados desde o primeiro ano de concessão. Assim, a simples redução tarifária na revisão seguinte ao evento (investimento) não realizado não teria o efeito de recuperar tudo o que já foi pago relativamente a esse evento, pois seria cobrado somente dali em diante. Por isso é introduzido o CAT, para retirar da tarifa futura, de forma paramétrica, o que já foi auferido com a tarifa cheia praticada anteriormente, compensando tal efeito.

No caso do Acréscimo, a compensação ocorre imediatamente após o evento, sendo o efeito da incorporação imediata na tarifa suficiente para capturar os efeitos financeiros da aplicação dos recursos naquele ano. Ou seja, não há financeiramente o que compensar, pois o efeito da aplicação imediata a partir do evento desencadeador até o final do período da concessão aproxima os resultados de entradas e saídas em termos de Valor Presente Líquido (VPL). Assim, não faria sentido aplicar o CAT ao Acréscimo de Reequilíbrio nesse caso.

224. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875691

Assunto: Cláusula 3.4 do PER: 3.4. Frente de Serviços Operacionais (...) Período: inicia-se a partir da data de assunção da Concessão e estende-se até o final do prazo da Concessão, observados os seguintes prazos:

Contribuição: 3.4. Frente de Serviços Operacionais (...) Período: inicia-se a partir da data de assunção da Concessão, observados os prazos constantes do Plano de Transição Operacional, e estende-se até o final do prazo da Concessão, observados os seguintes prazos**:**

Justificativa: Sugere-se que seja definido para os escopos 3.4.8 e 3.4.9 um período de transição entre os operadores atuais e a futura Concessionária, tendo em vista que período de transição é fundamental para minimizar eventuais impactos da

mudança de operadores do Sistema Rodoviário na prestação dos serviços, devendo o tema ser regulado no Plano de Transição Operacional.

Resposta da área técnica: A contribuição não aceita. Os parâmetros a serem observados pela Concessionário no prazo especificado nos itens 3.4.8 e 3.4.9 do PER estão mantidos.

225. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875702

Assunto: Cláusula 39.2.8 do Contrato de Concessão: 39.2.8 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

Contribuição: 39.2.8 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CAM-CCBC, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

Justificativa: Em observância ao princípio da economicidade, sugere-se a substituição da câmara arbitral indicada no Contrato (CCI) pelo Centro de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), que possui tabela de honorários e custas processuais de menor valor. Ressalte-se que a CAM-CCBC é um dos principais centros de arbitragem do país, bastante renomada e com ampla experiência em procedimentos arbitrais. Portanto, entende-se que a substituição ora sugerida atende ao interesse público, uma vez que implica uma redução de custos para as partes, preservada a qualidade e excelência dos serviços contratados.

Resposta da área técnica: Parcialmente aceita.

O item foi retirado, em virtude da Lei 13.448/17, artigo 31, parágrafo 5º. A Câmara adequada deverá ser indicada por meio de aditivo contratual.

Como reflexo desta contribuição, as subclausulas 39.2.6 e 39.2.7 (tribunal arbitral)

serão retirados do contrato, ficando a redação da seguinte forma:

De:

39.2.4 A arbitragem será realizada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

Para:

39.2.4 A arbitragem será realizada pela Câmara Arbitral regulamentada pelo poder executivo, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

226. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875705

Assunto: Cláusula 4 do Anexo 5 do Contrato de Concessão: 4. Coeficiente de Ajuste Temporal

Contribuição: Exclusão da Cláusula 4 do Anexo 5 do Contrato de Concessão, ou, subsidiariamente, a aprimoramento de sua aplicação e previsão de que a mesma lógica também se aplicará ao acréscimo de reequilíbrio

Justificativa: A Cláusula 4 do Anexo 5 introduz o "Coeficiente de Ajuste Temporal" no cálculo do Desconto de Reequilíbrio. No entanto, não somente a sua redação não está clara, como também ela não se presta a aperfeiçoar o mecanismo de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro estabelecido no contrato. Isso porque a estrutura de licitações anteriores (das quais não constava esse Coeficiente) já continham mecanismos suficientes para realizar reequilíbrio. Daí, pode-se entender que a inclusão de um fator temporal que agrava os efeitos econômicos do descumprimento contratual (um "desconto ao quadrado") tem caráter sancionatório e não meramente compensatório, como se pretende o Desconto de Reequilíbrio. Prova disso é a de que esse agravamento só se aplica ao Desconto de Reequilíbrio e não ao Acréscimo de Reequilíbrio. Em função disso, sugere-se (i) a supressão da

Cláusula 4, mantendo-se o mecani smo previsto no restante do Anexo; ou, (ii) subsidiariamente, que o Coeficiente de Ajuste Temporal seja esclarecido e, notadamente, que seja igualmente aplicado aos casos de Acréscimo de Reequilíbrio.

Resposta da área técnica: O Fator D é um parâmetro contratual de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, baseado nos estudos de viabilidade. Como tal, busca-se, conceitualmente, preservar o equilíbrio econômico-financeiro na ocorrência de inexecuções, sem caráter qualquer punitivo.

Nesse sentido, assim como para o Fator D, conforme demonstrado em outros projetos já lançados pelo Governo Federal, não deve haver qualquer confusão com procedimentos sancionatórios com a introdução do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), pois o mecanismo permanece guardando a idéia de busca da neutralidade, a qual fica ainda mais próxima com a aplicação da inovação proposta na Audiência Pública da Rodovia de Integração do Sul. Para se entender o porquê de o Acréscimo de Reequilíbrio, deve-se compreender primeiro o princípio matemático que o origina. Quando está se tratando do Desconto de Reequilíbrio, a tarifa da concessão compreende a precificação de diversos investimentos futuros, realizados ao longo da concessão, os quais são remunerados pelos pagamentos realizados desde o primeiro ano de concessão. Assim, a simples redução tarifária na revisão seguinte ao evento (investimento) não realizado não teria o efeito de recuperar tudo o que já foi pago relativamente a esse evento, pois seria cobrado somente dali em diante. Por isso é introduzido o CAT, para retirar da tarifa futura, de forma paramétrica, o que já foi auferido com a tarifa cheia praticada anteriormente, compensando tal efeito.

No caso do Acréscimo, a compensação ocorre imediatamente após o evento, sendo o efeito da incorporação imediata na tarifa suficiente para capturar os efeitos financeiros da aplicação dos recursos naquele ano. Ou seja, não há financeiramente o que compensar, pois o efeito da aplicação imediata a partir do evento desencadeador até o final do período da concessão aproxima os resultados de entradas e saídas em termos de Valor Presente Líquido (VPL). Assim, não faria sentido aplicar o CAT ao Acréscimo de Reequilíbrio nesse caso.

227. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875742

Assunto: Cláusula 3.4 do PER: 3.4. Frente de Serviços Operacionais Implantação e operacionalização de "Vão móvel da Ponte sobre o Rio Guaíba" e "Sistemas de Operação e Segurança de Túnel" em "prazo de 1 mês ou imediato"

Contribuição: 3.4. Frente de Serviços Operacionais Implantação e operacionalização de "Ativos existentes do vão móvel da Ponte sobre o Rio Guaíba" e "Ativos existentes dos Sistemas de Operação e Segurança de Túnel" em "prazo de 1 mês ou imediato"

Justificativa: Entende-se necessário esclarecer que os serviços descritos neste item do PER, no prazo de um mês ou imediato, restringe-se à assunção das operações apenas dos ativos já existentes. Seria absolutamente inviável exigir que a Concessionária realizasse todos os serviços de instalação, melhorias, reformas e ampliações previstas e, ainda, iniciasse a operação destes serviços no primeiro mês da Concessão.

Resposta da área técnica: A contribuição não aceita. Os parâmetros a serem observados pela Concessionário no prazo especificado estão listados nos itens 3.4.8 e 3.4.9 do PER.

228. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875752

Assunto: Cláusula 7.1, inciso III, do Anexo 4 do Contrato de Concessão: 7.1 A Apólice de Seguro-Garantia deverá conter as seguintes disposições adicionais: (...)(iii) confirmado o descumprimento pelo Tomador das obrigações cobertas pela Apólice de Seguro-Garantia, o Segurado terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera a notificação feita ao Tomador;

Contribuição: 7.1 A Apólice de Seguro-Garantia deverá conter as seguintes disposições adicionais: (...)(iii) confirmado o descumprimento pelo Tomador das obrigações cobertas pela Apólice de Seguro-Garantia, o Segurado terá direito de exigir da Seguradora a indenização devida, quando resultar infrutífera a notificação feita ao Tomador, respeitadas as demais formalidades constantes dos normativos da SUSEP e da regulamentação vigente;

Justificativa: Entende-se necessário que conste do Edital menção expressa à obrigatoriedade de observância dos requisitos formais para a execução do seguro-garantia previstos pelos normativos da SUSEP e pela regulamentação vigente, os quais exigem outras providências para além da mera notificação do tomador.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
No Anexo 4, que trata do seguro-garantia, quando está modalidade for a escolhida pela concessionária, o item 4.1 define que a apólice de seguro-garantia deverá observar os termos dos atos normativos da SUSEP aplicáveis a seguros-garantia.

229. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875766

Assunto: Anexo 5 do Contrato de Concessão: Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio – Metodologia de Cálculo do Fator D

Contribuição: Necessidade de aprimoramento do conteúdo do Anexo 5 do Contrato de Concessão

Justificativa: Entende-se que a regulamentação dada pelo Anexo 5 do Contrato ao desconto e acréscimo de reequilíbrio e à aplicação do Fator D não está suficientemente clara e precisa. Mencione-se, por exemplo, a ausência de previsão quanto a possíveis divergências entre as averiguações realizadas pela ANTT e pela Concessionária a respeito da execução das obras e serviços e de sua equivalência com a remuneração percebida, bem como de eventuais mecanismos para solucionar

estas divergências. Além disso, não há nenhuma previsão sobre a metodologia de aplicação do acréscimo de reequilíbrio que se assemelhe à disposição constante da cláusula 2.6, aplicável ao desconto de reequilíbrio (segundo a qual a aplicação deste indicador ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao da avaliação). Diante destas imprecisões, sugere-se que, em respeito à segurança jurídica das Proponentes e da futura Concessionária, est e tema seja objeto de regulamentação mais detalhada, clara e precisa pelo Contrato.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.

O fator D tem o intuito de manter equilibrado econômica e financeiramente o contrato diante de não atendimento de parâmetros de desempenho ou atraso e inexecuções de obras e vem sendo aprimorado na ANTT desde os contratos da 3ª etapa.

A metodologia aplica é simples e transparente: o percentual de Fator D para cada tipo de obra é construído por meio da razão entre o valor presente líquido (VPL) do valor de cada obra em relação ao VPL total (obras e custos operacionais), descontados pela taxa interna de retorno do projeto, TIR.

Observa-se que diferentemente do reequilíbrio por meio da manutenção da TIR no Plano de negócios não alavancado, a aplicação do fator D permite que o reequilíbrio econômico-financeiro seja feito de forma imediata (em um ano), não diluindo o desequilíbrio ao longo do contrato. A metodologia de reequilíbrio proposta, por meio da aplicação do desconto de reequilíbrio, permite a recomposição do desequilíbrio do ano anterior no ano imediatamente subsequente.

No entanto, a aplicação deste mecanismo apresenta distorções quanto mais avançada no prazo de concessão estiver uma inexecução. Este problema advém do próprio fato de que o percentual é calculado com base no valor presente relativo de uma intervenção específica. Ao se avançar nos anos do fluxo a concessionária já terá arrecadado receita nos anos anteriores considerando a obrigação como existente naquele momento.

Para fazer face a esta distorção foi proposto um ajuste, por meio da incidência do

coeficiente de ajuste temporal. Basicamente, o ajuste ocorre com os seguintes passos: determinação do Fator D a ser aplicado e multiplicação do fator D por um coeficiente pré-fixado para cada ano da concessão (Coeficiente de Ajuste Temporal). Nos diversos testes realizados, a aplicação da nova metodologia do Fator D mostrou-se como ferramenta eficiente na mitigação de desequilíbrios gerados por uma inexecução plena, reduzindo drasticamente as distorções decorrentes do efeito tempo.

230. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875779

Assunto: Cláusula 3.2.2.1 do PER: 3.2. Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço 3.2.2. Obras em Trechos Urbanos 3.2.2.1. Obras Alternativas em Trechos Urbanos - Período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios): inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e deve ser concluída até o final do 24º mês da Concessão

Contribuição: Previsão de prazo para a apresentação de alternativas de obras em trechos urbanos pela Concessionária, bem como para a aprovação desta proposta.

Justificativa: Não estão claros no PER quais os prazos para a apresentação das alternativas de obras em trechos urbanos pela Concessionária, e nem para a aprovação ou elaboração de comentários pela ANTT sobre as propostas apresentadas. Ainda, não está claro como o impacto desses eventos poderá afetar o cronograma de duplicação dos primeiros quatro anos da Concessão. Sugere-se a alteração deste dispositivo para incluir tais esclarecimentos, conferindo-se maior segurança jurídica à execução contratual e afastando-se eventuais entendimentos conflitantes.

Resposta da área técnica: A contribuição será parcialmente aceita. O item será aprimorado em razão da alteração do cronograma de obras de duplicação obrigatórias.

231. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875787

Assunto: Cláusula 3.1.3 do PER: 3.1. Frente de Recuperação e Manutenção 3.1.3. Obras de Arte Especiais - "Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs"

Contribuição: 3.1. Frente de Recuperação e Manutenção 3.1.3. Obras de Arte Especiais - Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs – Prazo de atendimento: 12 meses.

Justificativa: O item "Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs" está duplicado na tabela do item 3.1.3., com dois prazos máximos diferentes indicados (6 meses e 12 meses, respectivamente). Sugere-se a exclusão de um dos dois itens duplicados e a indicação do prazo máximo de 12 (doze) meses como sendo o prazo correto para o atendimento desta exigência. Isso porque o prazo de 6 (seis) meses é insuficiente para que sejam realizadas intervenções estruturais nas OAEs.

Resposta da área técnica: A contribuição foi aceita.

232. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875796

Assunto: Cláusula 3.1.4 do PER: 3.1. Frente de Recuperação e Manutenção 3.1.4. Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs) 8. Utilização de método não destrutivo, constatada a necessidade, para complementação de bueiros,

considerando dimensões, natureza dos materiais a escavar e cobertura sobre sua geratriz superior.

Contribuição: 3.1. Frente de Recuperação e Manutenção 3.1.4. Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs) 8. Realização da complementação de bueiros, constatada esta necessidade, considerando dimensões, natureza dos materiais a escavar e cobertura sobre sua geratriz superior.

Justificativa: Tendo em vista que o Contrato de Concessão transfere à Concessionária a responsabilidade pela integral implementação e operação do Sistema Rodoviário, entende-se que a Concessionária deve ter plena liberdade para gerir o empreendimento, inclusive utilizando-se de sua capacidade técnica de engenharia para definir projetos, métodos construtivos, planos de ataque de obras, materiais, etc., e utilizando dos meios necessários para o cumprimento integral do Contrato. Por tal razão, sugere-se a exclusão da obrigatoriedade de adoção do método não destrutivo, deixando à futura Concessionária a responsabilidade pela escolha da solução de execução que entenda mais adequada.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita, o método referenciado é indicado para a fase de trabalhos iniciais.

233. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875804

Assunto: Cláusula 3.1.3 do PER: 3.1. Frente de Recuperação e Manutenção 3.1.3. Obras de Arte Especiais - "Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da rodovia e trem-tipo TB-45"

Contribuição: 3.1. Frente de Recuperação e Manutenção 3.1.3. Obras de Arte Especiais - "Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da rodovia e, para as OAEs que apresentem patologias estruturais identificadas no monitoramento periódico, adequação para as dimensões para o trem-tipo TB-45"

Justificativa: Sugere-se a alteração deste item para restringir a exigência de adequação das OAEs às dimensões do trem-tipo TB-45 apenas para aquelas OAEs que, conforme monitoramento periódico, apresentem patologias estruturais. Com efeito, não faz sentido econômico prever a adequação de estruturas que não apresentem patologias estruturais, e fazê-lo representaria ônus ineficiente e desnecessário para a Concessão.

Resposta da área técnica: Contirbuição não aceita, manteve-se a adequação das OAEs ao trem-tipo TB-45.

234. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875810

Assunto: Cláusula 8.1 do Contrato de Concessão: 8.1 A Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER, bem como o acesso irrestrito às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso existentes na infraestrutura e a instalação de estruturas civis necessárias ao usufruto das fibras ópticas ao longo da faixa de domínio

Contribuição: 8.1 A Concessionária deverá disponibilizar para uso da EPL, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item Cabos de Fibra Óptica do PER, bem como o acesso irrestrito, desde que acompanhado de representante da Concessionária, às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso existentes na infraestrutura e a instalação de estruturas civis necessárias ao usufruto das fibras ópticas ao longo da faixa de domínio.

Justificativa: Propõe-se a inclusão da possibilidade de que o acesso irrestrito às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso seja acompanhado de representante da Concessionária, como forma de garantir a segurança e o conhecimento da Concessionária sobre tal acesso.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A obrigação da cessão de fibra ótica à EPL foi retirada da minuta do Contrato, de acordo com a determinação constante do Ofício-SEI nº 138/2017/SPPI, de 08 de agosto.

235. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875817

Assunto: Cláusula 9.1.6 do Contrato de Concessão: 9.1.6 Para fins da subcláusula 9.1.1, cabe à Concessionária apresentar antecipadamente à ANTT as seguintes informações e documentos:

Contribuição: Alteração da referência cruzada: 9.1.6 Para fins da subcláusula 9.1.2, cabe à Concessionária apresentar antecipadamente à ANTT as seguintes informações e documentos:

Justificativa: Entendemos que a subcláusula 9.1.6 faz referência à subcláusula 9.1.2., não à 9.1.1.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
A referência é relativa a subclausula 9.1.1.

236. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3875828

Assunto: PEDÁGIO BR386-MONTENEGRO, RS

Contribuição: Retirada de praça de pedágio em Montenegro no plano de concessão da BR386

Justificativa: Reitero, a manutenção da previsão de praça de pedágio na BR386 no município de Montenegro, RS, só trará prejuízos sociais e econômicos aos cidadãos

deste município. Há o entendimento da necessidade de pedágio no Vale do Taquari, devido a necessidade de duplicação da rodovia. Entretanto o trecho Montenegro a Porto Alegre já está todo duplicado e, de maneira geral, com boas condições de trafegabilidade, a implantação de pedágio no km 426 é uma punição a este município, pois pertence a região metropolitana de Porto Alegre, sendo distante menos de 60 km da capital e será o único município desta região que contará com pedágio, tendo as duas rotas possíveis de ir a capital pedagiadas. O Vale do Taquari que decida sobre os pedágios em sua região, mas o Vale do Caí é contra este pedágio em Montenegro, a exceção do prefeito desta cidade, que não representa a vontade de seus munícipes. Só há duas alternativas: retirada deste pedágio do plano de concessões ou isenção, constante no Edital, para os veículos deste município. Não cometam este crime com a cidade de Montenegro.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais

permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

237. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3887359

Assunto: Anexo I da nova Resolução (altera o Anexo III da Resolução 4.130) - Exigência de Apoio para pernas no Serviço EXECUTIVO: NÃO.

Contribuição: Exigência de Apoio para pernas no Serviço EXECUTIVO: SIM.

Justificativa: Retirar a exigência do Apoio para pernas do serviço EXECUTIVO é um retrocesso. Trata-se de um item que é opcional ao usuário. Aquele usuário que não quer usar o apoio para pernas, simplesmente é só não usar. Contudo, para a maioria dos usuários, é um item que traz mais conforto durante toda a viagem, e como a própria Resolução ANTT 4.130/2013 já estabelecia, é importante manter esse item OBRIGATÓRIO no serviço executivo. Retirar essa exigência do serviço EXECUTIVO parece atender às vontades das empresas que parecem não ter condições de adequar suas frotas ao conforto dos usuários. Simplesmente inaceitável. Caminhamos para um futuro no qual a Administração Pública deverá ser pautada em princípios de transparência e publicidade, como já preceitua a Lei de Acesso à Informação. Os Órgãos e Autarquias que não se adequarem a essa realidade, jamais

conquistarão junto à sociedade o respeito e a visibilidade necessários a uma entidade que quer ser referência no Brasil e no mundo. Poder-se-ia, ainda, discutir a respeito da Plataforma Elevatória nos veículos acessíveis, porém, percebe-se que não há espaço para essa discussão na presente Audiência Pública. Assim, fica registrada minha sugestão e opinião: SIM para a EXIGÊNCIA do Apoio para pernas no serviço EXECUTIVO. Que este serviço seja cada vez melhor, e não cada vez pior.

Resposta da área técnica: Contribuição não faz parte do escopo da presente Audiência Pública.

238. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898516

Assunto: AUMENTO DO CAPITAL SOCIAL ADICIONAL EM FUNÇÃO DE DESÁGIOS:

Contribuição: Item 24.4 da Minuta do Contrato

Justificativa: Nota-se uma relação desproporcional entre o nível do deságio e os aportes adicionais exigidos. Considerando os estudos divulgados em consulta pública, em um cenário com deságio de 30%, a perda de Geração de Caixa Operacional apenas nos cinco primeiros anos seria de aproximadamente R$ 450 milhões. De acordo com a regra estabelecida no item 24.4, o aporte adicional exigido, neste caso, seria de aproximadamente R$ 50 milhões. Salvo um ganho relevante de eficiência na execução dos investimentos (acima de 20%), o valor exigido de aporte adicional parece não reequilibrar o fluxo de caixa do projeto.

Resposta da área técnica: A sugestão será acatada, o regramento proposto será revisto e aprimorado. Será realizada
calibragem dos diversos fatores e premissas presentes na metodologia de aportes.

239. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898522

Assunto: Alterar item 33.7.2 da Minuta do Contrato: "Prioridade nas Indenizações"

Contribuição: PRIORIDADE INDENIZAÇÕES: Do montante previsto na subcláusula anterior serão descontados, nesta ordem: (i) os prejuízos causados pela Concessionária à União e à sociedade; (ii) parcela correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, que deverá ser paga diretamente aos Financiadores. (iii) as multas contratuais aplicadas à Concessionária que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante previsto na subcláusula 33.7.1; (iv) quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade; e (v) o remanescente será pago diretamente à Concessionária.

Justificativa: Os financiamentos de longo prazo normalmente contam com a cessão dos direitos emergentes da concessão, incluindo eventuais indenizações. No entanto, havendo prioridade para as multas contratuais, impõe-se muita incerteza sobre o potencial valor

Resposta da área técnica: Contribuição aceita.

A nova redação da subclausula 32.7.2 e itens será a seguinte:

De:

33.7.2 Do montante previsto na subcláusula anterior serão descontados:

Para:

33.7.2 Do montante previsto na subcláusula anterior serão descontados, nesta ordem:

(i) os prejuízos causados pela Concessionária à União e à sociedade;

(ii) parcela correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, que deverá ser paga diretamente aos Financiadores.

(ii) as multas contratuais aplicadas à Concessionária que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante previsto na subcláusula 33.7.1; e

(iii) quaisquer valores recebidos pela Concessionária a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade.

(v) o remanescente será pago diretamente à Concessionária.

240. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898611

Assunto: INSPEÇÃO ACREDITADA (Item 6.10.2 do Contrato): ALTERAÇÃO DA HIPÓTESE DE EXIGÊNCIA DA INSPEÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO PELA ANTT PARA REGULAMENTAÇÃO PELO INMETRO.

Contribuição: Item 6.10.2: "A certificação dos anteprojetos e projetos executivos será exigida após publicação da Regulamentação Técnica pelo INMETRO."

Justificativa: Garantir que após a publicação do regulamento técnico pelo INMETRO, os anteprojetos e projetos executivos sejam inspecionados por instituição acreditada. Este mecanismo permite aumentar a confiabilidade nos prazos e no orçamento de execução dos investimentos e garantir maior financiabilidade da concessão. Cabendo à ANTT definir as etapas nas quais há interesse público da inspeção acreditada (no presente caso os anteprojetos e projetos executivos), a regulamentação técnica do INMETRO deve ser condição suficiente para sua imediata implantação.

Resposta da área técnica: Contribuição parcialmente aceita.

As condições previstas na subcláusula 6.10 já preveem a inspeção, a critério da ANTT, por organismos acreditados pelo INMETRO.

Para fins de adequação do item às alterações propostas para a minuta do contrato da BR 365/364 GO/MG, a subclausula foi alterada, sendo a sua nova redação:

De:

6.10 Os anteprojetos e projetos executivos deverão conter as respectivas Anotações

de Responsabilidade Técnicas e ser previamente inspecionados por Organismo de Inspeção acreditado para tais fins.

6.10.1 Para a realização da inspeção, deverão ser contratados pela Concessionária organismos de avaliação da conformidade, certificação ou inspeção.

6.10.2 A certificação dos anteprojetos e projetos executivos será exigida somente após regulamentada pela ANTT.

Para:

6.10 Os anteprojetos e projetos executivos deverão conter as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnicas e podem ser, a critério da ANTT, previamente inspecionados por Organismo de Inspeção acreditado para tais fins pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO ou por instituição designada pela ANTT.

6.10.1 Caso solicitado pela ANTT, deverão ser contratados pela Concessionária organismos de avaliação da conformidade para a realização da certificação ou inspeção.

6.10.2 A certificação dos anteprojetos e projetos executivos será regulamentada pela ANTT.

241. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898617

Assunto: (6) INCLUSÃO DE HIPÓTESE A SER COBERTA PELA GARANTIA DE EXECUÇÃO (INCLUINDO SEGURO GARANTIA), NO ITEM 12 DO CONTRATO

Contribuição: Item 12.5 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada

quando: (...) 12.5.6 os acionistas da Concessionária não integralizarem o capital social nos termos previstos na Cláusula 24.

Justificativa: Redução do risco de não realização dos aportes obrigatórios da concessionária.

Resposta da área técnica: A contribuição não aceita.

Não entendemos como necessária a inclusão da hipótese de execução da garantia de execução contratual em virtude da não integralização do capital social pela concessionária.

Primeiramente, nas definições, constantes das disposições iniciais da minuta de contrato, consta o seguinte:

"(xxxiii) Garantia de Execução do Contrato: garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais da Concessionária, por ela prestada em favor da ANTT, na forma da Cláusula 12."

A cláusula 12.5.4 e 12.6 da minuta de contrato prevê, além dos itens citados nas demais cláusulas o seguinte:

"12.5 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada quando:

(...)

12.5.4 a Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba de fiscalização, conforme previsto na subcláusula 15.10, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária, relacionadas à Concessão; e

12.6 A Garantia de Execução do Contrato também poderá ser executada sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela ANTT, na forma da regulamentação vigente, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.

Diante do exposto, observa-se que em caso de qualquer inadimplência contratual,

incluindo a não integralização do capital social, a Garantia de Execução contratual poderá ser executada.

242. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898629

Assunto: Item 24 do Contrato "Capital Social": INCLUSÃO NO CONTRATO DE RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS ACIONISTAS DA SPE ATÉ O LIMITE DO VALOR DA PARCELA FALTANTE PARA INTEGRALIZAÇÃO DOS APORTES OBRIGATÓRIOS:

Contribuição: Item 24) "enquanto não estiver completa a integralização dos aportes exigidos nos termos desta cláusula, os acionistas da Concessionária são solidariamente responsáveis, independentemente da proporção das ações subscritas por cada um, perante o Poder Concedente por obrigações da concessionária nos termos deste Contrato, até o limite do valor da parcela faltante para integralização dos aportes exigidos."

Justificativa: Redução do risco de não realização dos aportes obrigatórios da concessionária, com imputação de penalidades aos acionistas que descumprirem a obrigação de aporte.

Resposta da área técnica: A contribuição não aceita.

Não entendemos como necessária a inclusão da hipótese de execução da garantia de execução contratual em virtude da não integralização do capital social pela concessionária.

Primeiramente, nas definições, constantes das disposições iniciais da minuta de contrato, consta o seguinte:

"(xxxiii) Garantia de Execução do Contrato: garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais da Concessionária, por ela prestada em favor da ANTT, na forma da Cláusula 12."

A cláusula 12.5.4 e 12.6 da minuta de contrato prevê, além dos itens citados nas

demais cláusulas o seguinte:

"12.5 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no Contrato e na regulamentação vigente, a Garantia de Execução do Contrato poderá ser utilizada quando:

(...)

12.5.4 a Concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba de fiscalização, conforme previsto na subcláusula 15.10, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária, relacionadas à Concessão; e

12.6 A Garantia de Execução do Contrato também poderá ser executada sempre que a Concessionária não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela ANTT, na forma da regulamentação vigente, o que não eximirá a Concessionária das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo Contrato.

Diante do exposto, observa-se que em caso de qualquer inadimplência contratual, incluindo a não integralização do capital social, a Garantia de Execução contratual poderá ser executada.

243. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898638

Assunto: Inclusão no item vi, da Cláusula 14.1.3 do Contrato

Contribuição: INCLUSÃO DE OBRIGAÇÃO DE APRESENTAÇÃO DE RELAÇÃO DOS BENS REVERSÍVEIS À UNIÃO ACOMPANHADO DOS RESPECTIVOS VALORES DE CUSTO E VALORES AMORTIZADOS, no item vi, da Cláusula 14.1.3 do Contrato: "os Bens da Concessão, inclusive os Bens Reversíveis à União, no que concerne à descrição do seu estado, valor de custo, valor amortizado, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme ato normativo regulamentador.

Justificativa: Inclusão para que a ANTT possa receber a informação dos valores que estão sendo amortizados periodicamente pela Concessionária.

Resposta da área técnica: Não aceita.

Contribuição não aceita. A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

244. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898647

Assunto: INCLUSÕES DE PARÁGRAFO NO ITEM 33.7 (INDENIZAÇÃO EM CASO DE CADUCIDADE)

Contribuição: Exclusivamente para fins da indenização para o caso contemplado na cláusula 32: i. O método de amortização utilizado no cálculo será o da linha reta (amortização constante), considerando o prazo de vigência do CONTRATO; ii. Não serão considerados eventuais valores contabilizados a título de juros durante o período de construção; iii. Não serão considerados eventuais valores contabilizados a título de despesas pré-operacionais; iv. Não serão considerados eventuais valores contabilizados a título de margem de construção; v. Não serão considerados eventuais ágios de aquisição; vi. O valor das parcelas dos investimentos vinculados a Bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados será apurado a partir do ativo intangível da Concessionária, e tendo como termo final a data da notificação da rescisão do CONTRATO à Concessionária, de acordo com a Interpretação Técnica ICPC 01 (R1), pronunciamentos e orientações relacionadas e, ainda, respectivas revisões, todos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, devidamente atualizado conforme o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) do ano

contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização conforme regra de reajuste das tarifas de pedágio; vii. Na hipótese em que a ANTT tiver reconhecido e atestado o valor das parcelas dos investimentos vinculados ao ATIVO REGULATÓRIO, esse será o limite máximo para o cálculo do valor referido no item "vi", a ser devidamente atualizado conforme o IPCA do ano contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização, conforme regra de reajuste das tarifas de pedágio.

Justificativa: O reconhecimento do ativo regulatório pela ANTT, além de acelerar o cálculo da indenização, aumenta a segurança jurídica e elimina quaisquer incertezas em relação ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados, inclusive os bens reversíveis, é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

245. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898652

Assunto: (9) INCLUSÃO DE INSTRUÇÕES PARA CÁLCULO DE INDENIZAÇÃO EM CASO DE ENCAMPAÇÃO NO CONTRATO

Contribuição: INCLUSÕES DE PARÁGRAFO NO ITEM 32.2 (INDENIZAÇÃO EM CASO DE ENCAMPAÇÃO) Exclusivamente para fins da indenização para o caso contemplado na cláusulas 32: i. O método de amortização utilizado no cálculo será o da linha reta (amortização constante), considerando o prazo de vigência do CONTRATO; Ii. O valor das parcelas dos investimentos vinculados a Bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados será apurado a partir do ativo intangível da Concessionária, e tendo como termo final a data da notificação da rescisão do CONTRATO à Concessionária, de acordo com a Interpretação Técnica ICPC 01 (R1), pronunciamentos e orientações relacionadas e, ainda, respectivas revisões, todos

emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, devidamente atualizado conforme o (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) do ano contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização conforme regra de reajuste das tarifas de pedágio; Iii. Na hipótese em que a ANTT tiver reconhecido e atestado o valor das parcelas dos investimentos vinculados ao ATIVO REGULATÓRIO, esse será o limite máximo para o cálculo do valor referido no item "vi", a ser devidamente atualizado conforme o IPCA/IBGE do ano contratual do reconhecimento do investimento até o ano contratual do pagamento da indenização, conforme regra de reajuste das tarifas de pedágio.

Justificativa: O reconhecimento do ativo regulatório pela ANTT, além de acelerar o cálculo da indenização, aumenta a segurança jurídica e elimina quaisquer incertezas em relação ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita.
A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

246. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898659

Assunto: (10) INCLUSÃO DE DEFINIÇÃO DE ATIVO REGULATÓRIO (ITEM 1.1.) NO CONTRATO

Contribuição: Investimentos realizados pela concessionária em Bens reversíveis reconhecidos e atestados pela ANTT, cuja valoração pode se basear nos resultados da inspeção acreditada dos anteprojetos, projetos básicos, projetos executivos,

projetos as built ou obras executadas, com a finalidade de cálculo da indenização devida em caso de extinção da concessão.

Justificativa: Item inserido para caracterizar palavra descrita no item (8) anterior. Para agilizar o reconhecimento dos bens reversíveis, a ANTT poderá utilizar a inspeção acreditada que está sendo regulamentada pelo INMETRO.

Resposta da área técnica: Contribuição não aceita. A metodologia para o cálculo da indenização dos investimentos não amortizados, inclusive os bens reversíveis, é tema da Agenda regulatória (Resolução nº 3.705/2011) da ANTT para o biênio 2017/2018. A contribuição será considerada como subsídio no desenvolvimento do modelo.

247. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3898681

Assunto: Item 30, da Minuta Contratual - INCLUSÃO DE HIPÓTESE DE EXTINÇÃO ANTECIPADA EM CASO DE NÃO FINANCIABILIDADE.

Contribuição: Item 30: Casos de Extinção, com inclusive execução da garantia pelo Poder Público (...) Verificação, no 30º mês contado da assinatura do Contrato de Concessão, da inviabilidade da contratação do(s) financiamento(s) de longo prazo pela Concessionária, nos casos em que seja(m) necessário(s) para a continuidade da Concessão. Hipótese de não aplicabilidade: caso a Concessionária demonstre que sua estrutura financeira prescinde da obtenção de financiamento(s) de longo prazo.

Justificativa: a. Desincentivar ofertas com deságio elevado que comprometam a financiabilidade do projeto. b. Celeridade na extinção de concessões que se comprovem inviáveis sob a ótica das fontes de financiamento (capital próprio e capital de terceiros).

Resposta da área técnica: Contribuição parcialmente aceita. A contribuição será somada como hipótese aos casos de extinção.

248. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3909763

Assunto: Obras a serem incluídas no edital de concessão

Contribuição: Olá. Gostaria de solicitar a inclusão, no edital de concessão, obras para facilitar o ingresso e saída de veículos no entorno da Arena do Grêmio e também aos bairros Humaitá, Farrapos e Navegantes em Porto Alegre.

Justificativa: O fluxo de veículos nesta região é bastante caótico, principalmente em dias de eventos na Arena do Grêmio. O assunto tem sido tema de debate entre órgãos públicos e privados. A melhoria dos acessos às grandes rodovias ou, pelo menos, do melhor aproveitamento da faixa de domínio, auxiliaria diretamente nesta questão. http://www.gilmarsossella.com.br/noticia.php?not_id=4152

Resposta da área técnica: A região mencionada já possui uma elevada densidade de conexões da rodovia federal com as vias municipais, bem como outras rodovias, a exemplo da interconexão BR-290 x BR-116, interconexão BR-290 x BR-448, acesso à Nova Ponte do Guaíba (em obras), acesso à Ponte móvel do guaíba, viaduto de acesso à Rua João Moreira Maciel, acesso à região central de Porto Alegre, Ligação com a Av. Dona Teodora.

Essa grande densidade de acessos já limita por parte da rodovia a inclusão de novas alças. A solução para melhoria da conectividade da rodovia com as vias locais passa pelo aperfeiçoamento do sistema viário municipal existente, a fim de aumentar a capacidade de absorver o tráfego.

249. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3909777

Assunto: TARIFAS - REDUÇÃO DO VALOR

Contribuição: A União abrir mão dos impostos federais (PIS, COFINS e demais) Buscar com as prefeituras a isenção do ISS Tirar o serviço de guincho Tirar o serviço de ambulância

Justificativa: A isenção dos impostos vai impactar diretamente na redução do valor da tarifa em benefício a todos os usuários. O serviço de guincho já está incluso no seguro feito pelos usuários e para os que não dispõe pode ser acessado por empresas que já prestam este tipo de serviço ao longo do trecho. O socorro nos acidentes já é feito pelos municípios através da SAMU e um convênio com as prefeituras diminui significativamente este custo que também impacta na tarifa.

Resposta da área técnica: É de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade.

Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Quanto à desoneração do ISSQN, é medida pouco viável, pois a alíquota é fixada de maneira independente e soberana por cada um dos municípios (legislação municipal). Assim sendo, a modelagem do projeto de concessão contempla uma alíquota máxima de 5 % do ISSQN para todos os municípios, tendo em vista que

trata-se de uma tendência observada nas concessões federais existentes.

Ainda, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar os frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes).

250. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3909784

Assunto: INCLUSÃO DE OBRAS

Contribuição: INCLUSÃO DE OBRAS NO ENTORNO DA ARENA GRÊMIO

Justificativa: São necessárias obras que possa facilitar o fluxo no entorno da Arena Grêmio e no ingresso e saída dos bairros Humaitá, Farrapos e Navegantes, em Porto Alegre

Resposta da área técnica: A região mencionada já possui uma elevada densidade de conexões da rodovia federal com as vias municipais, bem como outras rodovias, a exemplo da interconexão BR-290 x BR-116, interconexão BR-290 x BR-448, acesso à Nova Ponte do Guaíba (em obras), acesso à Ponte móvel do guaíba, viaduto de acesso à Rua João Moreira Maciel, acesso à região central de Porto Alegre, Ligação com a Av. Dona Teodora.

Essa grande densidade de acessos já limita por parte da rodovia a inclusão de novas alças. A solução para melhoria da conectividade da rodovia com as vias locais passa pelo aperfeiçoamento do sistema viário municipal existente, a fim de aumentar a capacidade de absorver o tráfego.

251. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3915860

Assunto: estudos de engenharia, obras de adequação viária

Contribuição: Apresentação das obras de adequação da malha viária urbana de Porto Alegre, conforme documento anexo.

Justificativa: A conclusão da obra da Nova Ponte do Guaíba, conectando diretamente a BR290 e BR116 com a Av. Dona Teodora acarretará um aumento substancial de fluxo nesta avenida, que faz a ligação de mais de 20 bairros de Porto Alegre, transformando-a em importante entrada da cidade. Para tanto, são necessárias adequações, listadas no ofício em anexo, de modo a absorver este impacto, tanto em relação à capacidade quanto segurança viárias.

Anexo:

Of. nº 645 - EPTC

Porto Alegre, 28 de abril de 2017.

Referente: Impacto da implantação da Nova Ponte do Guaíba (BR290) sobre a Av. 3ª. Perimetral – Trecho Av. Dona Teodora

Prezada Coordenadora.

Em 2013, quando consultada pelo DNIT sobre diretrizes para o projeto da Nova Ponte do Guaíba, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, através da SMT/EPTC, encaminhou diversos pontos a serem resolvidos em função do impacto na mobilidade no entorno da futura obra de arte. No entanto, parte das diretrizes emitidas não foi contemplada, das quais podemos destacar as intervenções na Av. Dona Teodora destinadas à ampliação de capacidade e segurança viárias.

Tendo em vista que a Av. Dona Teodora é via de ligação com a Av. 3ª. Perimetral e que, a partir da implantação da nova ponte será a entrada da cidade que distribuirá os fluxos da BR 290 e BR116 em mais de 20 bairros, fazendo a ligação até a Zona Sul do Município, entendemos necessária a adequação desta Avenida de modo a absorver o acréscimo significativo da demanda.

Sendo assim, solicitamos as seguintes intervenções ao longo da Av. Dona Teodora:

- implantação de solução para travessia segura de pedestres junto à interseção com a Rua Frederico Mentz;

- readequação geométrica da interseção com a Av. A.J.Renner, com foco no ganho de capacidade viária e segurança das travessias de pedestres e ciclistas no cruzamento. Para tanto, cada aproximação deverá ser dimensionada com 3 faixas de tráfego, com no mínimo 75m de comprimento.

Atenciosamente,

Fabio Berwanger Juliano,
Diretor de Operações - EPTC

À Sra. Marisa Dagmar Tiefensee,
Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária da ANTT
Av. Ipiranga, 2897 – Bairro Santana,
Porto Alegre – RS.
90610-001

Resposta da área técnica: A Nova Ponte do Guaíba não está incluída no escopo desta Concessão, assim como intervenções na malha viária municipal.

252. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3915874

Assunto: Estudos de Viabilidade, Edital e Contrato

Contribuição: Relatório do Grupo de Trabalho formado por representantes da sociedade civil organizada do Rio Grande do Sul, Governo do Estado do RS, Prefeituras impactadas e do Governo Federal.

Justificativa: Contribuir para o aperfeiçoamento dos estudos, modelagem e documentos editalícios e contratuais da Rodovia de Integração do Sul.

Anexo:

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO MT Nº 11/2015

BR-101/290/386/448/RS/SC – RODOVIA DE INTEGRAÇÃO DO SUL

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO CONSTITUÍDO POR REPRESENTANTES DO GOVERNO FEDERAL E REPRESENTANTES DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL COM A FINALIDADE DE APRIMORAR O PROJETO DE CONCESSÃO DA RODOVIA DE INTEGRAÇÃO SUL APRESENTADO NA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA PELA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT.

ABRIL/2017

1. INTRODUÇÃO

Através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado em 10 de junho de 2015, foi iniciado o processo para a elaboração de estudos de viabilidade técnica com o intuito de subsidiar a concessão de trechos de rodovias no Estado do Rio Grande do Sul, cuja denominação posteriormente adotada foi "Rodovia de Integração do Sul".

Esse processo incluiu, até o momento, as seguintes etapas:

- Autorização das empresas que manifestaram interesse (concluída);
- Elaboração do estudo (concluída);
- Análise e aprovação do estudo (concluída);
- Audiência Pública (em curso);
- Ajustes nos Estudos (em curso).

Cabe destacar que o projeto em questão foi qualificado no âmbito do Governo Federal pelo Conselho do Programa de Parceria em Investimentos (CPPI) e, como tal, ganhou o *status* de prioridade nacional, ensejando todos os esforços dos agentes públicos envolvidos no sentido de viabilizá-lo, conforme previsto na Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

2. DA REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

A Audiência Pública nº 001/2017 que tem o objetivo de tornar público e colher contribuições para a concessão da "Rodovia de Integração do Sul" teve seu prazo de contribuições prorrogado por duas ocasiões pela ANTT, tendo sido iniciada em 31/01/2017 e permanecendo aberta até 01/05/2017. Nesse período, foram realizadas as seguintes sessões presenciais:

- Porto Alegre/RS (16/02/2017);
- Brasília/DF (23/02/2017);
- Lajeado/RS (16/03/2017);
- Soledade/RS (17/03/2017);
- Montenegro/RS (22/03/2017); e
- São João do Sul (24/03/2017).

3. DA CRIAÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO

Em decorrência dos elementos apresentados ao longo do processo de Audiência Pública e das manifestações ocorridas nas sessões presenciais, houve consenso entre os representantes do Governo Federal, representantes do Governo Estadual, agentes políticos e da sociedade civil organizada de que o projeto deveria ser aprimorado para melhor atender os anseios locais.

Em suma, a criação de Grupo de Trabalho para discutir detalhes do projeto e propor aprimoramentos foi motivada pelas seguintes manifestações ocorridas na sessão presencial de Lajeado/RS:

- Sra. Cíntia Agostini (Presidente do Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari – CODEVAT);
- Sr. Gilmar Sossella (Deputado Estadual do Rio Grande do Sul);
- Sr. Idioney Oliveira (Presidente do Conselho Regional de Desenvolvimento – COREDE – Alto da Serra do Botucaraí);

- Sr. Marcelo Caumo (Prefeito de Lajeado/RS);
- Sr. Ito José Lanius (Presidente da Câmara de Indústria e Comércio do Vale do Taquari).

Em reunião realizada na Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul em 23/03/2017, com a presença do Secretário de Transportes do Estado, Pedro Westphalen, e do Coordenador do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado, Vicente Britto Pereira, e de representantes do Governo Federal, ficou acordada a criação do Grupo, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

4. DAS REUNIÕES DO GRUPO DE TRABALHO

Após os entendimentos iniciais, foi estabelecido o seguinte cronograma para as reuniões do Grupo de Trabalho:

- 1ª Reunião (30/03/2017) – Porto Alegre/RS
- 2ª Reunião (06/04/2017) – Brasília/DF
- 3ª Reunião (19/04/2017) – Brasília/DF

De forma a dar certa flexibilidade nas discussões optou-se por não formalizar um grupo fechado de participantes. As discussões ocorridas foram registradas através de listas de presença (Anexos 1, 2 e 3 deste Relatório) e de atas, documentos esses que subsidiaram a elaboração deste Relatório.

É importante observar que todas as reuniões contaram com a participação de servidores das entidades do Governo Federal envolvidas no processo de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

Todas as reuniões contaram da mesma forma com representantes do Estado do Rio Grande do Sul, que de forma coordenada se organizaram para defender os anseios locais.

Assim sendo, consideramos que este Relatório, materializa a contribuição do Grupo de Trabalho no âmbito da Audiência Pública relativa à concessão da Rodovia de Integração do Sul. Destaca-se ainda que o Grupo de Trabalho não tem por objetivo substituir as contribuições realizadas nas audiências públicas, mas de aprofundar o debate de forma estruturada, com o intuito de melhor detalhar os anseios da região. Portanto, entende-se que todas as contribuições realizadas pela sociedade ao longo do processo de audiências públicas devem permanecer sendo objeto de análise pelo Governo Federal, independentemente das conclusões obtidas por este Grupo de Trabalho.

5. DA SISTEMÁTICA DE DISCUSSÃO E DOS ASSUNTOS DISCUTIDOS

A sistemática utilizada nas discussões procurou abordar os principais aspectos da concessão de forma a conciliar os interesses locais e dos usuários da via com as informações já levantadas ao longo da elaboração do estudo e as premissas definidas pelo Governo Federal.

O grande desafio residiu na otimização da equação econômico-financeira do projeto, de forma a oferecer benefícios significativos aos usuários da via e à população da região, tendo como contrapartida uma tarifa de pedágio adequada.

Os principais aspectos do projeto discutidos foram os seguintes:

- Delimitação do escopo da concessão, no qual se verificou a possibilidade de inclusão e exclusão de segmentos em relação ao escopo originalmente apresentado na Audiência Pública;
- Posicionamento das praças de pedágio;
- Política tarifária, envolvendo as possibilidades de utilização do conceito de tarifa proporcional ao trecho de cobertura de cada praça (TCP) ou de tarifa única em todas as praças;
- Ajuste do cronograma (inclusive a composição dos investimentos) de obras de ampliação de capacidade ao longo do período da concessão;
- Inclusão de melhorias propostas pelas prefeituras dos municípios atravessados pela rodovia;
- Validação técnica dos custos e da demanda previstas no estudo;
- Avaliação técnica das obras e serviços previstos no estudo com o intuito de incluir ou excluir itens.
- Avaliação de aspectos específicos contratuais como prazos de renovação e questões tecnológicas.

Nas etapas que se seguiram ao longo do processo de discussão procurou-se, a partir das variáveis correspondentes aos aspectos discutidos e de combinações entre elas, definir vários cenários possíveis para a concessão, simulando tais cenários no modelo econômico-financeiro do projeto e apresentando os custos, cronogramas e tarifas resultantes. Resumidamente, de forma cronológica, ocorreu o seguinte:

- 1ª Reunião: apresentação por parte do grupo representante do estado de necessidades não contempladas, possibilidades de alteração do escopo original e do posicionamento de praças.
- 2ª Reunião: apresentação por parte do governo federal de diversas simulações de cenários contendo variações do escopo (trechos a serem considerados) e do posicionamento das praças, já contemplando aspectos discutidos na 1ª reunião. Para cada cenário foram apresentadas as tarifas resultantes. Foi também discutida flexibilização do cronograma de obras a fim de reduzir as tarifas.
- 3ª Reunião: apresentação de novas simulações, já considerando a delimitação de escopo, posicionamento das praças e cronograma de obras flexibilizado de acordo com as preferências manifestadas na 2ª reunião, e a inclusão de solicitações das Prefeituras. A partir dos resultados apresentados para o modelo de TCP e tarifa única, foram definidos os encaminhamentos a constarem do presente Relatório.

6. DOS ENCAMINHAMENTOS

O quadro a seguir mostra os encaminhamentos a serem apresentados como contribuição do Grupo de Trabalho citado no item 2 deste Relatório, no âmbito das Audiências Públicas citadas no item 3.

ITEM	ENCAMINHAMENTO	OBSERVAÇÃO
DELIMITAÇÃO DE ESCOPO (EM RELAÇÃO AO ESCOPO ORIGINAL APRESENTADO NA AP 001/2017)		
BR-101/SC	Exclusão do trecho entre o km 455,9 e a Divisa SC/RS.	Definição prévia às discussões do Grupo de Trabalho em função das manifestações ocorridas na sessão presencial de São João do Sul/SC.
BR-386/RS	Inclusão do trecho entre o entroncamento com a BR-448 e o entroncamento com a BR-116.	Contribuição do Grupo de Trabalho. Garante a manutenção do trecho com impacto pouco relevante na tarifa.
BR-448/RS	Inclusão do trecho entre o entroncamento com a BR-386 e o entroncamento com a BR-116 (Norte).	Contribuição do Grupo de Trabalho. Garante a manutenção do trecho com impacto pouco relevante na tarifa.
BR-386/RS	Inclusão do trecho entre o entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo fundo) e o entroncamento com a RS-404 (Sarandi).	Contribuição do Grupo de Trabalho. Tem um tráfego relevante e estende os benefícios da concessão (incluindo possível duplicação) até a região de Sarandi.
POSICIONAMENTO DAS PRAÇAS E POLÍTICA TARIFÁRIA		
P1	Deixa de ser posicionada na BR-101/SC (trecho excluído) e passa a ser posicionada na BR-101/RS.	Deverão ser apresentadas aos representantes do Estado do Rio Grande do Sul informações adicionais sobre a fuga de veículos estimada pela Estrada do Mar.
P6	Será estudado um ajuste fino do posicionamento da praça (pequeno deslocamento), buscando posicionar as mesmas nos limites municipais, evitando assim dividir localidades dentro do mesmo município	Não deverá trazer impacto de receita, pois permanecerá no mesmo trecho homogêneo de tráfego.
P7	Será reposicionada ao norte do entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo).	Na posição atual iria penalizar usuários de curta distância da região. Portanto, a praça deve ser reposicionada ao norte do entroncamento da BR-386 com a ERS-153 (Tio Hugo- Passo Fundo e a ERS-223 (Tio Hugo – Cruz Alta), após o trevo de Tio Hugo, sentido Santo Antônio do Planalto.
P8	Inclusão de nova praça em função da inclusão do trecho até Sarandi.	O posicionamento mais adequado para essa nova praça será avaliado.
Política tarifária	O projeto deverá ser modelado considerando a cobrança de tarifa única em todas as praças.	Em função das simulações apresentadas o Grupo de Trabalho avaliou que as tarifas resultantes desse modelo propiciam um melhor equilíbrio

		geral para os usuários correspondentes aos diversos pares origem-destino que trafegam na rodovia.
OBRAS E SERVIÇOS DA CONCESSÃO		
Flexibilização do cronograma de obras	De acordo com o Anexo 4 apresentado na sequência deste Relatório.	O cronograma de ampliação de capacidade foi amplamente discutido com os representantes da região no Grupo de Trabalho e procurou-se estabelecer uma distribuição ao longo do tempo que, por um lado favorece a modicidade tarifária, e, por outro, atende as necessidades da região. Deve ainda ser definido o cronograma de obras do trecho a ser incluído entre a BR-285 e Sarandi.
Solicitações das prefeituras para melhorias no trecho	De acordo com o Anexo 5 apresentado na sequência deste Relatório. Observa-se que não se trata da totalidade de dispositivos solicitados na Audiência Pública (os quais serão avaliados no relatório correspondente da ANTT), mas de pleitos entregues diretamente por algumas prefeituras ao grupo de trabalho.	Em um primeiro momento todos os pleitos foram considerados de forma a atender todas as demandas dos municípios atravessados. Nas discussões com o grupo de trabalho, no entanto, verificou-se que o valor necessário para atendimento integral estava muito elevado, principalmente se comparado aos valores correspondentes à ampliação de capacidade. Ficou combinado então uma verificação mais aprofundada para otimizar a questão.
Quintas faixas na BR-290	Exclusão das obras correspondentes.	De acordo com o Grupo de Trabalho, tais obras não se justificam tecnicamente, pois não soluciona gargalos do sistema viário local que continuarão a impactar negativamente na capacidade da rodovia.
Postos de pesagem	Aprimoramento dos estudos para o dimensionamento e localização dos postos de pesagem na concessão.	De acordo com as discussões do Grupo de Trabalho, o número de postos de pesagem e a sua localização devem ser melhor estudados, pois há indicativos de que a configuração atual não seja suficiente para a adequada fiscalização do excesso de peso.
APERFEIÇOAMENTO EDITALÍCIO E CONTRATUAL		
Renovação contratual	Esclarecimento acerca das condições necessárias para a renovação contratual.	Conforme discutido no âmbito do Grupo de Trabalho, o texto editalício e contratual deve trazer as condições em que poderá ocorrer a renovação contratual, enfatizando que não se tratar de

		mecanismo de renovação automática.
Incorporação de inovações tecnológicos ao longo da concessão	Cláusula contratual deverá ser acrescentada prevendo em que condições inovações tecnológicas, tais como a cobrança quilométrica (free-flow), deverão ser incorporadas à concessão.	O Grupo de Trabalho entendeu que o edital e o contrato devem trazer regras que facilitem o dinamismo da relação contratual, permitindo a adesão futura a novas tecnologias e práticas de gestão da concessão que aprimorem a prestação dos serviços aos usuários e a eficiência operacional.
Estímulo ao uso da cobrança eletrônica (AVI)	A modelagem deve prever estímulo financeiro para incentivar a adesão a mecanismos de cobrança eletrônica (AVI).	A exemplo da prática adotada pelas novas concessões da ARTESP, os projetos federais deveriam adotar descontos tarifários que estimulem a maior utilização dos mecanismos de cobrança eletrônica (AVI), o que poderá reduzir os custos operacionais da atividade de cobrança, aumentando a eficiência da concessão e, assim, distribuindo tais ganhos para todos os usuários.

A sociedade civil organizada entende que este Grupo de Trabalho deve permanecer atuando para acompanhar o processo de elaboração dos estudos e documentos de concessão. Nesse sentido, salienta-se que o Grupo tem novo encontro já agendado para o dia 11/05, em Porto Alegre/RS.

Ressalva-se que os encaminhamentos alcançados pelo Grupo de Trabalho até o momento são parciais, não se obtendo ainda uma modelagem definitiva. Algumas questões ainda demandam avaliação mais aprofundada, como a revisão das fugas da BR-101/RS pela Estrada do Mar; o estudo sobre a extensão até Sarandi, sobretudo quanto ao posicionamento da nova praça (P8), à revisão do fluxo de veículos e ao cronograma das obras no trecho até Sarandi; o detalhamento final das melhorias relativas aos pleitos das prefeituras; e a revisão dos custos de manutenção a partir do uso do software *Highway Development and Management Model* (HDM-4). Além desses pontos, o Grupo de Trabalho observa que uma revisão ampliada de todos dados e informações deve ser feita em função das diversas modificações promovidas no projeto.

Por fim, essas tarefas de revisão devem levar em conta as necessidades da concessão e uma tarifa justa para a sociedade que transita na Rodovia de Integração Sul. Este Grupo de Trabalho entende que essas questões, assim como outros ajustes já solicitados pelo Governo à empresa que elaborou os estudos, serão tratadas na sequência do processo.

Brasília, 1º de maio de 2017.

ANEXO 1 – LISTA DE PRESENÇA DA 1ª REUNIÃO (30/03/2017)

AUDIÊNCIA - SECRETARIA ESTADUAL DE TRANSPORTES - DATA: 30/03/2017

REUNIÃO GRUPO DE TRABALHO - PROJETO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): STEPHANE QUEBAUD ANTT
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: ASSESSOR DG / 61 3410 1774 99318 9859

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): FERNANDO CASTILHO
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: GERENTE DE INFRAESTRUTURA/EPL/61-3426-3921

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): RAFAEL CORNELIUS MT (Maestro)
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: ENGENHEIRO CIVIL / (51) 999075478

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): LEANDRO CONTERATO MT (Maestro)
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: ENG. CIVIL 51 995380065

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): CÍNTIA AGOSTINI COREDE VT.
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: PRESIDENTE COREDE VALE DO TAQUARI (51) 999787127

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): Jhoney Oliveira Vieira
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: PRESIDENTE COREDE BOTUCARAÍ
PROFESSOR E DIRETOR DO CAMPUS DA UPF EM SOLEDADE/RS

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): João Reichel
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: ASSESSOR TÉCNICO SETCERGS

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): VICENTE DE BRITTO PEREIRA
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS: COORDENADOR PROGRAMA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS RS

NOMES DO(S) PARTICIPANTE(S): SECRETÁRIO PEDRO WESTPHALEN
CARGO/FUNÇÃO/CONTATOS:

ANEXO 2 – LISTA DE PRESENÇA DA 2ª REUNIÃO (06/04/2017)

EPL

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

LISTA DE PRESENÇA - Attendance List

ASSUNTO/SUBJECT: Projeto Concessão BR 101/290/448/386 - RS
DATA/DATE: 6/4/2017 **HORÁRIO/TIME:** 9h30 **LOCAL/VENUE:** SALA PLENÁRIA – 8º ANDAR

NOME Name	ÓRGÃO Institution	CARGO Position	FONE/CELULAR Phone/Mobile	E-MAIL	RUBRICA Signature
1. José Carlos Medaglia Filho	EPL	Diretor-Presidente	(61) 3426-3709	jose.medaglia@epl.gov.br	
2. Adailton Cardoso Dias	EPL	Diretor de Planejamento	(61) 3426-3727	adailton.dias@epl.gov.br	
3. Fernando Castilho	EPL	Gerente de Engenharia de Infraestrutura	(61) 3426-3921	fernando.castilho@epl.gov.br	
4. Diógenes Alvares	EPL	Gerente de Estruturação de Negócios	(61) 3426-3827	diogenes.alvares@epl.gov.br	
5. Pedro Henrique Pereira	PPI	Assessor	61 34116491	[illegible]	
6. Luiz Felipe Carvalho	SEGES/MTPA	Assessor	(61) 2029-7955	luiz.carvalho@transportes.gov.br	
7. Fábio Freitas	SFAT/MTPA	Diretor do Departamento de Concessões		fabio.freitas@transportes.gov.br	
8. Henrique Mendes	SFAT/MTPA	Coordenador-Geral de Estruturação de Projetos	(61) 2029.7938	henrique.mendes@transportes.gov.br	
9. Luiz Fernando Castilho	ANTT	Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária	(61) 3410-1711	luiz.castilho@antt.gov.br	
10. Marcelo Fonseca	ANTT	Assessor da Diretoria-Geral			
11. Stephane Louis Georges Quebaud	ANTT	Assessor	61 3410 1774	stephane.quebaud@antt.gov.br	
12. Marisa Dagmar Tiefensee	ANTT	Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária			
13. Vicente de Britto Pereira	ST/RS	Coordenador do Programa de Concessões Rodoviárias	(61) 98456 2295	britto.pereira@transportes.gov.br	

ANEXO 3 – LISTA DE PRESENÇA DA 3ª REUNIÃO (19/04/2017)

EPL

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

LISTA DE PRESENÇA - Attendance List

ASSUNTO/SUBJECT: Projeto Concessão BR 101/290/448/386 - RS
DATA/DATE: 19/4/2017 **HORÁRIO/TIME: 9h30** **LOCAL/VENUE: SALA PLENÁRIA – 8º ANDAR**

NOME Name	ÓRGÃO Institution	CARGO Position	FONE/CELULAR Phone/Mobile	E-MAIL	RUBRICA Signature
1. José Carlos Medaglia Filho	EPL	Diretor-Presidente	(61) 3426-3709	jose.medaglia@epl.gov.br	
2. Fernando Castilho	EPL	Gerente de Engenharia de Infraestrutura	(61) 3426-3921	fernando.castilho@epl.gov.br	
3. Diógenes Alvares	EPL	Gerente de Estruturação de Negócios	(61) 3426-3827	diogenes.alvares@epl.gov.br	
4. Fábio Freitas	MTPA	Diretor do Departamento de Concessões	(61) 2029-7738	fabio.freitas@transportes.gov.br	
5. Henrique Mendes	MTPA	Coordenador-Geral de Estruturação de Projetos	61 2029-7938	henrique.mendes@transportes.gov.br	
6. Marcelo Fonseca	MP				
7. Stephane Louis Georges Quebaud	ANTT	Assessor	3410 1774	stephane.quebaud@antt.gov.br	
8. Marisa Dagmar Tiefensee	ANTT	Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária			
9. Luiz Fernando Castilho	ANTT	Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária	(61) 3410-1711	luiz.castilho@antt.gov.br	
10. ISIDORO BRANDELERO	PREF. LOSSADA	COORDENADOR PROJETOS	(54) 33564753		
11. CÍNTIA AGOSTINI	CODEVAT	Presidente	(54) 99978779	cintia@univates.br	
12. PAULO MENZEL	INTELOG	PRESIDENTE	(54) 99437.9000 99253.9000	menzel@intelog.net menzel@camarlog.net	
13. EZEQUIEL PASQUETTI.	PREF. RONDINHA AMPOS	PREFEITO	54 99917782L	PREFEITURA@RONDINHA.RS.GOV.BR	

EPL

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA

Continuação - LISTA DE PRESENÇA - Attendance List

14.	Vicente Ro Andrio Rodrian	STRANSPORTES DO RSUL	COORDENADOR DO PROGRAMA DE CONCESSÕES	(51) 999997053	vicente-rodrian@epl.gov.br	
15.	IVAN CEZAR BERTUOL	SECRETARIA TRANSPORTES DO R.S	DIRETOR GERAL	(51) 32885315	ivan-bertuol@transportes.rs.gov.br	
16.	VALTER ROSACO	PREFEITURA DO MONTENEGRO SEC. DE OBRAS	SECRETÁRIO DE OBRAS	(51) 99796321	VALTER.ROSACO@MONTENEGRO.RS.GOV.BR	
17.	Aline T. Eleutério	MTPA	Coordenadora	2029-7700	aline.eleuterio@transportes.gov.br	
18.	Jorge Bastiuto	Bastiuto		51 99979[illegible]	bastiuto@yahoo.com.br	
19.	Eloi Antonio Palma Filho	EPL	COORDENADOR TÉCNICO	(61) 3426-3762	ELOI.PALMA@EPL.GOV.BR	
20.	Jocenes Alves	EPL	Gerente	(61) 3426-3807	[illegible]@epl.gov.br	
21.	Ydionéy O. Vieira	COREDE BOTUCARAÍ UPF Sobrade	Presidente Diretor	54 999232415	ydioney@upf.br	
22.						
23.						
24.						
25.						
26.						
27.						

ANEXO 4 – CRONOGRAMA DE FLEXIBILIZAÇÃO DAS OBRAS

BR	Local de Início	Local de Fim	OBRA	i	f	Ext.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
BR-290	ACESSO RS-030	ENTR RS-118	4 F	1,5	74,7	73,2													33%	33%	34%					
BR-290	AVENIDA ASSIS BRASIL	NOVA PONTE RIO GUAÍBA	5 F	85,8	95,7	9,9														50%	50%					
BR-386	CARAZINHO	TIO HUGO	DUPL	178,5	213,1	34,6											50%	50%								
BR-386	TIO HUGO	SOLEDADE	DUPL	213,1	243,6	30,5						35%	65%													
BR-386	SOLEDADE	FONTOURA XAVIER	DUPL	243,6	269,2	25,6					65%	35%														
BR-386	FONTOURA XAVIER	MARQUÊS DE SOUZA	DUPL	269,2	324,1	54,9								33%	33%	34%										
BR-386	MARQUÊS DE SOUZA	LAJEADO	DUPL	324,1	344,4	20,2			50%	50%																
BR-386	LAJEADO	ESTRELA	3 F	344,4	349,5	5,1				50%	50%															
BR-386	TABAÍ	CANOAS	DUPL	384,2	438,8	54,6																33%	33%	34%		

ANEXO 5 – PLEITOS DE MELHORIAS DAS PREFEITURAS

Item	Solicitação	Município	Item de Análise	Melhoria Proposta PMI	Melhoria Adotada	Km inicial	Km final	Extensão (km)	Quant.	Unid.
1	Interseção em nível/desnível	Tio Hugo	39	Nenhuma	Diamante PS	211+480			1	unid.
2	Ruas laterais	Tio Hugo	38	Nenhuma	Ruas Laterais	213+480	214+580	1,10	2,20	km
3	Interseção em nível/desnível	Tio Hugo	36	Passarela	Diamante PI	213+500			1	unid.
4	Interseção em nível/desnível	Mormaço	41	Melhoria de Acesso	Trombeta	225+400			1	unid.
5	Ruas laterais	Soledade	24	Nenhuma	Ruas Laterais	243+600	246+630	3,03	6,06	km
6	Interseção em nível/desnível	Soledade	25	Nenhuma	Diamante PI	245+350			1	unid.
7	Interseção em nível/desnível	Soledade	26	Nenhuma	Diamante PI	246+250			1	unid.
8	Ruas laterais	Fontoura Xavier	30	Melhorias de Acesso	Ruas Laterais	268+000	271+800	3,80	7,6	km
9	Interseção em nível/desnível	Fontoura Xavier	29	Melhoria de Acesso e Passarela	Diamante PI	269+000			1	unid.
10	Interseção em nível/desnível	Fontoura Xavier	28	Melhoria de Acesso e Passarela	Diamante PI	269+200			1	unid.
11	Ruas laterais	São José do Herval	35	Nenhuma	Ruas Laterais	279+000	280+600	1,60	3,2	km
12	Interseção em nível/desnível	São José do Herval	33	Passarela	Diamante PS	280+050			1	unid.
13	Interseção em nível/desnível	São José do Herval	34	Melhoria de Acesso	Diamante PI	280+380			1	unid.
14	Interseção em nível/desnível	Lajeado	14	Melhoria de Acesso e Passarela	Diamante PI	336+330			1	unid.
15	Ruas laterais	Lajeado	16	Nenhuma	Ruas Laterais	338+120	344+400	6,28	11,8	km
16	Interseção em nível/desnível	Lajeado	17	Nenhuma	Diamante PI	338+120			1	unid.
17	Interseção em nível/desnível	Lajeado	18	Melhoria de Acesso e Passarela	Diamante PI	340+700			2	unid.
18	Interseção em nível/desnível	Lajeado	19	Melhoria de Acesso e Passarela	Diamante PI	342+500			1	unid.
19	Interseção em nível/desnível	Lajeado	20	Nenhuma	Diamante PI	343+500			1	unid.
20	Ruas laterais	Lajeado	21	Nenhuma	Ruas Laterais	344+500	345+000	0,50	0,50	km
21	Melhoria de acesso	Lajeado	22	Nenhuma	Melhoria de Acesso	346+785			1,5	unid.
22	Construção de Ponte	Lajeado	23	Alargamento da OAE	Ponte	347+750			5608,8	m²
23	Interseção em nível/desnível	Estrela	1	Melhoria de Acesso	Trombeta	347+970			1,5	unid.
24	Adequação de interseção	Estrela	13	Nenhuma	Outro	348+800			1	unid.
25	Ruas laterais	Estrela	3	Nenhuma	Ruas Laterais	349+500	360+300	10,80	2,7	km
26	Interseção em nível/desnível	Estrela	5	Nenhuma	Diamante PS	350+000			1	unid.
27	Melhoria de acesso	Estrela	4	Nenhuma	Melhoria de Acesso	352+550			1,5	unid.

Resposta da área técnica: Informamos que os encaminhamentos apresentados pelo Grupo de Trabalho, referentes à revisão da delimitação de escopo (em relação ao escopo original apresentado na Audiência Pública nº 001/2017), do posicionamento das praças e da política tarifária e a obras e serviços na concessão, foram atendidas.

Todavia, no que diz respeito ao sistema de pedagiamento proposto pelos estudos de viabilidade, entendemos que o mesmo, com 4 unidades (um posto de pesagem existente na BR-101/RS e três novos, com provável localização na própria BR-101

[outro sentido] e na BR-386/RS [dois sentidos], está adequado. A alteração do objeto, por se repetir no corpo do edital, será exposta a seguir:

O objeto da licitação foi alterado para adequar-se ao resultado da contribuição 3915874, do Grupo de Trabalho formado por representantes da sociedade civil organizada do Rio Grande do Sul, Governo do Estado do RS, Prefeituras impactadas e do Governo Federal. As mudanças definidas pelo Ministério dos Transporte, Portos e Aviação Civil foram encaminhadas para a ANTT via Nota Informativa nº 10/2017/DOUT/SNTTA-MTPA de 28 de junho de 2017.

De:

O objeto da licitação é a outorga da Concessão do Sistema Rodoviário composto pelos trechos da BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290, descritos no Anexo 2 da Minuta do Contrato.

Para: O objeto da licitação é a outorga da Concessão do Sistema Rodoviário composto pelos trechos da BR-101/290/386/448/ RS, no trecho da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; da BR-386 entre o entroncamento com a BR-448 e o entroncamento com a BR-116; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290, descritos no Anexo 2 da Minuta do Contrato.

253. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817319

Assunto: Pleitos referentes às obras complementares

Contribuição: Necessários na BR-101 e 116 - Trecho de Osório a Torres-RS e retomada das obras entre Guaíba e Pelotas/RS. No trecho que liga os municípios de Osório até Torres, para análise deste órgão e, dentro do possível, atendimento no Edital de concessão do referido trecho, conforme indicação no. 2498/2016, de minha autoria, sugerindo ao Executivo a inclusão, no edital de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, de obras complementares e de iluminação pública, segue anexo indicação. Informo que o referido trecho teve sua duplicação concluída no ano de 2010, no entanto diversas obras necessárias para o atendimento das comunidades (passarelas, viadutos, vias laterais, dentre outros) não foram contempladas no projeto de duplicação, dificultando a vida daqueles que lá residem, tais como as passarelas do Campo Bonito, São Braz e Três Cachoeiras. Reitero a solicitação também quando a inclusão no mesmo Edital da iluminação do trecho, levando-se em conta que a estrutura se encontra devidamente instalada, entretanto não sendo devidamente ativada pela dificuldade orçamentária dos municípios situados a margem da BR 101 de arcar com as elevadas despesas de iluminação pública.Ressalto que a via tem uma circulação diária de cerca de 10 mil veículos onde, somente nos últimos 4 anos, 21 pessoas já perderam a vida atropeladas em trechos urbanos não iluminados. Outrossim, solicitamos atendimento a retomada das obras da duplicação da BR 116, no trecho Guaíba/Pelotas. A paralisação tem causado problemas referentes ao escoamento da produção, questões de segurança, bem como deteriorização de parte das obras já iniciadas.

Justificativa: Obras complementares necessárias na BR-101

Anexo:

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Alceu Moreira**

Of. 017/2017 Brasília (DF), 13 de fevereiro de 2017.

Mário Rodrigues Júnior
Diretor Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Brasília - DF

Venho, através deste ofício, encaminhar os pleitos referente as obras complementares necessárias na BR 101.

No trecho que liga os municípios de Osório até Torres, para análise deste órgão e, dentro do possível, atendimento no Edital de concessão do referido trecho, conforme indicação nº. 2498/2016, de minha autoria, sugerindo ao Executivo a inclusão, no edital de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, de obras complementares e de iluminação pública, segue anexo indicação.

Informo que o referido trecho teve sua duplicação concluída no ano de 2010, no entanto diversas obras necessárias para o atendimento das comunidades (passarelas, viadutos, vias laterais, dentre outros) não foram contempladas no projeto de duplicação, dificultando a vida daqueles que lá residem, tais como as passarelas do Campo Bonito, São Braz e Três Cachoeiras.

Reitero a solicitação também quando a inclusão no mesmo Edital da iluminação do trecho, levando-se em conta que a estrutura se encontra devidamente instalada, entretanto não sendo devidamente ativada pela dificuldade orçamentária dos municípios situados à margem da BR 101 de arcar com as elevadas despesas de iluminação pública.Ressalto que a via tem uma circulação diária de cerca de 10 mil veículos onde, somente nos últimos 4 anos, 21 pessoas já perderam a vida atropeladas em trechos urbanos não iluminados.

Outrossim, solicitamos atendimento a retomada das obras da duplicação da BR 116, no trecho Guaíba/Pelotas. A paralisação tem causado problemas referentes ao

escoamento da produção, questões de segurança, bem como a deterioração de parte das obras já iniciadas.

Desde já, agradeço a atenção sempre oferecida e aproveito para colocar meu gabinete à disposição.

Saudações democráticas.

Alceu Moreira
Deputado Federal
Vice-líder do Governo

CÓPIA

INDICAÇÃO Nº 2498, DE 2016
(Do Sr. Alceu Moreira)

Sugere a inclusão, no edital de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, de obras complementares e de iluminação pública.

Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil:

Sabemos que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, autarquia vinculada a esse Ministério, tem em sua esfera de atuação, nos termos do inciso V do art. 21 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a exploração da infraestrutura rodoviária federal.

Como atribuição relativa ao transporte rodoviário, à ANTT compete propor ao Ministério dos Transportes, os planos de outorgas das concessões rodoviárias, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação dos serviços de transporte.

Diante dessas atribuições, vimos, por meio desta Indicação, trazer a V. Exª. demandas de grande relevância para a população que reside na área de influência da rodovia BR-101 Sul, especificamente entre as cidades de Osório e Torres, e também para todos os usuários do citado trecho rodoviário.

CD160060643792

São intervenções que, em nosso entendimento, não podem deixar de estar previstas no edital de concessão da exploração da rodovia pela iniciativa privada.

Referidas demandas foram colhidas junto às Câmaras de Vereadores e Prefeituras das cidades de Torres, Dom Pedro de Alcântara, Três Cachoeiras e Osório, além de atenderem comunidade Quilombola atingida e o próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Com a inclusão nos editais de concessão, as intervenções listadas deverão estar previstas no contrato a ser celebrado entre a concessionária vencedora e a ANTT, assim como no plano de exploração da rodovia.

As obras citadas referem-se a pontes, viadutos, passarelas, acessos, passagens e pavimentação de vias laterais em áreas urbanas, além de iluminação públicas em todas as áreas urbanas, conforme o quadro a seguir:

OBRA	DEMANDANTE
Iluminação pública em todos os trechos urbanos da BR-101 Sul	TODOS OS MUNICÍPIOS
Ponte nova sobre o Rio Mampituba km 0,0 (LE) - Comprimento estimado 75 m.	DNIT
Ruas laterais pavimentadas (LE e LD) entre as travessias urbanas de Vila São João e Campo Bonito. (LE) - km 2,6 ao km 5,4 / (LD) - km 2,1 ao km 5,4	PREFEITURA MUNICIPAL DE TORRES
Duas passarelas na travessia urbana de Campo Bonito, km 5,6 e km 6,4 - Comprimento estimado 180 m, cada uma.	CÂMARA DE VEREADORES DE TORRES
Viaduto (duplo) na travessia urbana de Campo Bonito- km 6,9 - Comprimento estimado 70 m. (sobre retorno atual)	DNIT
Ruas laterais pavimentadas (LE e LD) entre as travessias urbanas de Campo Bonito e São Brás - km 7,5 a km 9,1	PREFEITURA MUNICIPAL DE TORRES
Duas passarelas na travessia urbana de São Brás km 8,2 e	CÂMARA DE

Município de Osório: (LE) - km 72,1 ao km 84,7 / (LD) - km 72,1 ao km 83,2	Municipal de Osório
Três viadutos (duplos) sobre os retornos atuais km 74,5 - km 78,2 - km 80,1 - Comprimento estimado 70 m.	DNIT
Dois Viadutos (duplos) sobre as rotatórias atuais km 84,7 - km 86,2 - Comp .estimado 70 m.	Comunidade / DNIT

Diante do exposto, a presente Indicação tem por objetivo reivindicar a V. Exª. sejam adotadas, pela ANTT, providências para a inclusão, no edital que regerá a delegação da rodovia BR-101 à iniciativa privada, das obras e intervenções listadas, de grande importância para o bom andamento e a efetividade das condições de segurança e trafegabilidade na concessão.

Certos de contar com a costumeira sensibilidade de V. Exª., esperamos ser atendidos no pleito aqui apresentado. Sendo o que tínhamos para o momento, reiteramos nossos votos de estima e apreço e encaminhamos esta Indicação para a elevada consideração de V. Exª.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado ALCEU MOREIRA

REQUERIMENTO

(Do Sr. Alceu Moreira)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, relativa à inclusão, no edital de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, de obras complementares e de iluminação pública.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Exª. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação anexa, sugerindo a inclusão, no edital de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, obras complementares e de iluminação pública consideradas essenciais pelas comunidades que convivem a margem da BR-101, após a duplicação do trecho.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado ALCEU MOREIRA

2016-12459

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS/SC ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do

Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/RS.

Nos estudos de viabilidade efetuados está contemplada a construção de 7 passarelas, estando prevista 1 em Campo Bonito e 2 em Três Cachoeiras.
Será equacionada a implantação de 1 passarela em São Braz.
Relativamente à iluminação, está prevista a sua implantação, recuperação ou complementação em todos os trechos urbanos, dispositivos de melhorias e edificações da concessão, assegurando o seu adequado funcionamento. Adicionalmente, informa-se que está prevista a completa restauração da rodovia, sendo realizadas, se necessárias, a recuperação ou complementação de sistemas de drenagem ao longo da rodovia.

254. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817324

Assunto: Manutenção da Concessão até novo contrato

Contribuição: Solicitamos que o trecho de Eldorado do Sul permaneça com a concessão atual até o início do contrato da nova concessão da BR-290

Justificativa: O município ficará sobrecarregado se este trecho ficar sem concessão. Além disso, os serviços de manutenção da rodovia não devem ser interrompidos

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve e estará, até a

assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

255. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817327

Assunto: Manutenção da concessão da BR-116/290, Trecho Porto Alegre/Camaguã/Eldorado/ Pantano Grande

Contribuição: Requer a manutenção ou o aditamento do prazo de concessão da BR 116/290 no trecho compreendido entre Porto Alegre / Camaquã e Eldorado/Pantano Grande, pelo prazo até a nova licitação desse trecho no lote 11-B, previsto para aproximadamente dois anos

Justificativa: Neste período, este trecho ficará descoberto pelos equipamentos disponibilizados pela concessionária, que ora explora o trecho, isso acarretaria em um aumento considerável das demandas a cargo do município, em um trecho de aproximadamente 70 km de rodovia, em que no momento acarretaria um enorme prejuízo financeiro e social para nossa cidade

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve, não permitindo, desta forma, a conservação e operação temporárias de um trecho o qual não pertence ao projeto de concessão em comento. O trecho da BR-116/290 em questão estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

256. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817330

Assunto: Solicitação de alteração do projeto / Abaixo assinado

Contribuição: Visando o bem estar dos moradores e estudantes da comunidade da Linha Schell, em seu acesso e locomoção à rodovia BR 386, km 284

Justificativa: Solicitação de alteração de projeto, em local crítico quanto a acidentes de trânsito, atropelamentos e acessibilidade da comunidade

Anexo:

AMASBI
ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAI

Municípios Integrantes
Alto Alegre – Barros Cassal – Campos Borges - Fontoura Xavier – Gramado Xavier – Ibirapuitã - Itapuca – Mormaço - Nicolau Vergueiro – São José do Herval – Soledade – Tio Hugo

Of. Nº 013/2017 . AMASBI. IUB.SE. Soledade/RS, 31 de dezembro de 2016.

Exma. Sra.
Coordenadora
SIRLEI THERESINHA GARAVENTTO
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Unidade Regional Rio Grande do Sul
Av. Ipiranga, nº 2897 -Bairro Santana
90.610-001 - PORTO ALEGRE - RS

Excelentíssima Senhora:

A Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí - AMASBI, entidade que congrega e representa a Região do Norte do Estado do Rio Grande do Sul, formada pelos Municípios de Alto Alegre, Barros Cassal, Campos Borges, Fontoura Xavier, Gramado Xavier, Ibirapuitã, Itapuca, Mormaço, Nicolau Vergueiro, São José do Herval, Soledade e Tio Hugo, vem por meio deste, encaminhar à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, sua manifestação de apoio ao pedido de alteração do projeto/plano funcional da duplicação da Rodovia BR 386-RS no município de São José do Herval, no segmento dos km 284+600 e 285+000 do eixo existente, para incluir duas alças de retorno (à direita e à esquerda), conforme desenho apresentado pelo município de São José do Herval, o que viabilizará de forma substancial a segurança dos moradores do entorno, dos estudantes que ali passam, dos viajantes da rodovia e da comunidade em geral.

Certos em podermos contar com Vossa atenção, colocamos a Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí à disposição para o que se fizer necessário, pelo fone (54) 99605-0070 ou e-mail: i.born@uol.com.br.

Saudações municipalistas.

Tiago Zanotelli
Presidente da AMASBI
Prefeito de Fontoura Xavier

R. Dr. Flores, 73 – Sala 303 – Centro – 99.300-000 - Soledade –RS - Fone : (54) 9605-0070 – E. mail – i.born@uol.com.br

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO HERVAL

Of. Nº 62/2016 São José do Herval, 16 de agosto de 2016.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT:

Apraz-nos cumprimentá-los cordialmente, oportunidade em que vimos requerer junto a esse Departamento, a alteração do projeto/plano funcional de duplicação da rodovia BR 386-RS no segmento dos km 284+600 e km 285+000 do eixo existente, para incluir duas alças de retorno (à direita e à esquerda, conforme desenho anexo) para viabilizar a segurança de moradores, estudantes, e da comunidade como um todo.

Sendo o que havia para o momento, colocamo-nos à disposição pelo telefone (54) 3325-1100.

Atenciosamente,

Ademar Antônio Zanella
Prefeito Municipal

Ademar A. Zanella
PREFEITO MUNICIPAL

Av. Getúlio Vargas, 753 - Centro - Cep: 99380-000 - SÃO JOSÉ DO HERVAL - RS - Fones: - (54) 3325-1100 e (54) 3325-1080 - Fax: (54) 3325-1060 - CNPJ: 92.406.511/0001-26

REQUERIMENTO

Ao

Departamento Nacional de infraestrutura de transportes – DNIT:

Os moradores da comunidade de linha Schell, localizada às margens da Rodovia BR 386- km 285 desde a sua construção, município de São José do Herval – RS, Vem requerer junto a esse Departamento, a alteração do projeto/plano funcional de duplicação da rodovia BR 386-RS no segmento dos km 284+600 e km 285+000 do eixo existente, para incluir duas alças de retorno (à direita e à esquerda, conforme desenho anexo) para viabilizar a segurança de moradores, estudantes, e da comunidade inteira.

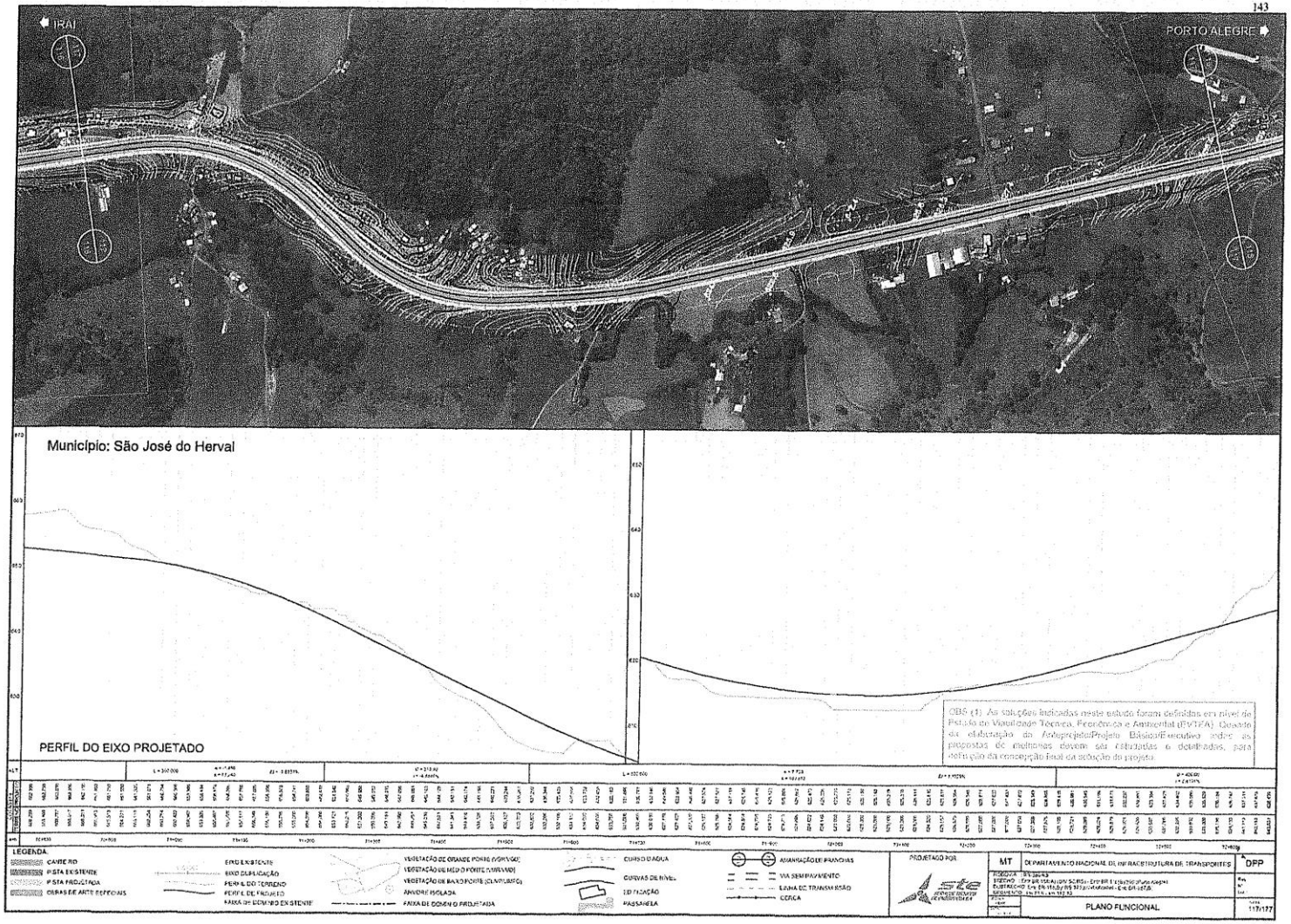
Nestes Termos

Pede Deferimento

São José do Herval, 01 de setembro de 2016

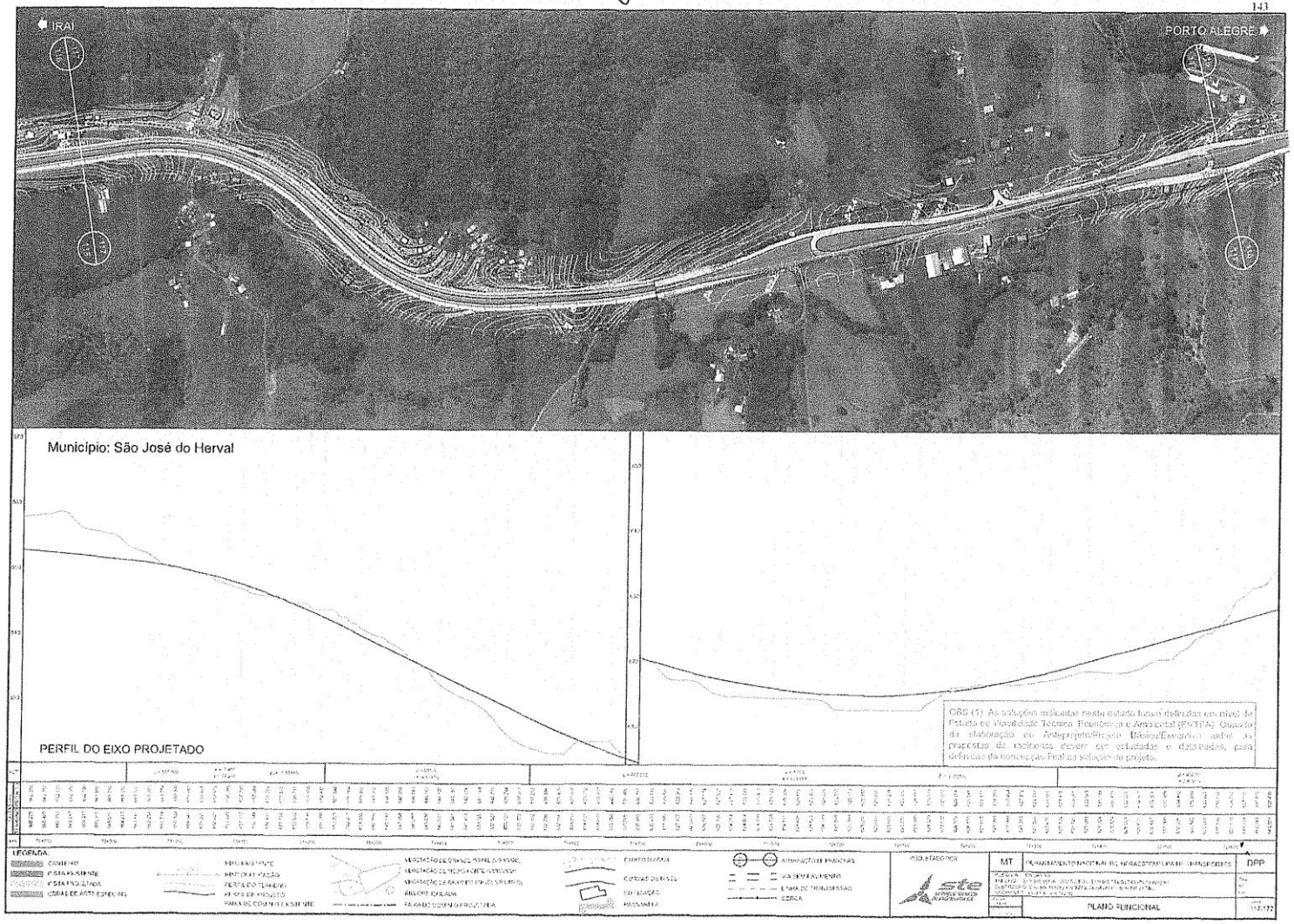
Comunidade de Linha schell

PROJETO ORIGINAL SEM ALÇAS DE RETORNO



PROJETO COM ALTERAÇÃO - INCLUSÃO ALÇAS RETORNO

143



ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
MARCOS A. PESSATTO	480625700-10	
Gilmar Michel	5456181806 8	
Renato Casagrande	343 670 510 -49	
Cedenir Roberto Camus	2015 9910-00	
[illegible]	107020 9513	
[illegible]	379 502 390 72	
[illegible]	403.796.550-04	
[illegible] ANYMAYO	CPF 544 904 720 72	
EUCLECIO VANDELLI SANTOS	CPF 527.053.150-04	
SIDINEI COLLOVINI LORSSON	- 565 497 50059	
DANIA M P MONTEIRO	- 390.178.420-91	
MAYKON D. ROSS	- CPF: 017.370.990,71	
Diomes de Souza Falkenbach	CPF: 030.296.640-40	
MARCELO SCHNEIDER	068.365.[illegible].641-02	
Felipe Rohr	028.595.150-54	
Luis H. Torres	02380374092	
Diego Costa	6080606723	
[illegible]	048.092.890-82	
[illegible]	97.596.323-00-93	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Everton Mayer	036495250 46	
Lúcia Mayer	775434590-00	
João Bruno Mayer	548.157.200-10	
Paulo - motor.	8599.21600-78	
Edmoir Fabrício Oliveira	997702290-91	
0B2215060	Ulysses BOCCARDI	
ANTONIO C SCHIBEL	98373612	
AUGUSTO M DE MOURA	RG 9008005986	
JOSÉ GILBERTO T. CESAR	247979830	
Gilberto Camilo Pires	197135830000726	
	41013158091.	
Daniel Sanfoqui	917944630.20	
Marcelo José Mbeil	6042212685	
Raquel M. SOARES	189696400-10	
Deonis Eled	767149 L802 0	
NELSON A ALMEIDA	049 9967 2278	
Wilmar de Andrade	506091661 3	
Mauro S. Paludo	305031079 1	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
FLÁVIO BEUREN	2029517411	
Nelson Machado Soares	7027509871	
[illegible] Vieira	021.304.800-04	
[illegible]	658.886.340.34	
MARCOS ANDRÉ ZIMMER	060 277 210-49	
Ademir T Viniotti	42112958020	
Valtenir L. Brunetto	947387.000.06	
PEDRO ZONTHMATTE	806342579-00	
Marcia Eliza B. Rodrigues	7054950691	
Edson Mayer	036 495 180 07	
Luan Gull	9086797975	
ALTAIR SABADIN	2039011771	
Luis Antonio de Souza	208065397-1	
ARMELINDO F. STRACK	3032398467	
Cristiano [illegible]	01751491005	
Jesi Adai	00142039028	Adai
Pedro Marc. [illegible]	522 402 900 72	
Felipe Manfatti	011 757 150-42	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Celso R. Vieira	44685106091	
HUGO ZAROTCPLI	190461030-72	
SANDERLEI VILLO	69594023015	
CHICO CIFOLI	33463275972	
Leandro Klein	887506590-00	
EVANDRO MEINE	968852620-72	
JOSÉ JAIR DOS SANTOS	39344860025	
CLAITON WEBER	548103290-20	
Claudio Malle	54144337049	
[illegible]	4194 866-40068	
Gerald Bogt	427 695 900-49	
[illegible]	257288570-00	
[illegible]	CPF 317503460-88	
[illegible]	43039189972	
João dos Santos	35764074053	
Elisandro F. Lorenzo	027.769.610-[illegible]	
JEAN MARTINS DE LIMA	82867070015	
Tânia Mª Fiorentin	38549026034	
Adelerio Pereira	416122006020	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Roberto Gattardi	013.231.760-55	Roberto Gattardi
Neri Dantella	953 425 930 91	
Floriano	931 481 970 68	F.G.H.
Roébea José Di Domênico	965 863 380 34	
Paulo de Oliveira	51 96804165	
Daniel Zanatelli	536 028 460-91	
João Paulo Brito	318 339 690 49	
	028 636 470-08	Gedielson Borba
Maceri José Abegg	Sta Rosa RS.	(54) 96690866
Gabriel A. Feiten	011 383 840 97	
Alexandre Mutton	013 062 930-81	
Marcelo	051 89-165506	
Envio Mar Abati	056 209 048-54	
Evandro Samuel Mayer	406 139 245 3	
Denis Fernando Appel	01462347085	
Antonio J. Tolio	711 190 199-15	
Danu Dandl.	021564 92069	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Rosério Luis Rodrigues	612 001 50.15	
Alessandra J. Dos Santos Feistel	1122691169	Feistel
Juliano Rossi	943 114 470-00	Rossi
Gilmar da Silva	448 577 210-15	
Neli R. Oliveira	904731 1236	
Marcia Feil DalAgnol	904729 8956	MDalAgnol
Clari Fátima Nicolau	429 286 050 53	
Lu Briandini	528708120-00	
Mari C. Benin	967540 830 34	
Antoninha Sueli Brum Zanella	470.467.320.00	
Eliane T Provensi Galera	470.470 380-00	
Alisson Machado de Moraes	011.759.170-01	
Olaira F. V. Vaz	459285 410-15	
Aliani M Passaia	629 162 620 91	
Elizabetti Mª Cunha	653 905 630 34	Cunha
Gilson Rodrigo Fiorentin	619 078 200 00	
Eduarda Fiorentin	028130790-30	
Luciana A Macellin Fiorentin	7733 165 60.15	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Ana Maria Pessatto	922.543.430-15	Ana Maria Pessatto
Antônio César Pessatto	471.060.420-72	Antonio Pessatto
Bianca Joanna Pessatto	042.080.020-42	Bianca Pessatto
César Pessatto	023.213.750-75	César Pessatto
Silvana Scangarini Pessatto	005134690-79	[illegible]
Pedro Irno Pessatto	645096710-[illegible]	[illegible]
Antonninha Pessatto	669322041072	
Juraci Teil da Cunha		
Santo Pessatto	197497670 04	
Maria Doralina H. Pessatto	143594 018091	
Auslino Pessatto	310392350134	
Saeli T. S. Pessatto	703 260 020 49	
Edejar Pessatto	448580000-87	
Edilson Pessatto	008091500-00	
Karine S. Pessatto	035.174.230-17	
Telizeu José Pessatto	261.380.930-20	
Zulcide S. Pessatto	912.924.380-72	
LEANDRO LUIS ZANOTELLI	942.511.690-34	[illegible]

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
JORGE LUCAS A.	109827822	
Valterir A Campos	420.618.900-89	
T. Garotti	021 316 690 97	
Johnny Santos	705.414.629.20	
Luciano da Silva	702 376469-00	
[illegible]	57726159049	
PAULO DANILA REZEVEDO	30414965'59	
Tiago Blum	5075059121	
Eduardo Orlandi	021780 98045.	
Johnny STRAPASSON	1030780033	
Luan B. Stell	9086797975	
Márcio Rogério do S. Pai	10740766	
Pirter D. de Sla	4881183	
Lori Blatt	398292940-72	
José Henrique Rabaioli	629 167180-87	
ROSANE DE CEZAR Santos	81378971 0.00	
Ângela Pedroso do Amarante	033 770290-01	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Everton Mayer	036495250 46	
Lúcia Mayer	775434590-00	
João Bruno Mayer	548.197.200-10	
Isabela Mayer	8599.21600-78	
Elmoir Soares Rosa	997702290-91	
0832175060	Luiz BOCCARDI	
ANTONIO C SCHEIBEL	98373612	
AUGUSTO M DE MOURA	RG 9008005986	
JOSÉ GILBERTO T. CESAR	247973830	
Gilberto Carlos Alves	197135830 00726	
	41013158091	
Daniel Sampaio	917944630-20	
Marcelo José Mach	6042212685	
Rafael M. SOARES	189696400-10	
Deonis Eled	767149 1802 0	
NELSON A ALMEIDA	049 9961 2278	
Valmiro de Andrade	5060916613	
Marcos S. Paludo	305031079 1	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Elitor Tonde	351 779 330-69	
Renato Rossato	318 836 130-72	
Regis A Schuster	010 241 650 86	Regis A Schuster
Filipe dos Santos	027 931 020 86	
Judite Giacomolli	310 424 140 68	
Anetes Giacomolli	133 195 260.53	
Carlos Otavio Boretmann	405 494 530-91	
Marcelo Schaussars dos Santos	607 849 530-91	
Leandro de Oliveira Garcia	069.498.794-82	
Rosivete de Oliveira Gomes	083.371.478-30	
Alex da Costa	008636 000-00	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Marli de Lourdes Proveneci Campos	930803340-72	
Inete Ballibeni da Silva	001.614.170-94	
Nelori P. Cafidari		
Chiesa	281519170-91	Marilene F. Chiesa
Thomael Zamotelli Pereyo	048.237.070-01	
Terezinha Rodrigues	708743870-00	
Valdirlan B. Rodrigues	028824600-40	
Claudio Siqueira	168-878-000-78	
Antonio [illegible]	440-633-770-1	
Josué Melo Almeida	370184340-68	
Mercedes Rodrigues	348429690-91	
João Dico Uma	5052052003	
Adriano Maiu	94103658053	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Reni Pelis	000.840.270-80	
Eliane da Rosa	935.057.790-91	
Elizeu dos Santos	009.735550-09	
Luiz Elpir Vaz Dos Santos	65-3967-580115	
Valdemar dos Santos	939 801 320 72	
Lurdes A Ferreira	017 745 190-46	
Cristiane de V. Moreira	040.247.640-98	
Martin A Ferreira	031.155.150-57	
Adomir da Costa Fermino	006 170 660-43	
Salete Vasto	916.544.160-53	
Marili da Silva Fermino	036.266.450-10	
Sebastião Fermino	285347350 - 34	
Valtino da Cruz da Silva	892749890-91	
Elenor Vaz dos Santos	992.816-780-04	
Yagata F. dos Santos	722.321.290-04	
Eni Correa	576.214.030.04	

ABAIXO ASSINADO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

MORADORES DA LINHA SCHELL, MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO HERVAL – RS, VEM REQUERER ALTERAÇÃO DO PROJETO/PLANO FUNCIONAL DA BR 386 PARA INCLUIR DUAS ALÇAS DE RETORNO.

NOME	CPF	ASSINATURA
Adilor Frozza	372 354 860 15	
Lisete Ferrondo	003 973 480 37	
Angelo Ferrondo		
Dolores T.B. Ferrondo		
Fiavrigo J. Ferrondo		
Gema D. Frozza	005 519 360-96	
HENIO BALESTRERI	008.059.780-05	
Dionisio Bem	528 631 560 15	
Miguel de Faria	926 623 660 87	
José Luis Doctoro	961 556 390 00	
Terezinha F. Severgnini	405 420 127 47	
Vanderlei [illegible]	502 974 227 27	
Severino Brisch	197 462 100-68	
Fabiano Citofoli	015 273 130 00	
José Luis Bueno Roissatti	004.074.130.30	
Marcelo Mikoski Rodrigues	806 624 040-68	
Andrei Borges	044 412 386-28	
Alexandre Colusi	704 729 378 -	
Vilsanei Jondão	006 359 960-06	

Resposta da área técnica: Este trecho da BR-386 é servido por um Diamante em S. José do Herval (km279.5), um Retorno ao km285.5 e outro ao km291.5, garantindo

boas condições de acessibilidade. Serão incluídas melhorias nos acessos existentes para assegurar boas condições de segurança.

257. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817333

Assunto: Sugestões para a viabilidade da concessão da BR 101 no trecho que corta a cidade de Terra de Areia RS

Contribuição: Reparos e restaurações nas bocas de lobo que estão danificadas em toda a extensão das marginais deste Município, devido ao grande risco de quedas e lesões que tais defeitos oferecem aos usuários, em especial ais ciclistas que utilizam a ciclovia, sendo que muitas tampas estão em desnível / Melhorias no escoamento do esgoto pluvial que está gerando muitos problemas em diversas partes da cidade causando alagamentos principalmente na periferia aonde não tem marginal, assim como grande acúmulo de água em cima da pista, ocasionando aquaplanagem / Acesso aos Rios e Lagoas, principalmente nos Rio Sanga Funda e Três Forquilhas, praticamente não existe deixando o município de investir no turismo e pesca artesanal, pois não tem como o usuário chegar até a beira do rio onde existe rampa para descarga de barcos e lanchas / Viaduto em frente à Rodoviária, colocar passeio público nas laterais para travessia de pedestre onde os mesmos jamais utilizam, pois a que existe é central e pouco utilizada, melhorias na alça para dar acesso às ruas Princesa Isabel e Rua Presidente Vargas e definição de estacionamentos nas laterais embaixo do viaduto com sinalização adequada se for inviável ou não / Dar preferência no trânsito na rotatória que sai do viaduto, pois o mesmo é em curva causando pouca visualização para quem vai entrar na marginal, e colocar redutores e sinalização antes do viaduto para quem vem pela marginal / Viaduto central, idem ao viaduto da Rodoviária e viabilização de estacionamento na área central embaixo do viaduto por ser uma área bastante movimentada devido ao grande número de comércios / Viaduto final, idem aos outros e também por ser preto de rede bancária

e comercial, viabilizar estacionamento nas laterais da rotatória e também na área central embaixo do viaduto / Viabilização de uma intersecção em nível no km 42,2 com a finalidade de retorno para veículos que tenham até 5,5 padrão de altura, pois não existe nenhum retorno dentro do munícipio e o único que tem fica no município vizinho com uma distância considerável / Melhorias nas distâncias da descida da BR 101 para a marginal, pois a mesma está muito próxima da passagem de travessia de uma pista para a outra no km 42 / viabilização da implantação do acortinamento verde, nas paredes dos viadutos e também nas laterais da rodovia, de forma a auxiliar na manutenção da obra devido à erosão causada pelos altos índices de chuva e também com a preocupação da questão ambiental, que de forma pequena, porém responsável para a diminuição do aquecimento global, cessando também boa parte de nossa poluição visual / Viabilização de via de mão duplas nas marginais da BR 101, cfe. Moldes já existentes nas localidades de São Braz, Santo Anjo da Guarda e Campo Bonito do Município de Torres, nos trechos devido às necessidades do Executivo Municipal e também de moradores assim como o comércio local aonde existem reinvidicações / Redutores, sinalização e faixa de segurança nas passagens de travessia, pois tem lugar que tem sinalização e não tem redutor, tem redutor e não tem sinalização e quebras molas sem pintura / Dar continuidade na construção de via marginal ao longo da rodovia, que a cidade vem num ritmo acelerado de crescimento bem como a disponibilidade de mãos em duplo sentido / Ativar a iluminação na rodovia, viadutos, passagens assim como fazer a manutenção e reparos das mesmas, pois muitas já se encontram com problemas / Reativação do posto de pesagem de veículos, já existente que hoje se encontra paralisado devido a uma ordem judicial federal.

Justificativa: Solicitações de melhorias na BR-101 que corta o município de Terra de Areia RS

Anexo:

01

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERRA DE AREIA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SUGESTÕES PARA A VIABILIDADE DA CONCESSÃO DA BR 101 NO

TRECHO QUE CORTA A CIDADE DE TERRA DE AREIA -RS

Reparaos e restaurações nas bocas de lôbo que estão danificadas, em toda extenção das marginais deste Município, devido ao grande risco de quedas e lesões que tais defeitos oferecem aos usuários, em especial aos ciclistas que utilizam a ciclovia sendo que muitas tampas estão em desnível.

Melhorias no escoamento do esgoto Pluvial que está gerando muitos problemas em diverças partes da cidade causando principalmente na periferia a onde não tem marginal inúmeros alagamentos, assim também como grande acumulo de água em cima da pista, ocasionando aqua-planagem assim como problemas mecânicos.

Acesso aos Rios e Lagoas principalmente nos Rio Sanga Funda e Três Forquilhas praticamente não existe deixando o Município de investir no Turismo e na Pesca Artezanal pois não tem como o usuário chegar até a beira do rio onde existia rampa para descarga de barcos e lanchas.

Viaduto em frente a Rodoviária, colocar passeio público nas laterais para travessia de pedestre onde as mesmas já mais utilizam pois a que existe é central pouco usada, melhorias na

alça para dar acesso as ruas Princesa Isabel e a Rua Presidente Vargas e definição de estacionamentos nas laterais embaixo do viaduto com a sinalização adequada se for inviável ou não

Dar preferência no trânsito na rotatória que sai do viaduto pois o mesmo é em curva causando pouca visualização para quem vai entrar na marginal, e colocar redutores e sinalização antes do viaduto para quem vem pela marginal.

Viaduto central, idem ao viaduto da Rodoviária e viabilização de estacionamento na área central embaixo do viaduto por ser uma área bastante movimentada devido ao grande número de coméricos.

Viaduto final, idem aos outros e também por ser perto de rede bancária e comercial, viabilizar estacionamento nas laterais da rotatória e também na áerea central em baixo do viaduto.

Viabilização uma intercesão em nível no km 42,2 com a finalidade de retorno para veículos que tenham até 5,5m padrão de a ltura pois não existe nenhum dentro do munípio e o único que tem fica na munícipio vizinho com uma distância muito considerada.

Melhorias nas distância da descida da BR. 101 para a marginal pois a mesma está muito próxima da passagem de travessia de uma pista para a outra no KM 42.

Viabilização da implantação do acortinamento verde, nas paredes dos viadutos e também das laterais da Rodoviva, de forma de auxiliar na manutençaõ da obra devido a erosão causada pelos altos índice de chuva e também com a preocupação da questão ambiental, que de forma

Vilson Andrade

03

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERRA DE AREIA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

pequena, porém responsável para a dininuição do aquecimento global, cessando também boa parte de nossa poluíção visual.

Viabilização de via de mão duplas nas marginais da BR 101, cfe. Moldes já existentes nas localidades de São Braz, Santo Anjo da Guarda e Campo Bonito do Município de Torres, nos trechos devido as necessidades do Executivo Municipal e também do moradores assim como o comércio local a onde existem muitas reenvindicações.

Redutores, sinalizações e faixa de segurança nas passagens de travessia, pois tem lugar que tem sinalização e não tem redutor, tem redutor e não tem sinalização e quebra molas sem pintura.

Dar continuidade na construção de via marginal ao longo da rodovia, que a cidade vem num rítmo acelerado de crescimento bem como a disponibilidade de mãos em duplo sentido.

Ativar a Iluminação na rodovia, viadutos e passagem assim, também como fazer a manutenção e reparos das mesmas, pois muitas já se encontram com problemas..

Reativação do Posto de Pesagem de Veículos, já existente que hoje se encontra paralisado devido a uma órdem Judicial Federal

Terra de Areia, 15 de fevereiro de 2017

Resposta da área técnica: Muitas das solicitações não se enquadram no escopo da Concessão, pelo que não poderão ser atendidas. Terra de Areia é um dos

municípios melhor servidos por acessibilidades à BR-101, assim como possibilidades de retorno. Ao todo tem 7 obras em desnível, 6 do tipo diamante e 1 do tipo trevo completo, e ainda 1 retorno em nível. Nos estudos está prevista 1 passarela para melhorar as travessias pedonais ao km 44+500.

A utilização de mão dupla em vias marginais só deve ser adotada quando não há alternativas, uma vez que é muito penalizadora da segurança, pelo que deverá ser mantida a solução atual.

Quanto aos elementos de Drenagem, é obrigação da Concessão a devida manutenção de todos eles

Os estudos já contemplam a reativação do posto de pesagem, assim como a iluminação de todas as travessias urbanas.

A nova Concessão será responsável pela manutenção e conservação adequada de todo o sistema rodoviário, conforme os padrões estabelecidos no PER, indo ao encontro da expectativa do solicitante.

258. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817400

Assunto: Rotas Alternativas para trânsito local

Contribuição: A disposição de rotas alternativas que possibilite a mobilidade da população local, principalmente nas atividades econômicas e sociais ligadas às movimentações da agricultura familiar e de subsistência da região

Justificativa: O impacto econômico e financeiro gerado nos orçamentos das famílias da região de Passo de Torres e São João do Sul e comunidades locais, considerando o valor da tarifa nos dois sentidos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

259. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817797

Assunto: Sugestão de melhorias em trechos do Município de Torres

Contribuição: Relatório Anexo (3 Páginas) / Projeto de Passarela mirante, pórtico

Justificativa: Contribuição através das experiências locais, perante a necessidade de obras complementares que visem dar maior segurança aos diversos usuários da BR 101 do km 0 ao 11

Anexo:

Prezado srs. Engenheiros e técnicos do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre-DNIT.

Cumpre salientar que há diversas observações a serem apontadas no trecho de 11 kms, de travessia da estrada BR 101 , no município de Torres-RS, com necessidade de adequações com o objetivo de buscar a segurança dos usuários e muitas vezes dificultando a interligação das comunidades interioranas que em sua maioria estão a oeste da BR., com a sede do município a Leste da BR.

SENTIDO SUL a partir do km 0.

Km: 1. 850 metros.

Devido ao grande fluxo de carros e caminhões na saída e portanto entrada do posto fiscal do ICMS no Estado ocorre o afunilamento e muitas vezes inviabiliza o acesso, para tanto se faz necessário outra alternativa de acesso, mesmo que somente possível no km. 1.850, devido ao viaduto da Vila São João ser extenso e não possuir outras alternativas mais viáveis.

Km: 2.050 metros. Até o km 3.000 metros.

Não possui rodovia de acesso local, necessário que se complemente a "marginal", fazendo o contorno do trevo de acesso a Torres, para então se tornar possível a ligação da localidade da vila São João com as demais localidades do Jacaré.

Km: 3.100 até 3.500 metros

Não possui pavimentação na rodovia de acesso local, importante para as comunidades do Belvedere e Jacaré, utilizada diariamente pelos usuários, para acessar a passagem de nível do Jacaré e acessar a sede o município.

Km: 3.750

Não possui Saída da BR, para acessar com maior segurança a localidade do Belvedere.

Km: 3.850

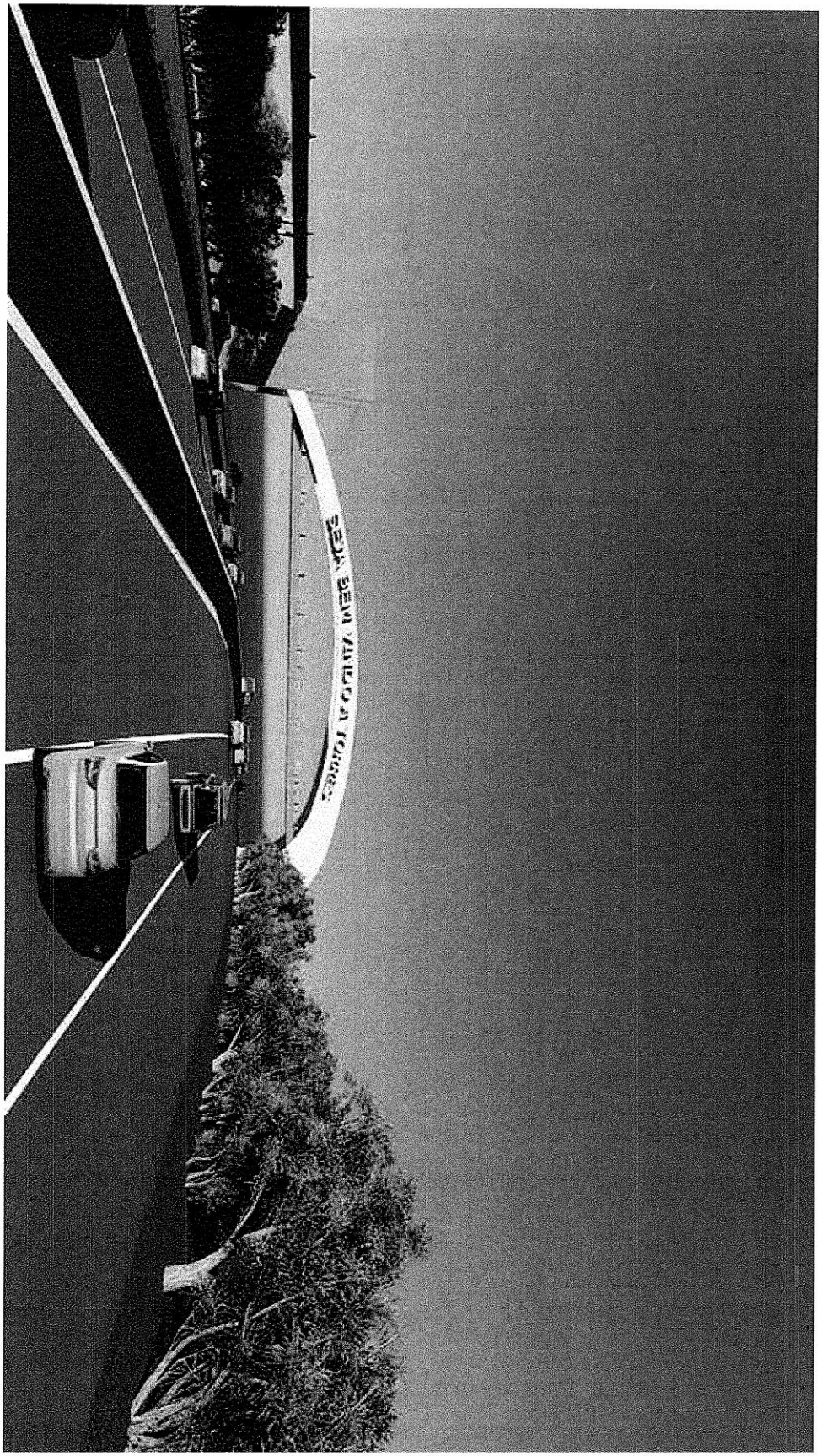
Praça do Mirante do Belvedere e obelisco. Será em anexo encaminhado projeto de revitalização e obras, que visam recuperar a praça, na área de interesse turístico para o município de Torres, (conforme plano diretor municipal) consiste em passarela, pórtico e mirante, em conjunto em apenas uma obra de arte.

Km 3.900

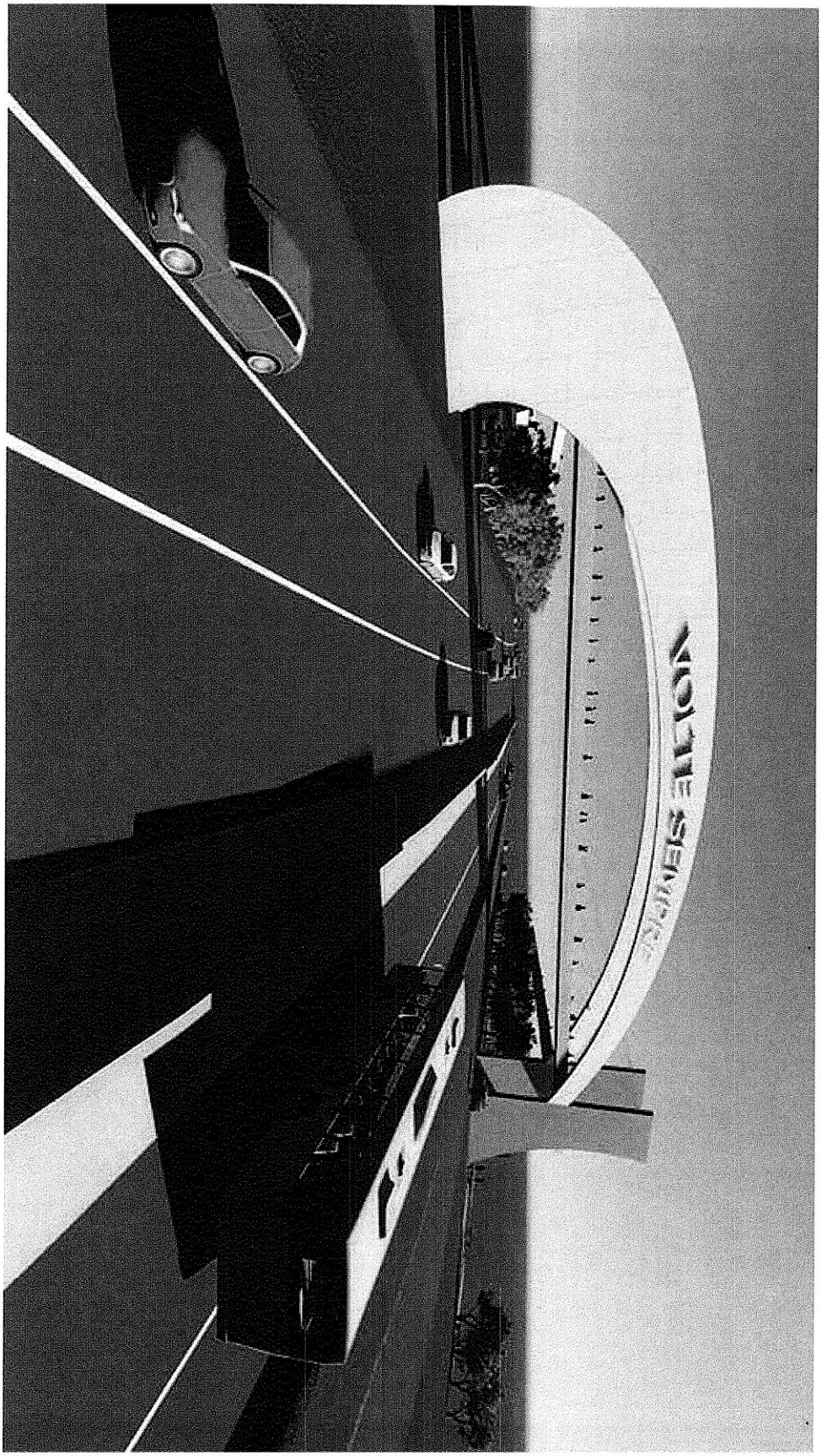
Mirante para a serra geral, Itaimbezinho e Lagoa do Jacaré.

Km 4.000

Retorno de acesso e passagem de nível, fazendo a interligação da estrada de transito local das comunidades do Belvedere com a do faxinal, através do mirante do Belvedere, visando obter uma segunda possibilidade de acesso aos usuários da rodovia que acessarem o município de Torres.


SEJA BEM VINDO A TORRES

SEA VIDO A CORUÑA
LONRES



Resposta da área técnica: Será implantada uma passarela convencional ao km 3+900 e serão melhorados os acessos existentes no km 3+800 (LD) e 4+100 (LE),

considerando-se que assim se asseguram melhores condições de segurança para os usuários da via e para os pedestres.

Quanto ao retorno do km 4, já existe possibilidade de retorno no km 3+110 e no km 6+850, havendo menos de 4 km de distância entre os mesmos, o que é adequado. Por outro lado, no km 4 existe desnível acentuado entre pistas, que dificulta a execução de um retorno em nível.

260. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817819

Assunto: Inclusão de obras complementares a serem executadas ao longo da rodovia no perímetro urbano do município de Fazenda Vilanova

Contribuição: Inclusão de obras complementares a serem executadas ao longo da rodovia no perímetro urbano do município de Fazenda Vilanova: execução de passeio público nas vias laterais nos dois sentidos; execução de viaduto para acesso à Via Láctea e instalação de iluminação pública desde o entroncamento da BR 386 com a Via Láctea aé o final da elevada no centro de Fazenda Vilanova

Justificativa: Essas melhorias são fundamentais para a segurança viária como forma de diminuir o elevado risco de acidentes

Anexo:

MUNICÍPIO DE FAZENDA VILANOVA

Oficio Gab. 003/2017

Fazenda Vilanova, 16 de fevereiro de 2017.

Ilustríssimo Senhor Presidente:

Ao cumprimentar Vossa Senhoria cordialmente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta o município de Fazenda Vilanova, vimos, através do presente, solicitar a inclusão de obras complementares a serem executadas ao longo da Rodovia que está inserida no perímetro urbano do Município.

Essas melhorias são fundamentais para a segurança viária como forma de diminuir o elevado risco de acidentes, que podem acarretar desde prejuízos financeiros até a perda de vidas, e dar condições de segurança para trafegabilidade dos vilanovenses, pedestres e condutores de veículos e utilitários que circulam intensamente na BR 386 e vias laterais para suas atividades diárias de trabalho e estudo, entre outras, e acesso aos municípios vizinhos, sendo motivo de insegurança permanente para todos que necessitam transitar nas mesmas para seu deslocamento.

Diante desta situação, que nos preocupa diariamente, bem como à toda população, apresentamos as seguintes sugestões:

- Execução de Passeio Público nas Vias Laterais nos dois sentidos;

- Execução de Viaduto para acesso à Via Láctea;

- Instalação de Iluminação Pública desde o entroncamento da BR 386 com a Via Láctea até o final da elevada no centro de Fazenda Vilanova.

Ao Presidente da Mesa Diretora

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Rod. BR 386 - Km 368 - Av. Rio Grande do Sul, 100 | Centro | Fazenda Vilanova | RS | CEP 95875-000
Fone: (51) 3609 2100 | CNPJ: 01.607.509/0001-60
www.fazendavilanova.rs.gov.br | E-mail: administracao@fazendavilanova.rs.gov.br

MUNICÍPIO DE FAZENDA VILANOVA

Ainda, tendo em vista o Programa de Exploração da Rodovia – PER, que contempla a implantação de uma Praça de Pedágio no município de Fazenda Vilanova, vimos solicitar que seja contemplada no Edital da Chamada Pública, a isenção da tarifa de pedágio para trânsito dos veículos de Fazenda Vilanova, para não prejudicar financeiramente a população que obrigatoriamente terá de transitar pela Praça de Pedágio diariamente, para ida e volta nas suas rotinas diárias.

Essa isenção já foi contemplada anteriormente pela Concessionária, e é imprescindível alcançar este benefício para os moradores que residem nas proximidades do local que receberá a Praça de Pedágio, sendo esta uma reivindicação coletiva, pois todos vem manifestando seu descontentamento e revolta se tiverem de arcar com esse custo.

Assim, sendo o que se apresenta para o momento, desde já agradecemos a especial atenção que ao nosso pleito dedicar, bem como colocamo-nos a inteira disposição de Vossa Senhoria através do telefone (51) 981708062 e enviamos nossas cordiais saudações subscrevendo-nos.

Atenciosamente,

JOSÉ LUIZ CENCI

Prefeito Municipal

Rod. BR 386 - Km 368 - Av. Rio Grande do Sul, 100 | Centro | Fazenda Vilanova | RS | CEP 95875-000
Fone: (51) 3609 2100 | CNPJ: 01.607.509/0001-60
www.fazendavilanova.rs.gov.br | E-mail: administracao@fazendavilanova.rs.gov.br

Resposta da área técnica: Para a travessia urbana de Fazenda Nova estão contempladas no projeto a iluminação de toda a travessia bem como o Diamante

no acesso a avenida Via Láctea. Quanto aos passeios estes não serão contemplados nas interversões.

261. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817867

Assunto: Melhorias no trânsito da BR 386

Contribuição: Melhorias estas que são: uma passarela na BR-386 - km 385, entre a casa do Mel e a casa da Granja / um viaduto na BR-386 - km 376, por estar se instalando uma empresa de grande porte na região e havendo interesse do município em tornar a região uma área industrial / abertura de rua lateral a BR 386 - km 384 e 385, com abertura da Rua Lateral a BR 386 diminuiria o risco de acidentes, pois desviaria o trânsito para a rua lateral e também beneficiaria a aldeia indígena situada às margens da BR 386. Informações adicionais em anexo

Justificativa: Por se tratar de uma região de grande fluxo de veículos, a cidade é localizada na bifurcação das rodovias RST 287 e BR 386, que além de possibilitarem acesso ao município, faz escoar grande parte da produção do estado, pois ligam o interior do Estado à região metropolitana

Anexo:

Município de Tabaí
Estado do Rio Grande do Sul

Ofício n° 54/2017

Tabaí, 15 de fevereiro de 2017.

A/C DNIT/RS

Viemos através do presente, encaminhar pedidos para melhorias no transito da BR 386, por tratar se de uma região de grande fluxo de veículos, a cidade é localiza na bifurcação das rodovias RST 287 e a BR 386, que além de possibilitarem acesso ao município, faz escoar grande parte da produção do Estado, pois ligam o interior do Estado à região Metropolitana, obtendo grande fluxo.

Melhoria estas que são:

Uma passarela na BR 386 - Km 385, entre a casa do Mel e casa da Granja, dando assim segurança tanto para os pedestres quanto aos veículos, pois a maioria dos usuários estacionam em um dos lados e fazem a passagem pela BR.

Um Viaduto na BR 386 - Km 378, por estar se instalando uma empresa de grande porte na região e havendo interesse do município em tornar a região em área industrial e já é existindo um grande fluxo de veículos lentos na BR, um viaduto facilitaria o trânsito, retirando o tráfego destes veículos lentos da rodovia.

Abertura de Rua Lateral a BR 386 - Km 384 e 385, com a abertura da Rua Lateral a BR 386 diminuiria o risco de acidentes pois desviaria o transito local para rua lateral, veículos que muitas vezes trafegam em velocidade lenta. Sendo que esta Rua Lateral ligará ruas de grande fluxo dentro do município. Este acesso lateral também beneficiará a Aldeia Indígena situada às margens da BR 386.

Atenciosamente,

Arsenio Pereira Cardoso

Prefeito Municipal

Com a abertura da Rua Lateral a BR 386 diminuiria o risco de acidentes pois desviaria o trânsito local para Rua Lateral, veículos que muitas vezes trafegam em velocidade lenta. Sendo que esta Rua Lateral ligará ruas de grande fluxo dentro do município.

Este acesso lateral também beneficiará a Aldeia Indígena situada as margens da BR 386.

Continuação da Rua lateral a BR 386 - Km 384 e 385 - Tabaí/RS

Aldeia Indígena

Arsenio Pereira Cardoso
Prefeito Municipal de Tabaí
CPF: 329.409.390-04

Área de Instalação da empresa Fruki

Viaduto - BR 386 - 378 - Tabaí/RS

Por estar se instalando uma empresa de grande porte na região e havendo interesse do município em tornar a região em área industrial e já é existente um grande fluxo de veículos lentos na BR, um viaduto facilitaria o trânsito, retirando o trafego destes veículos lentos da rodovia.

Arsenio Pereira Cardoso
Prefeito Municipal de Tabaí
CPF: 329.409.390-04

Casa do mel Casada granja Passarela - BR 386 - Km 385 Tabaí/RS

Devido se tratar de um ponto de grande fluxo de veículos, pois próximo se localiza a bifurcação das rodovias RST 287 e a BR 386, que além de possibilitarem acesso ao município, faz escoar grande parte da produção do Estado, pois ligam o interior do Estado à região Metropolitana, sendo que neste ponto há dois grandes comércios locais, assim servindo de "paradouro" por quem passa na região.

Uma passarela daria segurança tanto para os pedestres quanto aos veículos, pois a maioria dos usuários estacionam em um dos lados e fazem a passagem pela BR.

Arsenio Pereira Cardoso
Prefeito Municipal de Tabaí
CPF: 329.409.390-...

Resposta da área técnica: Será incluída uma passarela (km 385.1) para melhorar a acessibilidade pedonal e 1 via lateral entre o km383.8 e o km 385.3, do lado esquerdo da BR-386.

262. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817874

Assunto: Programa de Exploração da Rodovia

Contribuição: Vindo a ser instalada a praça de pedágio em Montenegro: 1) que seja mudado o local da praça de pedágio do km 426 para o km 419; 2) isenção da cobrança de pedágio para veículos emplacados em Montenegro; 3) Cobrança feita em uma única passagem e não ida e volta; 4) Redução do valor mencionado ou em análise; 5) Que as contrapartidas sejam realizadas de forma imediata, assim que iniciarem as atividades; 6) Melhorias nas sinalizações, iluminações, limpeza constante da rodovia, implantação de redutores de velocidade em pontos de entrada de comunidades, bem como instalação de guarda corpos e abrigos de ônibus. Em anexo manifestações de entidades e pessoas físicas.

Justificativa: Entendemos que se deve rever o estudo com relação à instalação da praça de pedágio no município Montenegro RS, pois a BR-386 abrange um pouco mais de 20 km em Montenegro e próximo ao local em estudo existem distritos industriais com empresas já instaladas e outros espaços disponíveis

Anexo:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO
"Montenegro Cidade das Artes
Capital do Tanino e da Citricultura"

Montenegro

Montenegro, 16 de Fevereiro de 2017.

A Superintendência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Assunto: Programa de exploração de rodovias (PER).

Prezado(a):

Ao cumprimentá-lo(a), venho por meio deste, manifestar nossa posição como Legisladores e cidadãos referente ao programa de exploração de rodovias (PER), a qual prevê a concessão para instalação de uma praça de pedágio na Rodovia BR 386/ KM 426, conhecida como rodovia da produção, na área de Montenegro.

Primeiramente, entendemos que se deve rever o estudo com relação a instalação em nosso Munícipio, pois a BR 386 abrange um pouco mais de 20 km em Montenegro e próximo ao local em estudo existem distritos industriais com empresas já instaladas e outros espaços disponíveis, o que poderá acarretar prejuízos as mesmas e desistências de instalação daquelas com intenção.

Por outro lado, vindo a ser instalada uma praça de pedágio em nossos domínios, requeremos o que segue :

1) Que seja mudado o local da praça de pedágio do km 426 para a proximidade do km 419.
2) Isenção da cobrança de tarifa para veículos emplacados em Montenegro;
3) Cobrança feita em uma única passagem e não ida e volta;
4) Redução do valor mencionado ou em análise;
5) Que as contrapartidas sejam realizadas de forma imediata, assim que iniciar as atividades;
6) Melhorias nas sinalizações, iluminações, limpeza constante da rodovia, implantação de redutores de velocidade em pontos de entrada de comunidades, bem como instalação de guarda corpos e abrigos de ônibus.

Segue junto a este, manifestação de entidades e pessoa física.

Atenciosamente.

"Doe Órgãos. Doe Sangue: Salve Vidas"

Cristiano Von Rosenthal Braatz
Vereador de Montenegro-PMDB

Juarez Vieira da Silva
Vereador de Montenegro-PTB

Josi Paz
Vereadora de Montenegro-PSB

Neri de Mello Pena
Vereador de Montenegro-PTB

Rosemari Almeida
Vereadora de Montenegro-PSB

Joel Fabiano Kerber
Vereador de Montenegro-PP

Valdeci Alves de Castro
Vereador de Montenegro-PSB

Erico Fernando Velter
Vereador de Montenegro-PDT

Felipe Kinn da Silva
Vereador de Montenegro-PMDB

Talis Romeu P. Ferreira
Vereador de Montenegro-PR

c.c. Sr. Jorge Bastos – Diretor Geral da ANTT

Simone

De: Luis Fernando D. de Azevedo (Medabil) <fernando.azevedo@medabil.com.br>
Enviado em: quinta-feira, 16 de fevereiro de 2017 09:37
Para: 'Simone'
Assunto: Carta a Rose

Caríssima Vereado Rosemary Almeida,

Nesta semana fiquei sabendo através do jornal de Montenegro que se avalia a instalação de praças de pedágio nas rodovias BR 386 – Tabaí Canoas e BR 448 – Rodovia do Parque, rodovias estas que ligam a Cidade de Montenegro a Grande Porto Alegre, e que por sua vez, representam para mim e para vários profissionais que optaram por morar em Montenegro a viabilidade de unir a qualidade de vida das cidades do interior a atuação no mercado de trabalho dos grandes centros urbanos.

Para exemplificar o que representa a opção de buscar a vida com qualidade em Montenegro, tomo a liberdade de contar um pouco sobre as escolhas que fiz e como tornei viável viver no interior e trabalhar na capital.

A primeira dificuldade de morar a aproximadamente 70 km do local de trabalho é sem dúvida o custo de transporte. Para viabilizar o custo do combustível para rodar em torno de 140 km por dia a primeira coisa que fiz foi providenciar a troca do meu carro buscando um veículo mais econômico e que rodasse com um combustível de menor custo, o diesel.

Feita a troca do carro por outro que atendesse melhor as minhas necessidades de custo por km rodado ainda estava difícil viabilizar financeiramente minha opção de morar em Montenegro. Continuei buscando alternativas, até que um dia me ocorreu que poderia transportar mais uma pessoa no meu carro, alguém que, assim como eu tivesse optado por trabalhar na capital sem abrir mão da vida no interior.

Foi aí que conheci o Samuel, que acabara de optar por voltar a morar em Montenegro, próximo da casa de seus pais embora continuasse a trabalhar em Montenegro. Esta parceria viabilizou as idas e vindas diárias ao trabalho, passamos a dividir os gastos com combustível, conciliamos nosso horários de saída de casa e rotinas de trabalho.

Caso sejam implementadas as praças de pedágio nas rodovias que usamos diariamente, novamente se tornará inviável manter o sonho da vida no interior e trabalhar na capital.

O que peço é que seja considerado este impacto, que não é só meu, mas de tantos outros que tem a mesma rotina.

Agradeço pelo espaço e oportunidade, que o Grande Arquiteto do Universo ilumine esta decisão.

Luis Fernando D. de Azevedo | RH Corporativo
Medabil
Tel.: +55 51 2121 4000 - Ramal 4072
cel.: +55 54 9925 6353
www.medabil.com.br

Josi Paz

De: Anderson Souza <ander_aas@yahoo.com.br>
Enviado em: terça-feira, 14 de fevereiro de 2017 23:26
Para: josipaz@camaramontenegro.rs.gov.br
Assunto: Debate: Pedágio BR 386

Prezada Vereadora Josi,

Venho por meio deste, solicitar apoio do legislativo, quanto ao debate sobre o pedágio na BR 386.

Resido em Montenegro e trabalho em Porto Alegre, deslocando-me diariamente de carro para a Capital. Vejo que centenas de outros veículos também deixam a cidade em direção a Canoas/Porto Alegre.

Nosso prefeito já manifestou apoio à instalação do pedágio, sem pensar no trabalhador que não pode arcar com esse custo. Espero que V. Sa. consiga demovê-lo desta conclusão rasa. Não trata-se de uma empresa como qualquer outra que, ao se instalar no município, pleiteia incentivos. Uma praça de pedágio, além de não gerar muitos empregos, arrecada dos usuários da rodovia e muito pouco agrega ao município em que está localizada, exceto os impostos devidos (seu lucro não advém de um processo produtivo, mas, simplesmente da cobrança ao cidadão). Dizem que as concessões na Tabaí-Canoas é para poder duplicá-la, mas o trecho que passa por Montenegro já está duplicada. Vão empregar a arrecadação daqui na duplicação do trecho de Lajeado a Carazinho? Não podemos ficar indiferentes diante de tamanho engodo. Por conta disso, apelo para o legislativo entrar com firmeza neste debate.

Quais contrapartidas este pedágio traria para Montenegro, além dos impostos? Fariam a manutenção da RS 124, do trecho RS 287 à BR 386, por exemplo? Não, dirão que esta rodovia é estadual. Mas os montenegrinos, de quem pretendem cobrar pedágio, utilizam-na muito. Então, quem sabe usem o recurso do pedágio para asfaltar a BR 470, do Bairro Germano Henke a Tabaí, em Vendinha. Também não, dirão, isto não está previsto no plano de concessões. Então que não cobrem dos trabalhadores montenegrinos. Talvez melhorem a sinalização de acesso a RS 124, mas isso é uma piada, merecemos muito mais.

Conto com a participação de V.Sa na audiência pública, no próximo dia 16, em Porto Alegre.

Atenciosamente.

Cristiano Braatz

De: Sant'Anna e Campos <sepe@terra.com.br>
Enviado em: terça-feira, 14 de fevereiro de 2017 17:44
Para: von@camaramontenegro.rs.gov.br
Assunto: RES: Convite: Audiência Pública 001/2017: Porto Alegre/RS - 16/02/2017 e Brasília/DF - 23/02/2017 - ANTT

Vereador Cristiano, boa tarde:

A OAB se posiciona frontalmente contra a implantação de praças de pedágio. Pagamos IPVA, uma das gasolinas mais caras do mundo e uma alta taxa tributária.
Pedágio em rodovia metropolitana é um absurdo pois todos os municípios da região deveriam ser isentados. Somos contra.
Porém, como sabemos que o povo não tem voz frente a fome de arrecadação do Estado, se houver pedágio, os preços deverão ser iguais aos de outros estados,
Pois há praças que cobram pouco mais de R$ 2,00 (e não os preços exorbitantes do RS que existem para financiar as campanhas de políticos do congresso nacional) e obviamente os veículos
Emplacados em Montenegro deverão ficar isentos do pagamento do pedágio. Nada de cobrança de ida e volta nos pedágios, pois tal exigirá que os motoristas usem
Vias alternativas que irão fazer retornar o caos em Canoas, caso também optem por outro na 448. Na 448 também somos contra pedágio que for colocado entre a 386
E Porto Alegre.

Att.

Sepé Tiarajú Rigon de Campos
Presidente da OAB Subsecção de Montenegro.

De: OAB Subseção Montenegro RS [mailto:montenegro@oabrs.org.br]
Enviada em: terça-feira, 14 de fevereiro de 2017 16:04
Para: Sant'Anna e Campos
Assunto: ENC: Convite: Audiência Pública 001/2017: Porto Alegre/RS - 16/02/2017 e Brasília/DF - 23/02/2017 - ANTT

Dr. SEPÉ, BOA TARDE!

PARA CONHECIMENTO.

ATT,

VIVIANE

De: Cristiano Braatz [mailto:von@camaramontenegro.rs.gov.br]
Enviada em: terça-feira, 14 de fevereiro de 2017 15:51
Para: montenegro@oabrs.org.br
Assunto: ENC: Convite: Audiência Pública 001/2017: Porto Alegre/RS - 16/02/2017 e Brasília/DF - 23/02/2017 - ANTT

À
OAB Montenegro

Cristiano Braatz

De: Anderson Souza <ander_aas@yahoo.com.br>
Enviado em: terça-feira, 14 de fevereiro de 2017 23:13
Para: von@camaramontenegro.rs.gov.br
Assunto: Debate sobre Pedágio na BR 386

Prezado Vereador Braatz,

Venho por meio deste, solicitar apoio do legislativo, quanto ao debate sobre o pedágio na BR 386.

Resido em Montenegro e trabalho em Porto Alegre, deslocando-me diariamente de carro para a Capital. Vejo que centenas de outros veículos também deixam a cidade em direção a Canoas/Porto Alegre.

Nosso prefeito já manifestou apoio à instalação do pedágio, sem pensar no trabalhador que não pode arcar com esse custo. Não trata-se de uma empresa como qualquer outra que, ao se instalar no município, pleiteia incentivos. Uma praça de pedágio, além de não gerar muitos empregos, arrecada dos usuários da rodovia e muito pouco agrega ao município em que está localizada, exceto os impostos devidos (seu lucro não advém de um processo produtivo, mas, simplesmente da cobrança ao cidadão). Dizem que as concessões na Tabaí-Canoas é para poder duplicá-la, mas o trecho que passa por Montenegro já está duplicada. Vão empregar a arrecadação daqui na duplicação do trecho de Lajeado a Carazinho? Não podemos ficar indiferentes diante de tamanho engodo. Por conta disso, apelo para o legislativo entrar com firmeza neste debate.

Quais contrapartidas este pedágio traria para Montenegro, além dos impostos? Fariam a manutenção da RS 124, do trecho RS 287 à BR 386, por exemplo? Não, dirão que esta rodovia é estadual. Mas os montenegrinos, de quem pretendem cobrar pedágio, utilizam-na muito. Então, quem sabe usem o recurso do pedágio para asfaltar a BR 470, do Bairro Germano Henke a Tabaí, em Vendinha. Também não, dirão, isto não está previsto no plano de concessões. Então que não cobrem dos trabalhadores montenegrinos. Talvez melhorem a sinalização de acesso a RS 124, mas isso é uma piada, merecemos muito mais.

Conto com a participação de V.Sa na audiência pública, no próximo dia 16, em Porto Alegre, sobretudo porque vosso pai à muito tempo já manifestava preocupação com este tema.

1

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso

entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões presentes na área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre o sistema de pedagiamento, os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio e quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Por fim, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, podemos citar a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, ...) logo no início do prazo da concessão, assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico, ...) depois de 6 meses do início do prazo da concessão, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação do projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

263. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817896

Assunto: Representação da Câmara de Vereadores de Montenegro RS na AP nº 001/2017

Contribuição: Informamos que o vereador Cristiano Von Rosenthal Braatz estará representando oficialmente a Câmara de Vereadores de Montenegro RS na AP nº 001/2017

Justificativa: Informamos que o vereador Cristiano Von Rosenthal Braatz estará representando oficialmente a Câmara de Vereadores de Montenegro RS na AP nº 001/2017

Anexo:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA DE VEREADORES DE MONTENEGRO

"Montenegro Cidade das Artes
Capital do Tanino e da Citricultura"

Rua Cel. Álvaro de Moraes, 1.515 - Montenegro/RS - CEP 95780-000 - Fone/Fax: (51) 3632-3303
E-mail: camara@camaramontenegro.rs.gov.br - site: www.montenegro.rs.leg.br

Ofício n.º 074/2017/CM

Montenegro, 15 de fevereiro de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor
JORGE BASTOS
Diretor-Geral da ANTT
Porto Alegre/RS

Assunto: **Audiência Pública n.º 01/2017**

Senhor Diretor-Geral:

Informamos que o Vereador Cristiano Von Ronsenthal Braatz, do PMDB, estará representando oficialmente a Câmara de Vereadores na Audiência Pública n.º 01/2017, realizada por essa Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290, que ocorrerá no dia 16 de fevereiro, das 14h às 18h, no Auditório do SEST SENAT, em Porto Alegre.

Atenciosamente,

Vereador Neri de Mello Pena – "Cabelo",
Presidente.

ALS

"DOE ÓRGÃOS, DOE SANGUE: SALVE VIDAS"

Resposta da área técnica: Agradecemos a comunicação

264. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3817906

Assunto: Licitação dos lotes 11A e 11B

Contribuição: Licitar, contratar e colocar em operação simultaneamente os lotes 11A e 11B, alternativamente, não sendo possível contemplar a primeira sugestão, atribuir ao vencedor da licitação do lote 11A a responsabilidade suplementar de conservação, manutenção e administração do trecho compreendido entre o Vão Móvel e a cidade de Guaíba, até que o lote 11B esteja licitado e contratado.

Justificativa: Contribuição sobre os Lotes 11A (inicia-se na Freeway até o vão móvel da Ponte do Rio Guaíba - km 98 da BR-290, além da BR-448 e BR-386) e 11B (a partir do Vão Móvel e tem dois rumos, um pela BR-116 até Camaquã e outro pela BR-290 até Pântano Grande). Parte expressiva do fluxo de veículos passa por Guaíba, Eldorado, Ilha das Flores, Ilha dos Marinheiros, Ilha do Pavão e Vão Móvel e o trecho de aproximadamente 20 km registrou um total de 12.000 ocorrências em 2016. As comunidades que usam esse trecho estão preocupadas que o novo programa de licitação não contemple esse trecho crítico. Ocorrendo o encerramento da concessão atual, a licitação isolada do lote 11A provocará a imediata ausência de infraestrutura atualmente existente. Já houve degradação significativa da segurança da região a partir do fechamento do posto da PRF que ficava na Ilha do Pavão.

Anexo:

Prezados senhores,

Parque

A ONG Amigos do Delta do Jacuí, na condição de representante dos interesses de moradores das ilhas que integram o município de Porto Alegre e da associação dos Moradores da Martinho Poeta no município de Eldorado do Sul, por ocasião das tratativas que o Governo Federal está desenvolvendo na rota de licitar trechos de rodovias federais instaladas no Rio Grande do Sul, vem manifestar-se sobre o tema, (1) elencando preocupações e (2) oferecendo sugestões, as quais gostaríamos fossem objeto de acolhida e judiciosa análise.

Fazemos referência específica aos Lotes 11A e 11B. O primeiro iniciando na BR 101 em São João do Sul/SC até Osório/RS e seguindo desse ponto pela Free Way até o Vão Móvel (ponte no rio Guaíba, km 98 da BR 290). Compreende também a BR 448 (Rodovia do Parque) e a BR 386 (BR 116 até o entroncamento da BR 285/377 para Passo Fundo). O segundo inicia no Vão Móvel e tem dois rumos, um pela BR 116 até Camaquã e o outro pela BR 290 até Pantano Grande.

(1) Parte muito expressiva do fluxo de veículos que demanda do sul do Estado em direção a Porto Alegre e região metropolitana, passa por Guaíba, Eldorado, Ilha das Flores, Ilha dos Marinheiros, Ilha do Pavão e Vão Móvel. O trecho citado (aproximadamente 20 km), conforme informações da concessionária da rodovia, registrou em 2016 um total de 12.000 ocorrências, em média de 32 ocorrências por dia, cujos reflexos foram minimizados pela pronta ação da Concepa, junto com a PRF quer para reduzir os congestionamentos na entrada de Porto alegre, quer para dar assistência aos veículos acidentados e seus ocupantes, quer para coibir assaltos a mão armada que ali ocorrem com frequência e tem aumentando significativamente dia à dia.

Assim sendo, as comunidades que usam esse trecho da rodovia e a população que reside nas áreas circundantes, estão preocupadas que o novo programa de licitação/concessão não contemple esse trecho crítico e, destarte restem desprovidos dos recursos mínimos necessários para a manutenção do fluxo de veículos tão importante, e que engloba automóveis, caminhões e ônibus movimentando pessoas e mercadorias essenciais para a economia de nosso Estado.

Ocorrendo o encerramento da concessão atual, cuja execução vem pautando-se pela competência e plena integração com a população e suas entidades representativas, a licitação isolada do lote 11A provocará imediata ausência da infraestrutura atualmente existente e irrecusável (ambulâncias para pronto atendimento, caminhões guincho, conservação da estrada ,retornos e acessos às diversas ilhas, manutenção da faixa de domínio, câmeras de monitoramento com imagens em uma central de monitoramento, estrutura para apoio à PRF em situações de manifestações populares com bloqueio de pista como tem sido frequente (17 ocorrências em 2016).

É oportuno relembrar que já houve uma degradação significativa da segurança na região a partir do fechamento do posto da PRF que ficava na Ilha do Pavão e que então vinha prestando um excelente serviço para todos que chegam do interior do estado.

(2) Diante de todo o acima discorrido, encarecemos nos seja permitido ofertar as seguintes sugestões:

a) Licitar, contratar e colocar em operação simultaneamente os lotes 11A e 11B;

b) Alternativamente, não sendo possível contemplar a primeira sugestão, atribuir ao vencedor da licitação do lote 11A a responsabilidade suplementar de conservação, manutenção e administração do trecho compreendido entre o Vão Móvel e a cidade de Guaíba até que o lote 11B esteja licitado e contratado.

Sendo o que se nos apresentava para a ocasião, agradecemos a atenção que for dispensada a esta manifestação e ficamos no aguardo de manifestação positiva e de atendimento ao nosso pleito.

Atenciosamente.

ONG Amigos do Parque Delta do Jacuí

Presidente: Waldir da Silveira . RG3339207

Diretor de Projetos Sociais e Comunitários: Roberto Pacheco Walcher . RG 1000875219

2

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de

Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve, não permitindo, desta forma, a conservação e operação temporárias de um trecho o qual não pertence ao projeto de concessão em comento. O trecho da BR-116/290 em questão estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

265. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818585

Assunto: Aproveitamento das solicitações e indicativos apresentados pleos Municípios quando da elaboração do EVTEA

Contribuição: Que sejam levadas em consideração e respeitadas as solicitações e indicativos apresentados pleos Municípios quando da elaboração do EVTEA da BR-368, cujos documentos técnicos elaborados pelos setores de engenharia e administrativos dos Municípios, foram encaminhados ao DNIT na época, onde poderão ser buscados pela ANTT e devidamente aproveitados

Justificativa: O presente documento recebe também o apoio e o endosso do Conselho Regional de Desenvolvimento do Alto da Serra do Botucarai - CONDASB e da Federação dos Municípios do Estado do Rio Grande do Sul - FAMURS

Anexo:

Of. Nº 015/2017 . AMASBI. IUB.SE. Soledade/RS, 13 de fevereiro de 2017.

À
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
70200-003 - Brasília - DF

Assunto: Edital e Contrato de Concessão 001/2017
Contribuição para a Audiência Pública Porto Alegre 16/02/17

Excelentíssimo(a) Senhor(a):

A Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí - AMASBI, inscrita no CNPJ sob o nº 06375086/0001-13, com sede localizada na Rua Dr. Flôres, nº 73, sala 303, Centro, na cidade de Soledade/RS, Cep. 99.300-000, com endereço eletrônico i.born@uol.com.br, entidade que congrega e representa a Região do Estado do Rio Grande do Sul, formada pelos Municípios de Alto Alegre, Barros Cassal, Campos Borges, Fontoura Xavier, Gramado Xavier, Ibirapuitã, Itapuca, Mormaço, Nicolau Vergueiro, São José do Herval, Soledade e Tio Hugo, atendendo ao disposto Edital 001/2017, no que se refere a Audiência Pública que tem o objetivo de tornar público e colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, especialmente sobre a concessão da Rodovia **da BR-386**, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448, vem por meio deste, registrar sua decisão em apoiar, e assim deixar como sugestão à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, **que sejam levadas em consideração e respeitadas as solicitações e indicativos apresentados pelos Municípios quando da elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (*EVTA*), cujos documentos técnicos elaborados pelos setores de engenharia e administrativos dos Municípios, foram encaminhados ao DNIT –**

Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre na época, onde poderão ser buscados pela ANTT e devidamente aproveitados.

O presente documento recebe também o apoio e o endosso do Conselho Regional de Desenvolvimento do Alto da Serra do Botucaraí – CONDASB e da Federação dos Municípios do Estado do Rio Grande do Sul – Famurs.

Certos em podermos contar com Vossa atenção, colocamos a Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí à disposição para o que se fizer necessário, pelo fone (54) 98432-8070 e 54-99605-0070 ou e-mail: i.born@uol.com.br.

Saudações municipalistas.

Tiago Zanotelli
Presidente da AMASBI

FAMURS

Resposta da área técnica: Os estudos foram feitos também tendo em consideração o EVTEA da BR-386. No entanto, nem todas as soluções aí presentes eram viáveis

do ponto de vista técnico e económico, tendo sido propostas as soluções alternativas que constam na Concessão.

266. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818598

Assunto: Audiência pública na Região do Alto da Serra do Botucaraí, a fim de debater a implantação dos pedágios na BR-386

Contribuição: Solicita à ANTT que agende uma audiência pública na Região do Alto da Serra do Botucaraí, a fim de debater a implantação dos pedágios na BR-386

Justificativa: Considerando o tempo exíguo da publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, considerando que a Região do Alto da Serra do Botucaraí receberá duas praças de pedágio

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas mais quatro sessões presencias no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, e São João do Sul, em Santa Catarina.

267. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818604

Assunto: Audiência pública na Região do Alto da Serra do Botucaraí, a fim de debater a implantação dos pedágios na BR-386

Contribuição: O movimento contra os pedágios na BR 386 vem requerer que seja feita Audiência Pública na Região do Alto da Serra do Botucaraí

Justificativa: Maior conhecimento sobre o processo por parte da comunidade

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas mais quatro sessões presencias no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, e São João do Sul, em Santa Catarina.

268. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818623

Assunto: Acesso e Rua Lateral da BR-386

Contribuição: Em anexo segue via lateral, ainda pede-se alça de acesso direto entre a RS 128 e a BR-386 no sentido Capital Interior

Justificativa: No trecho de 2 km pertencente ao município há uma grande concentração de acidentes (11 ocorrências em 2016), além disso em espaço reduzido é prevista a instalação de diversas empresas cujo acesso será de extrema periculosidade ou mesmo inviável, sem uma via lateral

Anexo:

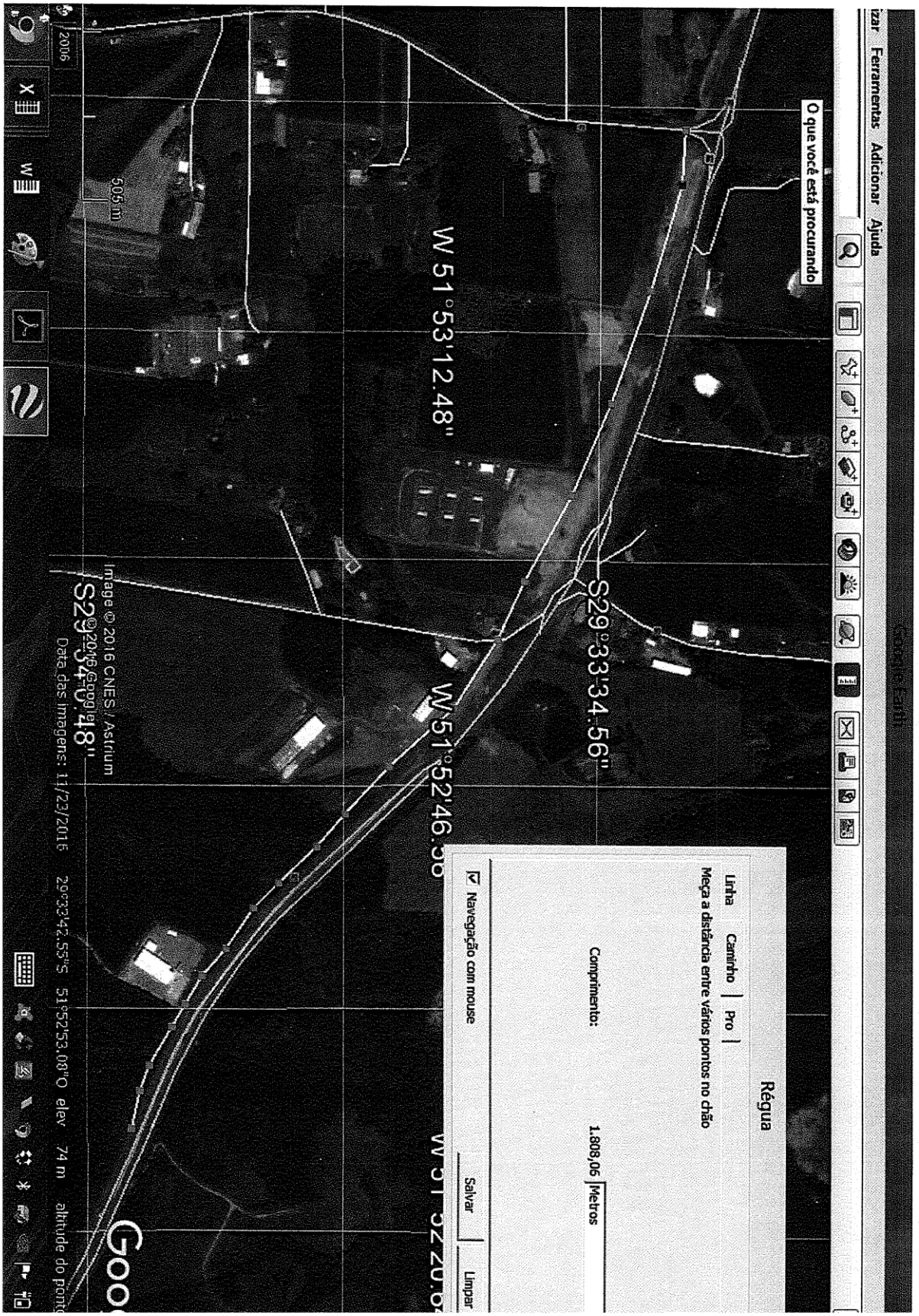
MUNICÍPIO DE BOM RETIRO DO SUL
GABINETE DO PREFEITO

Ofício Nº 047/2017/GAB

Bom Retiro do Sul, 16/02/2017

O Município de Bom Retiro do Sul, solicita que seja incluída no Edital de Obras de melhorias na Concessão das Rodovias Federais, o Projeto de uma rua lateral conforme anexo, compreendido na BR 386, KM 360,4 a 362,2, além de uma alça de saída em direção a Lajeado.

Éder Müller Ciceri
Vice-Prefeito de Bom Retiro do Sul



Resposta da área técnica: Os estudos preveem que o atual entroncamento em nível com a RS-128 seja transformado numa interseção em desnível do tipo diamante, o

que melhorará significativamente as condições de segurança dos usuários, que é o principal problema no acesso a Bom Retiro do Sul. As condições atuais não justificam a inclusão de via lateral.

269. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818635

Assunto: Ofício 04 / CODEVAT - Audiência Pública no Vale do Taquari e extensão do prazo de análise por parte da sociedade

Contribuição: O Vale do Taquari, representado por suas entidades (CODEVAT, Associação os Municípios do Vale do Taquari - AMVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT, Câmara de Indústria e Comércio - CIC) e demais líderes regionais, solicita à ANTT audiência pública no Vale do Taquari, no trecho de concessão da BR-386. Solicitamos ainda que o tempo de chamada pública para avaliação do edital deve ser estendido para que haja real possibilidade de serem avaliados os termos do edital e seus anexos.

Justificativa: Tempo exíguo da publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano

Anexo:

CODEVAT
CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO VALE DO TAQUARI

Oficio 004/CODEVAT

Vale do Taquari, 16 de fevereiro de 2017.

Ao senhor Presidente da Mesa Diretora

O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades (Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT, Câmara de Indústria e Comércio – CIC), e demais líderes regionais, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região, e, levando em consideração o tempo exíguo da publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, solicita à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, audiência pública desta Agência no Vale do Taquari, ou seja, no trecho de concessão da BR 386.

Solicitamos ainda, que o tempo de chamada pública para avaliação do edital deve ser estendido para que haja a real possibilidade de serem avaliados os termos do edital e seus anexos, prioritariamente as informações do Programa de Exploração da Rodovia – PER.

Portanto, uma audiência ao longo da BR 386 e a extensão do prazo de análise por parte da sociedade, é fundamental para a decisão sobre os termos do referido edital.

Salientamos que municípios do Vale do Taquari já fizeram protocolos junto à ANTT para que haja a referida audiência.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Cintia Agostini
Presidente do CODEVAT

Presidente da Mesa Diretora
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014
Fones: (51) 37147023/7000 r.5919

LISTA DE PRESENÇA

Reunião Regional – BR 386 e Pedágios

DATA: 13/02/2017 **LOCAL: Auditório do Prédio 16 – UNIVATES**

Nome	Entidade/Município	E-mail	Telefone	Assinatura
MOREIR LUIZ TRAMONTINI	VEREADOR - ENCANTADO	Moreirltramontini@yahoo.br	996292262	
MARICIA PORTZ	VEREADORA - LAJEADO	MARICIAPORTZ@GMAIL.COM	997157774	
LAURA DAIANA THOMAS	JCI LAJEADO	PAULAGE@ENTREAGENTE.NET.BR	985743054	
Adriana Leidens	PREFEITURA - LAJEADO	adrianaleidens@gmail.com	8144.8158	
RONALDO SATTO	PRF	RONALDO.BRITO@PRF.GOV.BR	99982.4533	
FABIO KLEIN SOUTO	PRF	Klein.prf@gmail.com	999879969	
Liane Brackmann	STR Teutônia	liane-brackmann@	999950808	
Miguel Arenhart	ACIL	miguel@aas-advocacia.com.br	99912.1075	
RAFAEL ZANATTA	PREFEITURA LAJEADO	RAFAEL.ZANATTA@LAJEADO.RS.GOV.BR	98401547	
DOUGLAS SANDRI	" "	DOUGLAS.SANDRI@LAJEADO.RS.GOV.BR	99739350	
Adriana da S. Oliveira	DCE Univates		99600440	
SERGIO LUIZ KRIFADOFF	AVAT	SERGIOK@ITRS.COM.BR	99096-4057	
LUCAS ANNE	DCE UNIVATES	LUCASANNE@HOTMAIL.COM	99804-9047	
NILTON S. ROLANTE	CONSISAURT		99751882	
Marisa Amburani	Sec. de Planejamento	meioambiente@mucum-rs.com.br	37591122	
Medelina Frizzo	UERES Encantado	medelinafrizzo@hotmail.com	99918-1592	
Joana Bart	Moradora	joanabartz@gmail.com		
Cybele J. Tessaro	STR. N. Brescia	cybelejuyelmello@gmail.com	98105-7655	
Carlos Cyrne	Univates	Cyrne@univates.br	99806 2009	
Renato Zanella	P. M. Marques de S.	zanellinhapelo@yahoo.com.br		
Adoir José Gillo	Vereador Mucum	adoirjoseguillo@gmail.com	997395798	
Mauro A. Cipriani	Mucum		997013878	
Nicolas Valer Hurn	Rádio Independente			
Arielene Dalmaso	C. Vereadores	radio@independente.com.br	9.9646-4234	
LUCIANO MORESCO	PM ENCANTADO	LMMORESCO@GMAIL.COM	98102 9715	
			99991-1889	

LISTA DE PRESENÇA

Regional – BR 386 e Pedágios

LOCAL: Auditório do Prédio 16 – UNIVATES

	E-mail	Telefone	Assinatura
ARI	AMOR KERN@GMAIL.COM	3653 1420	
	pyl.filho@tapejara.rs.gov.br	99541394	
	tiago@tgempresarial.com.br	99607 3741	
O	ALCIONE@ARTITEC.COM.BR	96325276	
		99975 7050	
	STR-eliudolino@Brasilnet.com.br	99859 6475	
ZA	CAFÉ COLONIAL STARKE	99213 6192	
		99678 3711	
	roberto@lyall.com.br	9472 9695	
	vempe@londrina.ind.br	3714-4444	
i	vitor.ahlert@gmail.com	98134 8055	
	mallmann@materiaisch.br	99887 9441	
	PEDRO.MORTARI@UNIVATES.COM.BR	3729-6113	
	gmdasilva@certelnet.com.br	51 99610-6126	
DO	IVACO.REALI@LAJEADO.RS.GOV.BR	99494 2716	
	Jonas.Calza@redegaul.com.br	99957 7713	
K	FELIPE@ONYX.LAJEADO.RS.GOV.BR	99292 9276	
TEADO	gmaranca@live.com	9985 2005	
		99515 7523	
CANTADO		99896 6409	
DÍA		0938 764817	
O	LUCIVAI.SILVEIRA@SEDAU.RS.GOV.BR	99725 9126	
SUEL	gop@dalia.com.br	3751 9000	
	ERNANI@SEAPDR.GOV.BR	99931 9010	
LIO	FABIANO.NICOL@UNIVATES.BR	99946-1636	

De Lajeado à Capital **pode** ter 2 pedágios

Tarifa teto no edital é R$ 11,72 a cada 100 quilômetros. Contrato prevê duplicações

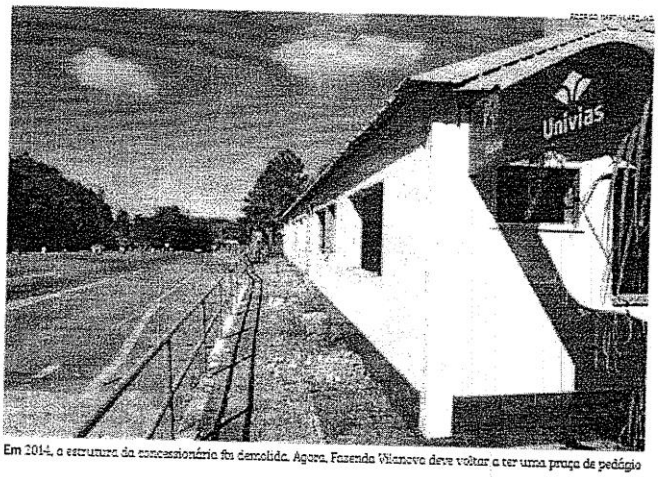
Vale do Taquari

O governo federal inicia as tratativas para retomar os planos de concessão de rodovias no RS. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) abriu a primeira audiência pública do Programa de Parceria de Investimentos e publicou as minutas do edital e dos futuros contratos. Estudos projetam quatro pedágios só na BR-386, entre **Tio Hugo** e **Montenegro**.

A única praça sugerida para o Vale do Taquari deve ficar em Fazenda Vilanova, no quilômetro 370 da rodovia, praticamente no mesmo ponto onde se localizava o antigo posto de pedágio, desativado em junho de 2013, e demolido um ano depois. As demais praças devem ser instaladas em Tio Hugo, **Soledade** e Montenegro, nos quilômetros 226, 260 e 386, respectivamente.

De acordo com a minuta do contrato, as empresas vencedoras dos editais terão que apresentar estudos de manutenção e ampliação da rodovia federal. Conforme o cronograma de obras, a concessionária precisa finalizar 219,70 quilômetros de duplicação na BR-386 – divididos em quatro segmentos – em um período de até 15 anos. Algumas obras só iniciam após dez anos de contrato.

Para concluir essas duplicações, o governo estima gastar mais de R$ 50 milhões só com verbas de desapropriação. Segundo a agência, é necessário tressaciar proprietários de pelo menos 825,3 mil metros quadrados de áreas urbanas e outros 516 mil metros quadrados de terrenos em áreas rurais. Além disso, existem mais de cem ocupações irregulares na faixa de domínio.



Em 2014, a estrutura da concessionária foi demolida. Agora, Fazenda Vilanova deve voltar a ter uma praça de pedágio

O contrato também prevê diversas ampliações em trechos já duplicados. Entre esses, a ANTT quer ampliar as pistas entre os quilômetros 344 e 349, em **Estrela**. Outra obrigação das concessionárias será a implantação e melhorias de vias marginais, trevos, viadutos, passagens superiores e inferiores, interconexões, retornos, passarelas, correções de traçado e melhorias em acessos.

Tais empreendimentos devem ocorrer de forma concomitante com a execução das obras de ampliação. Em relação aos acessos, por exemplo, a ANTT solicita melhorias em quatro pontos em **Pouso Novo**, oito em **Marques de Souza**, quatro em **Lajeado** – entre esses a entrada para **Forquetinha** –, três em Estrela, três em **Tabaí** e um em **Paverama**.

Quatro passarelas em Lajeado

O programa prevê uma série de medidas para a segurança dos pedestres. A principal é a projeção de sete passarelas na BR-386, só no trecho que compreende o Vale do Taquari. Os dispositivos devem ser instalados em Marques de Souza, Forquetinha, Estrela e Lajeado.

Na principal cidade da região, onde já existem duas passarelas, estão previstas mais quatro. A ANTT sugere que as estruturas sejam construídas nos quilômetros 340, 342, 344 e 346 da rodovia. Em Estrela, a passagem de pedestres deve ser instalada no quilômetro 350.

"Dois pedágios até a capital é inviável"

Para a presidente do Codevat, Cintia Agostini, a possibilidade de os motoristas pagarem dois pedágios de Lajeado até **Porto Alegre** é considerada "inviável". "Isso é um exagero. As viagens ficarão extremamente caras. Estaremos pagando a cada 60 quilômetros rodados." Para ela, o ideal seria apenas uma praça nesse trecho.

"Não há outra alternativa"

Prefeito de Fazenda Vilanova, José Cenci defende a implantação de pedágios na rodovia federal. Segundo ele, em 2012, os cofres do município receberam cerca de R$ 350 mil oriundos da cobrança na antiga praça. "Isso pouco importa, pois hoje o valor é rateado entre as cidades lindeiras. O importante é garantir um modelo que nos traga obras, investimentos. E o poder público já se mostrou incapaz de fazer sozinho. É preciso empresas terceirizadas. Não há outra alternativa", diz.

PLANO FEDERAL

Serão licitados 467,7 quilômetros de rodovias federais entre o RS e Santa Catarina. Os investimentos em recuperação, conservação, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade devem chegar a R$ 7,9 bilhões ao longo de 30 anos de concessão. A sociedade pode encaminhar contribuições à agência até as 18h do dia 17 de março. Além disso, estão programadas – pelo menos – duas sessões públicas em Porto Alegre, no dia 16, e em Brasília, dia 23.

03 de fevereiro de 2017

Vereador cobra ANTT por audiência sobre Pedágios na BR-386

Estrela - O vereador do município, Marco Aurelio Wermann (PV), protocolou um requerimento na Câmara à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), solicitando que se faça uma Audiência Pública no Vale do Taquari para discutir os impactos de uma praça de pedágio na região e a instalação de dois postos de cobrança entre a região e a Capital. Também foram solicitadas as cópias dos projetos anunciados para Estrela, prevendo a instalação de obras arquitetônicas como viadutos, passarelas, duplicação e faixas laterais.
Última atualização: 03 de fevereiro de 2017 às 10h31min

CÂMARA MUNICIPAL DE ESTRELA

[illegible]

[illegible]

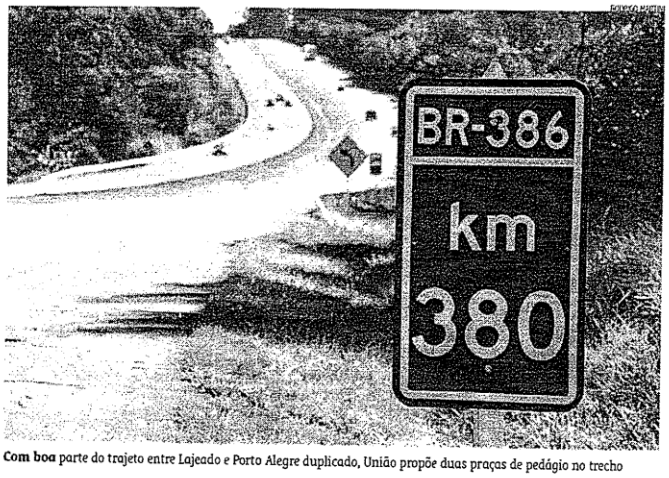
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Câmara Municipal de Estrela
PROTOCOLO
Protocolo Nº [illegible]
Data do Protocolo [illegible]
Rubrica Responsável [illegible]



Com boa parte do trajeto entre Lajeado e Porto Alegre duplicado, União propõe duas praças de pedágio no trecho

Codevat **quer** audiência regional sobre pedágios

Líderes discordam da instalação de duas praças

Vale do Taquari

A divulgação do plano de concessões feito pelo governo federal na semana passada com a previsão de duas praças de pedágio nos 120 quilômetros entre Lajeado e Porto Alegre provoca reação. O Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari (Codevat) solicita uma audiência pública com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para debater a proposta de conceder rodovias da União no RS.

Na semana passada, a ANTT tornou público os detalhes do Programa de Parceria de Investimentos e publicou as minutas do edital e dos futuros contratos previstos às concessões de rodovias no Estado. Os documentos mostram que a intenção do governo federal é instalar quatro praças de pedágios entre Tio Hugo e Montenegro. A única no Vale do Taquari ficaria em Fazenda Vilanova.

Com uma tarifa teto estipulada em R$ 11,72 para cada 100 quilômetros, o novo posto de pedágio da região está previsto para ser instalado no mesmo local onde até 2013 funcionou a antiga praça de Fazenda Vilanova, no quilômetro 370 da rodovia federal. Em 2014, toda a estrutura disponível naquele local foi demolida pelo próprio Dnit.

Presidente do Codevat, Cíntia Agostini já se posicionou contrária à instalação de duas praças entre a capital gaúcha e a cidade polo do Vale. Para ela, dois pedágios é inviável. Voltando de férias hoje, ela já manteve contato com vereadores de Estrela e com líderes da Câmara de Indústria e Comércio (CIC) da região para iniciar as tratativas junto ao governo federal.

"Conversei com o Ito (Lanius, presidente da CIC/VT) para fazermos uma reunião nossa e trabalhar isso. Quem também me ligou foi o Marco Wermann, vereador de Estrela, que encaminharia um movimento por meio da câmara local. Queremos nos mobilizar para trazer, sim, uma audiência para a região", informa Cíntia.

> "Queremos nos mobilizar para trazer, sim, uma audiência para a região
>
> Cíntia Agostini
> Presidente do Codevat

ANTT pode abrir exceção

A ANTT prevê a licitação de 467,7 quilômetros de rodovias federais entre o RS e Santa Catarina. Os investimentos em recuperação, conservação, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade de fluxo podem chegar a quase R$ 8 bilhões em 30 anos de concessão. A agência solicita contribuições populares até as 18h do dia 17 de março para finalizar o contrato.

Além desse debate público por meio do site da ANTT, onde qualquer um pode opinar sobre o planejamento divulgado, estão programadas duas audiências públicas para tratar do assunto com líderes regionais, políticos e sociedade em geral. A primeira delas ocorre em Porto Alegre, no próximo dia 16, e a outra está agendada para ser realizada em Brasília, no dia 23 de fevereiro.

Questionada sobre a demanda do Vale do Taquari, a gerente executiva do gabinete geral da ANTT, Carolina Marócolo, reitera que apenas duas audiências públicas estão programadas pela agência. No entanto, garante que podem haver exceções.

CIC se reúne amanhã

Presidente da CIC, Ito Lanius afirma que o grupo se reúne amanhã, às 11h, para debater sobre a minuta dos contratos e editais divulgadas pela ANTT. O empresário defende a volta dos pedágios ao Vale do Taquari, especialmente na rodovia federal, mas sugere cautela no momento de dialogar com a União.

"Sou favorável. Assim como a CIC já se consolidou a favor da volta dos pedágios. No entanto, é preciso cuidado para não repetirmos os erros do passado. Vamos cobrar contratos transparentes e, principalmente, lutar pela garantia de grandes obras de infraestrutura como contrapartida aos valores pagos", sugere. A reunião de amanhã deve reunir o grupo de logística da CIC.

Detalhes do plano da União

- O contrato prevê **219,70 quilômetros** de duplicação na BR-386 em 15 anos;
- O governo estima gastar mais de **R$ 50 milhões** só com verbas de desapropriação;
- Existem mais de **100 ocupações irregulares** na faixa de domínio;
- O contrato prevê **melhorias** de vias marginais, trevos, viadutos, passagens superiores e inferiores, interconexões, retornos, passarelas, correções de traçado e acessos;
- Serão pelo menos **sete novas passarelas** na BR. Quatro só em Lajeado;

Univates inaugura Centro Materno-infantil no próximo mês

Estrela

Uma parceria com a prefeitura e a Univates possibilitará a inauguração de um Centro de Atendimento Materno-infantil. A solenidade ocorre no dia 17 de março, em espaço está localizado ao lado do Hospital Estrela.

A casa terá atendimento 100% pelo SUS. Foi projetada para atender mulheres e crianças de até dois anos de idade, da atenção primária à saúde de Estrela. O estabelecimento terá vinculação com a Secretaria de Saúde do município e com o Centro Clínico Univates, que engloba os serviços oferecidos pela instituição na área da saúde.

O centro universitário investiu R$ 500 mil. Em contrapartida, a administração municipal se compromete em custear o serviço e a oferecer os profissionais técnicos e administrativos.

A escolha do local ocorreu pelo fato da casa de saúde ser referência em Ambulatório de Gestante de Alto Risco (AGAR). O objetivo é fortalecer a rede de atenção à saúde para contribuir com o cuidado integral da mulher e da criança.

O Centro de Atendimento Materno-infantil conta com nove consultórios: três de pediatria, três de ginecologia e obstetrícia, um multiprofissional, um de enfermagem e outro de acolhimento - preparação do paciente.

Uma das salas é de educação em saúde. Este espaço está previsto para a discussão de casos clínicos dos estudantes da Univates vivenciados no dia a dia, assim como para treinamentos, orientações aos pacientes e grupos de promoção da saúde. O atendimento ao público inicia na quinta-feira.

08 de fevereiro de 2017

Edital do pedágio pode adiar para 2028 duplicação da BR

Vale do Taquari - Contra a possibilidade de ver o acesso ao Bairro Conventos ou a BR-386 duplicada entre Lajeado e Marques de Souza concluídos em meados de 2028, entidades e associações regionais lutam para mobilizar o maior número de lideranças. A ideia é realizar uma audiência pública regional para discutir o plano de concessão da rodovia, proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A demora no tempo das melhorias, que pode ultrapassar os dez anos em alguns trechos, além do valor proposto para o pedágio - R$ 11,72 -, para cada trajeto de cem quilômetros fazem com que as associações de vereadores, municípios, conselho de desenvolvimento e outras entidades organizadas lutem pela ampliação do diálogo.

"Nós queremos uma audiência pública regional. É preciso discutir e incluir termos nestes contratos antes que eles sejam aprovados e tornem-se complicadores no futuro", alerta a vereadora lajeadense Mariela Portz (PSDB). Mariela explica que o Ministério Público de Lajeado já foi acionado, na intenção de conseguir amplificar o pedido regional junto a ANTT.

Em centenas de páginas, a Agência divulgou no fim de janeiro, as propostas do que serão as concessões à exploração de pedágio das rodovias federais (leia saiba mais). Os documentos trazem projetos, planos e metas a serem cumpridos pela empresa que adquirir os lotes.

E o problema, segundo Mariela, está justamente nos prazos expostos pelo governo. "Considerando que o próximo ano, 2018, seja o ano 'um', alguns trechos terão melhorias a partir do ano de 2028, como a obra de acesso ao Bairro Conventos, ou a duplicação da rodovia, passando por Marques de Souza. É muito tempo para se esperar", alerta.

Audiência regional

Para a presidente do Conselho Regional de Desenvolvimento do Vale do Taquari (Codevat), Cíntia Agostini, a região não pode querer "concordar" com a instalação de dois pedágios - um em Marques de Souza e outro em Montenegro -, custando R$ 11,75 cada. "Dependendo de onde se mora, uma ida a Porto Alegre custará três pedágios para ir e mais três para voltar. É claro que teremos que pagar, isso é inevitável, mas a discussão sobre o tema também é necessária."

Cíntia levanta-se contra aquilo que reconhece como "abuso" no projeto de concessões da rodovia. "Estamos tentando uma mobilização com os demais Coredes, para tentar sim trazer para cá uma audiência pública com

a ANTT, além das duas já marcadas pelo governo."

O primeiro encontro marcado pelo governo federal ocorre em Porto Alegre, na quinta-feira, 16 de fevereiro. A segunda e derradeira audiência será em Brasília, uma semana depois. Passados estes encontros, o governo federal terá a liberação para lotear a estrada.

Pedágio no primeiro semestre

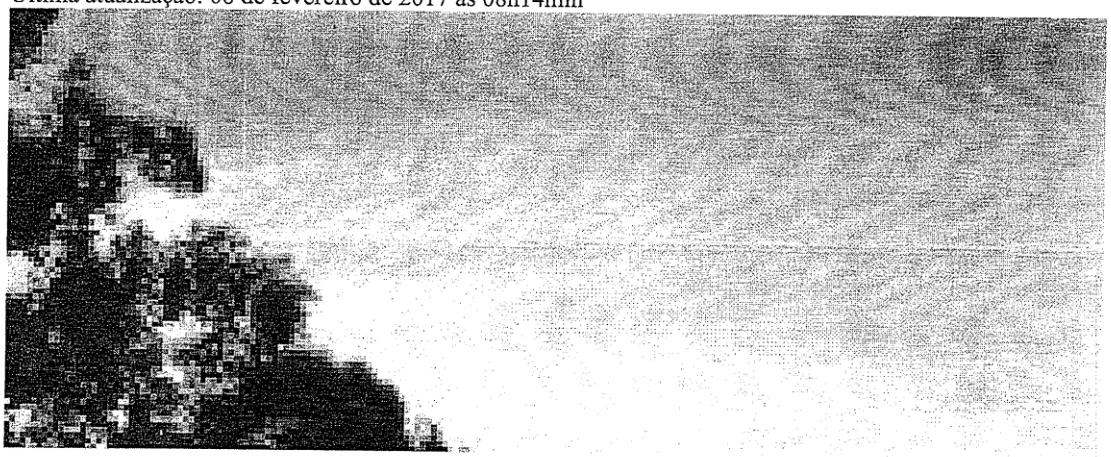
Conforme o presidente da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari (CIC-VT), Ito Lanius, os empresários do Vale já sabiam da pressa do governo federal em implantar os pedágios nas estradas. "Fomos informados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que o processo todo, com a criação dos pedágios deve ser concluído ainda no primeiro semestre deste ano."

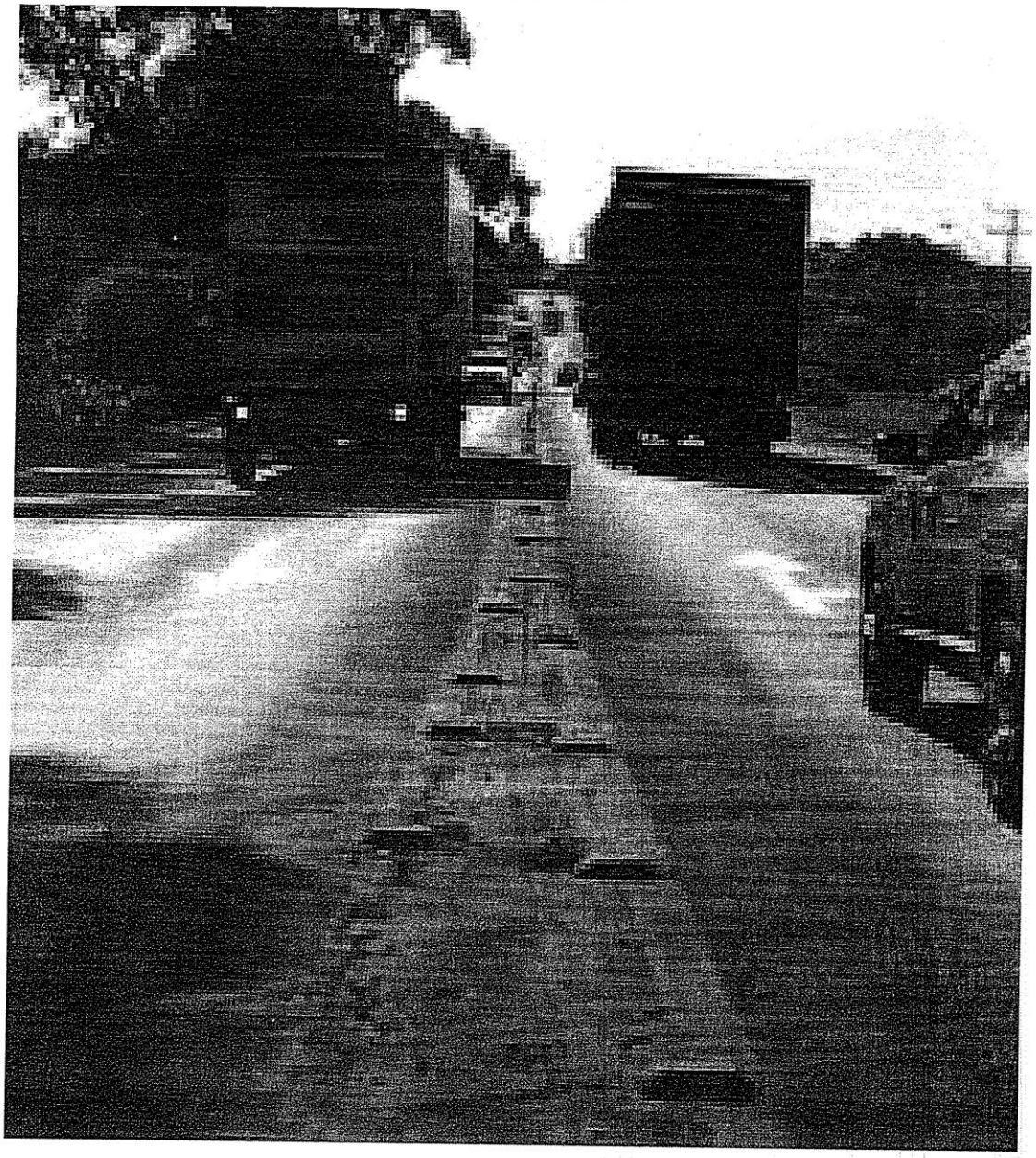
Lanius mantem a cautela de outras lideranças e explica que o projeto é "sério" e não pode ser aprovado sem uma ampla discussão. Hoje a CIC-VT realiza uma reunião interna para a preparação da pauta, para um encontro maior, antes mesmo da audiência pública de Porto Alegre.

Saiba mais

- No processo de concessão da BR-386 o documento "Programa de Exploração da Rodovia (PER)" apresenta as metas de investimento e uma espécie de cronograma para que as obras sejam realizados. Obras de melhoria como o acesso aos bairros Conventos, Montanha e Santo André, no km 344 da rodovia, está incluído no segmento 3, cujo início das obras estariam entre o 11ª ano de concessão ao 13º ano. Considerando o próximo ano como "um", esta obra estaria sujeita a ser concluída somente em 2031.
- No mesmo lote de quilometragem estaria incluída a duplicação da BR-386 até Soledade. Considerando o mesmo prazo, a nova empresa concessionária teria até 2031 para ter 60% concluído.
- Já o resumo dos documentos apresenta os valores que as praças de pedágio poderão cobrar dos usuários. O valor máximo é R$ 11,72. No entanto, o documento indica que a praça que será instalada em Marques de Souza, poderá cobrar até R$ 9,70. A concessão será válida por 30 anos.

Última atualização: 08 de fevereiro de 2017 às 08h14min





Tarifas somadas **podem** chegar a R$ 36 em 200km na BR-386

Entidades preparam mobilização por mudanças no projeto de concessão

Vale do Taquari

O anúncio da inclusão de quatro praças de pedágio na BR-386, entre Tio Hugo e Canoas, motiva reação. O assunto foi debatido na manhã de ontem, em reunião da diretoria da CIC-VT, com a presença de representantes do Codevat, Amvat e Corepe.

Líderes do setor empresarial criticaram o plano de privatização da rodovia e apontaram os prejuízos para a região caso o projeto seja adotado na íntegra. Conforme previsão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as tarifas somadas chegariam a R$ 36 em 200 quilômetros de viagem de carro.

De acordo com o presidente da CIC-VT, Ito Lanius, a região já estava ciente sobre a retomada dos pedágios. Ele afirma que a classe empresarial se dispõe a pagar a tarifa desde que o valor seja justo e resulte em melhorias de infraestrutura.

Presidente do Codevat, Cíntia Agostini ressaltou a dificuldade para alterar a proposta de dois pedágios entre o Vale e a Rodovia do Parque. Segundo ela, como o projeto estabelece o teto máximo para a tarifa, uma das possibilidades é pressionar por valores reduzidos.

Cíntia alerta para o longo tempo de contrato previsto no programa de concessões. "Serão 30 anos, o dobro do concedido para a Univias em 1998", aponta. A presidente do Codevat lembra que as cidades da região alta do Vale acabariam passando por três praças de cobrança até chegar em Porto Alegre, devido ao pedágio localizado em Encantado.

"Para que a concessão seja vantajosa ao empresário, é preciso um ganho na logística equivalente ao custo desse pedágio a mais, seja em redução de tempo ou dos custos de manutenção dos veículos", ressalta. Relata que a maioria das obras de infraestrutura da rodovia estão previstas somente para depois do 10º ano de concessão.

ANDERSON LOPES

Custo do pedágio para carros em Fazenda Vilanova está previsto em R$ 11. Na praça de Montenegro, valor será R$ 7.

THIAGO MAURONE

Líderes regionais se reuniram na manhã de ontem na sede da Acisan, em Arroio do Meio

Competitividade prejudicada

Vice-presidente da CIC-VT, Henrique Purper ressaltou os prejuízos à competitividade da região caso os pedágios sejam confirmados. Segundo ele, a concentração de novas praças ao redor do Vale traria graves problemas para a economia regional. "Em um estado do tamanho do RS, a maior parte do custo de logística ficará para o Vale."

Ito Lanius citou como exemplo a empresa da qual é proprietário. Afirma que a companhia gasta hoje R$ 5 mil por mês com tarifas de pedágio e calcula que o custo chegará próximo dos R$ 12 mil. "É mais um tributo para pagar, pois a função da Cide e do IPVA é custear as melhorias na malha viária", afirma. A publicação do edital de concessões está prevista para julho.

Mobilização regional

A audiência pública sobre o plano de concessão está marcada para a próxima quinta-feira, 16. O evento ocorrerá em Porto Alegre e terá restrições quanto ao número de participantes e ao tempo previsto para manifestações.

Diante da proximidade da data, foi decidida a convocação de uma reunião para abranger demais líderes e entidades regionais. O evento será na segunda-feira, 13, às 9h30min, no auditório do prédio 16 da Univates.

Saiba Mais

O plano de concessões de rodovias federais prevê cinco novas praças de pedágio na região Sul. Quatro delas ficariam localizadas no trecho de 200 quilômetros da BR-386, em Tio Hugo, Soledade, Fazenda Vilanova e Montenegro. O quinto posto de cobrança será construído em São João do Sul, Santa Catarina.

Valores previstos:

- **Montenegro - R$ 7,00**
- **Fazenda Vila Nova - R$ 11,00**
- **Soledade - R$ 9,50**
- **Tio Hugo - R$ 8,60**

"Para que a concessão seja vantajosa ao empresário, é preciso um ganho na logística equivalente ao custo desse pedágio a mais."

Cíntia Agostini
Presidente do Codevat

"É mais um tributo para pagar, pois a função da Cide e do IPVA é custear as melhorias na malha viária"

Ito Lanius
Presidente da CIC-VT

"Em um estado do tamanho do RS, a maior parte do custo de logística ficará para o Vale do Taquari. Vamos perder competitividade."

Henrique Purper
Vice-presidente da CIC-VT

09 de fevereiro de 2017

Região irá bater de frente sobre os pedágios na 386

Vale do Taquari - Membros da diretoria da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari (CIC-VT) e representantes da Associação Municipal dos Municípios do Vale do Taquari (Amvat) e do Conselho Regional de Desenvolvimento do Vale do Taquari (Codevat) reuniram-se ontem para dar sequência à discussão sobre o edital de concessão da BR-386.

A notícia de inclusão de várias praças de pedágio associada aos termos e prazos do quesito "obrigações" da empresa que irá administrar a rodovia pelos próximos 30 anos chegou como um soco no estômago de líderes da região. O medo está relacionado aos problemas futuros de uma decisão que impactará na vida de toda a comunidade.

O presidente da CIC-VT, Ito Lanius, conta que a instalação de pedágio não é novidade. O fato novo é a quantidade deles. "Não é possível que tenhamos que passar por duas praças de pedágios, de concessões diferentes, para chegar até Porto Alegre. Isso representará um grande problema para o desenvolvimento da região." Segundo ele, uma das principais bandeiras regionais deverá ser contra a quantidade de pedágios.

Possibilidade de rescisão

Outro ponto que não deverá ficar de fora do debate regional diz respeito à possibilidade de rescisão de contrato, em caso de descumprimento de obrigações, por parte da concessionária. "Temos o mau exemplo da EGR, que administra as rodovias pedagiadas do Estado. Este sistema não serve, assim como eventuais problemas no cumprimento de metas para manutenção da rodovia."

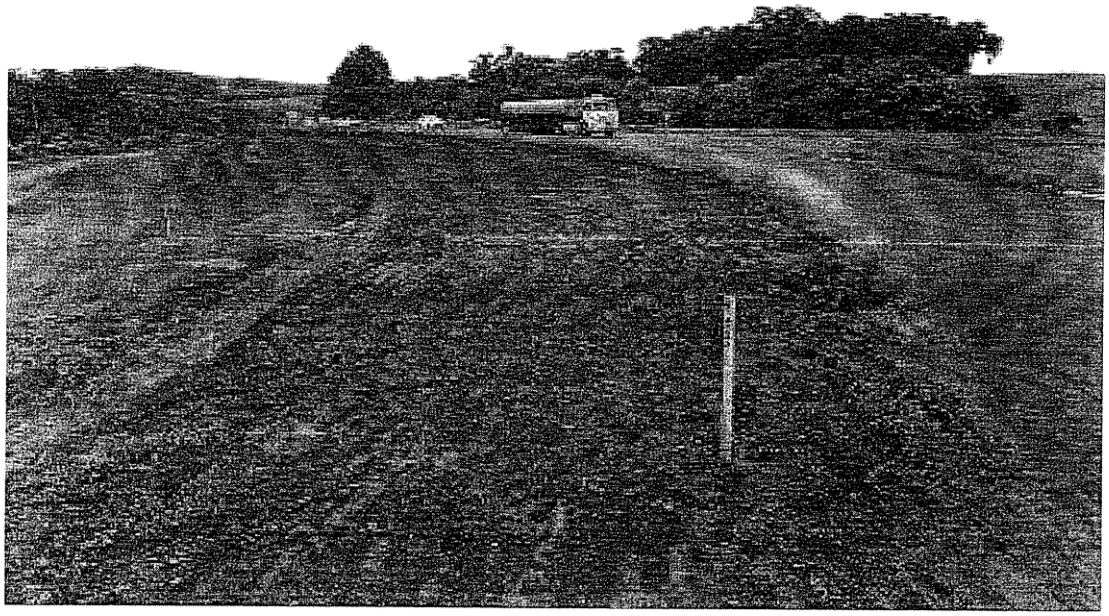
Na segunda-feira (13), às 9h30min, no Auditório do Prédio 16 da Univates, em Lajeado, ocorrerá uma reunião regional. No encontro, os documentos referentes ao edital serão explicados e a ideia é que, a partir da discussão, seja formada uma comissão do Vale do Taquari que irá acompanhar as audiências públicas com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) - a primeira delas marcada para daqui uma semana, em Porto Alegre.

Saiba mais

- Apresentada no fim de janeiro, a minuta do edital de concessão para exploração da BR-386 pelos próximos 30 anos traz pontos que são considerados polêmicos, como os cronogramas de obras de melhorias na rodovia. Acessos que necessitam de obras urgentes, como o do Bairro Conventos em Lajeado, estão descritos como obras implementadas a partir do décimo ano de concessão.
- Além do cronograma em desacordo com a necessidade da região, questões como a cobrança de pedágio preocupam a região. Pela localização das estradas, em determinados trajetos poderão ser instalada mais de

uma praça - como no trajeto que separa Lajeado de Porto Alegre, que poderá ter dois pedágios, com valores que podem chegar a R$ 11,97 em cada uma das cobranças.

Última atualização: 09 de fevereiro de 2017 às 08h32min



BR-386 DE IRAÍ ATÉ CANOAS

TRANSPORTE DE CARGA: construção foi iniciada na década de 60, durante a gestão de Leonel Brizola. Rodovia foi nomeada de Estrada da Produção por ser a principal via de escoamento

Estrada da produção, do perigo e do abandono

Na iminência de ser privatizada outra vez, A Hora percorre os 445 km da BR-386, de Iraí até Canoas. As condições de uma das principais rodovias do país pioram a cada ano. Pistas simples, sinalização precária, ondulações e buracos, máquinas agrícolas nas vias, falta de roçadas em curvas acentuadas e motoristas imprudentes deixam a viagem tensa. Nos 100,7 km de Lajeado até Canoas o percurso é mais tranquilo devido a pista dupla, mas trava nas obras de duplicação entre Estrela e Bom Retiro do Sul – e na ponte sobre a linha férrea em Nova Santa Rita.

IMPRUDÊNCIA DUPLA: trator invade pista para roçar vegetação, enquanto o caminhão se arrisca na ultrapassagem, em Seberi

SEM FISCALIZAÇÃO: o único posto de pesagem dos caminhões, entre as cidades de Soledade e Fontoura Xavier, é um retrato do abandono

Reportagem e fotos, ***Rodrigo Martini***

Especial

Os problemas iniciam antes do primeiro quilômetro da rodovia. Na ponte de mil metros de extensão sobre o imponente Rio Uruguai, na divisa com Santa Catarina, ondulações e sensação de insegurança em função da pista simples dão as "boas vindas" a quem escolhe a BR-386 para entrar em solo gaúcho.

Em **Iraí**, onde as promessas de duplicação perpassam anos, a pista simples e com fluxo intenso de caminhões é o primeiro desafio. Antes do trevo de acesso à cidade, no quilômetro 1, diversas barracas estão instaladas sobre o acostamento. No local, moradores vendem diversos produtos artesanais.

É lá que Adão Valentin Aguirre, 72, passa a maior parte do tempo. Vive desde a década de 50 em Iraí. Perdeu a conta de quantos acidentes já viu e a quantidade de mortes. "Moro ao lado do trevo. É lá que a maioria morre. Tentando cruzar as pistas. São muitos choques frontais."

Apesar do grande movimento, estima que o número de veículos diminuiu desde 2013. Segundo ele, tudo em função dos anúncios de problemas na ponte sobre o Rio Uruguai, que se potencializaram em junho de 2014, quando uma cheia interrompeu a passagem de veículos e forçou o Dnit a interditar a estrutura. A liberação ocorreu por completo um ano depois.

"Ficou conhecida como a 'ponte que balança'. E muitos procuram evitá-la." Sobre a necessidade de duplicar a rodovia, debocha: "A gente aprendeu a não dar bola para essas promessas." Adão, na verdade, considera boas as condições de trafegabilidade no trecho, apesar dos buracos, desníveis e da pista simples.

Quebra molas na rodovia

Saindo de Iraí, a BR-386 segue em pista simples, avariada e com ondulações até chegar a **Frederico Westphalen**. Lá, a tensão vira impaciência. Em função dos cinco quebra-molas no trecho entre os quilômetros 31 e 41. Também há quatro lombadas eletrônicas. O motorista perde quase meia hora para cruzar o perímetro urbano. Animais domésticos soltos aumentam riscos de acidentes, em especial para os motociclistas.

Os redutores de velocidade, segundo o morador do bairro São Cristóvão, Carlos Corbari, foram instalados após reivindicações da comunidade escolar do colégio Duque de Caxias, próximo da rodovia. "O Dnit havia retirado o quebra-mola para obras de melhorias, um ano antes. E os pais, alunos e professores ficaram inseguros."

Sem passarelas – já houve quatro licitações no Dnit, mas não saíram do papel –, os quebra-molas garantem o mínimo de segurança para os pedestres. Mas, com pouca sinalização e iluminação, os redutores também causam acidentes. "Já vi diversas colisões traseiras e veículos perdendo o controle, pois as placas são pouco visíveis", diz Corbari.

"Retiro até 50 carros por mês da BR"

Parado em um posto de gasolina às margens da BR-386 em **Seberi**, o dono de uma empresa de guinchos, Kleiton Kuhn, é um veterano na rodovia. Trabalhou 15 anos na Univias, antiga conces-

CONTINUA >>>

Raio-X da BR-386

Plano de investimentos

A proposta estabelece a duplicação de **219 km em até 15 anos;** serviços de atendimento médico (com ambulâncias, carros e motocicletas) e de guincho; melhorias e construções de vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, interconexões, retornos em desnível, 27 passarelas, correções de traçado e melhorias em acessos

Previsão de valores e locais dos pedágios

Passagens aos pedestres

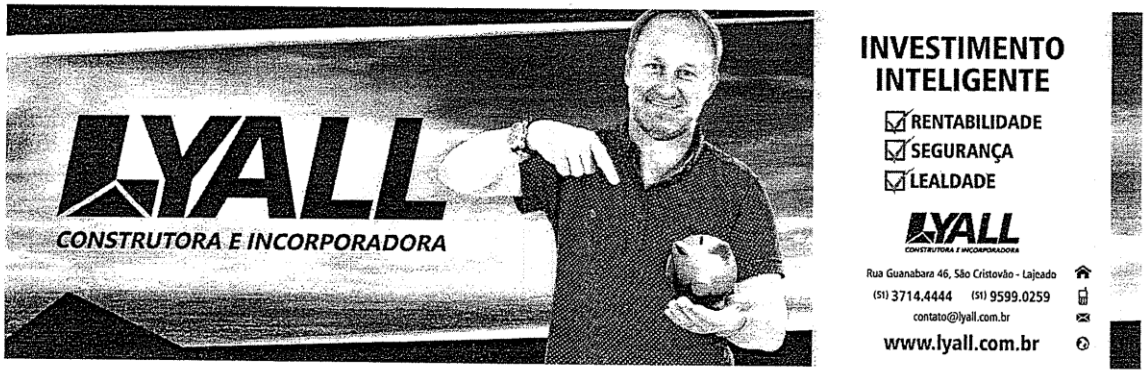
Não há passarelas nos **343 km** entre Iraí até Forquetinha. A primeira está erguida em frente ao Shopping Lajeado. Há outra em Lajeado, uma em Estrela e uma em Nova Santa Rita

Acidentes

Desde 2010, são **522 mortes.** Em 2016, foram **1.075 acidentes, 57** pessoas mortas e **819** feridos entre Iraí, no Norte do estado, e Canoas, na Região Metropolitana

Multas

Em 2016 PRF multou **16.139** motoristas por excesso de velocidade



MAIS PEDÁGIOS NO VALE

Entidades estudam ingressar na Justiça contra concessões

O plano de privatização da BR-386, e a previsão de quatro praças de pedágio em uma distância de 200 quilômetros foi tema da audiência do Codevat na manhã de ontem. Se for aprovada na íntegra, a proposta cercará o vale com oito pedágios em um raio de 130 quilômetros.

Empresário Valmor Scapini critica o modelo. Para ele, é preciso ter uma

Reportagem, Thiago Maurique

Vale do Taquari

Prefeitos, vereadores e líderes empresarias da região se reuniram na Univates para definir uma estratégia de enfrentamento à proposta do governo federal. Entre as medidas avaliadas está o ingresso na Justiça para adiar o projeto e assegurar a realização de uma audiência pública no Vale.

A presidente do Codevat, Cintia Agostini, abriu o encontro com a apresentação de um resumo das 200 páginas do edital de concessão da rodovia. Detalhou os valores e praças de pedágio previstas e informou sobre o prazo para obras de melhorias e duplicações.

Conforme o projeto, melhorias como a construção de vias marginais, pinturas de pista, novos acessos, reformas nas sedes da PRF, instalação de postos de pesagem e a manutenção da via seriam realizados nos primeiros anos do contrato. As obras de duplicação seriam realizadas a partir do 10º ano da concessão.

Em seguida, o vice-presidente do Corepe, Ivandro da Rosa, falou sobre a engenharia econômica das concessões. Segundo ele, em outros processos semelhantes o investidor realiza as obras necessárias para depois buscar com o serviço o ressarcimento dos investimentos.

"Não é o que vemos aqui, onde a empresa colocará praças de pedágios em vias duplicadas para se capitalizar e depois fazer os investimentos aos poucos", aponta. Lembrou ainda que o tempo de contrato de 30 anos é o dobro do realizado na antiga concessão com a Sulvias.

Manutenção e tributos

Prefeito de Fazenda Vilanova, José Luiz Cenci ressaltou as dificuldades enfrentadas pelos municípios durante os 15 anos da concessão anterior. "Nós sabemos o que deixamos de usufruir durante o funcionamento dos pedágios."

Segundo Cenci, o plano inclui outras estradas, como a BR-448 (Rodovia do Parque), na mesma concessão, mas sem a previsão de pedágios no trecho. A manutenção da ponte do Guaíba também estaria inclusa no pacote. "A BR-386 vai pagar por tudo isso. Temos que exigir que ao menos uma das praças seja transferida."

Ex-presidente da Acil, o empresário Valmor Scapini, criticou a velocidade com que a proposta foi apresentada. Ele sugeriu o ingresso na Justiça caso a região não consiga debater o tema em uma audiência pública no Vale.

Scapini sugeriu ainda a implantação de um conselho de usuários para determinar as necessidades

Posição dos prefeitos de municípios lindeiros:

Marcelo Caumo, Lajeado

Grande parte do desenvolvimento da nossa cidade devemos a BR-386. É por meio da circulação de pessoas e produtos que uma região cresce. Para Lajeado, a conexão cria riquezas, aproxima pessoas e instituições. Estradas conectam. Por isso, é preciso sempre incentivar essas conexões. Também por isso, temos o compromisso de participar de todas as discussões sobre melhorias na rodovia.

Rafael Mallmann, Estrela

É histórico que as rodovias no Brasil, em especial as duplicadas, favoreçam o desenvolvimento dos municípios lindeiros. Isso ocorre também com a BR-386. Por ela chegam e são escoadas as riquezas do nosso Vale. Preocupa-nos a iniciativa à criação de dois pedágios até Porto Alegre, o que poderá inviabilizar a condição de concorrência de nossas empresas com as demais regiões. Já a instalação de uma praça aqui criará condições para a manutenção permanente deste trecho.

Vanderlei Markus, Paverama

A duplicação da BR 386 vem ao encontro de nossos ideais, pois sabemos o quão importante a rodovia é para Paverama e para todo o Vale. A administração põe em

14 de fevereiro de 2017

BR-386: luta para melhorar cláusulas de pedagiamento

Vale do Taquari - Na iminência da primeira audiência para discutir os termos da instalação de quatro pedágios na BR-386 - dois deles interferindo diretamente no trânsito do Vale para a capital gaúcha -, lideranças regionais correm contra o tempo em busca de consenso, numa tentativa de minimizar o prejuízo para os moradores do Vale do Taquari.

Chamada de "Rodovia da Produção", a BR-386 é uma estrada estratégica: é a principal via federal de ligação do noroeste gaúcho à região metropolitana, responsável por escoar alimentos e outros tipos de produtos do Vale para o restante do Estado, e por servir de passagem para o escoamento logístico de outras regiões.

Não à toa, por 15 anos a rodovia esteve sob responsabilidade da Univias, com duas praças de pedágio na região - em Fazenda Vilanova e Marques de Souza -, até que a via federal voltou para a União. Para os líderes regionais, porém, ficaram lembranças de promessas contratualizadas e não cumpridas - e agora, representantes de diversas entidades regionais temem justamente que o drama se repita.

Debate

Presidente do Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari, Cíntia Agostini encabeçou o debate ocorrido na manhã de ontem, no teatro do Prédio 16 da Univates, que reuniu prefeitos, vereadores, assessores, representantes de deputados e outros líderes regionais para discutirem sobre o futuro da BR-386. Na quinta-feira, uma comitiva do Vale vai a Porto Alegre para a primeira audiência pública sobre a concessão da rodovia e apresentará as propostas da região.

"A comissão tem de hoje até quinta-feira para preparar os documentos. As melhorias nas entradas especificamente, cada município vai ter que levantar e trazer. Não temos condições de fazer. Queremos um conselho deliberativo, e sabemos o quanto isso é complexo, mas podemos tentar. Temos que pedir mais tempo para discutir isso, para amadurecer o debate", ressalta.

Ito Lanius, presidente da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari (CIC-VT), preocupa-se com o quanto do valor arrecadado retornará à região em forma de investimento. "Se realmente tiver melhorias, vai ser um investimento, e isso é necessário. Não somos contra o pedágio, mas defendemos que seja feito um bom contrato."

Demandas

A comissão criada na reunião de ontem elaborará dois documentos a serem apresentados na audiência pública de quinta-feira: no primeiro, discutirão a necessidade de se estender o prazo para discussão do assunto e de se fazer uma audiência pública no interior do Estado, com representantes de todas as cidades afetadas pelo pedageamento - provavelmente, a ser sediada em Lajeado. Caso não se amplie o prazo, a próxima reunião será realizada na semana seguinte, em Brasília.

O segundo documento será apresentado caso o primeiro não receba uma resposta positiva. Nele, a comissão discorrerá sobre as principais demandas do Vale em relação à concessão, como a possibilidade de se criar um conselho deliberativo de usuários, que tenha poder para cobrar as melhorias prometidas na minuta do edital, as obras de melhorias, especialmente em acessos às cidades que margeiam a BR-386, o prazo para início da duplicação - estabelecido no documento original como sendo a partir do 11° ano de concessão, e os cálculos em relação às tarifas, ao número de veículos que trafegam pela estrada e o quanto do arrecadado será reinvestido.

Além disso, o grupo deverá debater dois pontos críticos previstos na minuta do edital: um deles trata sobre o custeio da BR-448, a Rodovia do Parque; o outro diz respeito à manutenção da ponte do Guaíba. Nos dois casos, está previsto que serão custeados com parte da arrecadação dos pedágios a serem implementados na BR-386.

Perda de competitividade

Com a experiência da antiga concessão da BR-386, e a partir dos problemas enfrentados com a EGR nas rodovias estaduais, nos pedágios de Encantado e Cruzeiro do Sul, as lideranças locais temem que o pedagiamento da BR-386 traga mais cobranças do que retorno em forma de melhorias na via.

Para o engenheiro Ivandro Rosa, o problema da concessão é sua "engenharia econômica". "Em outros locais, a empresa faz o desembolso inicial e depois busca o ressarcimento. Aqui não. Primeiro vão cobrar e se capitalizar, e só depois vão iniciar as obras", alerta.

Prefeito de Fazenda Vilanova, José Luiz Cenci sugeriu que se faça um esforço para que o pedágio de Montenegro vá para a BR-448, para que as praças do Vale não tenham que custear aquela rodovia também. Para Emanuel Hassen de Jesus, prefeito de Taquari, o problema dos pedágios é reduzir a competitividade da região ao tentar atrair novos empreendimentos, pois vai encarecer a logística do Vale.

Na opinião de Vlad Martines, representante de empresa logística, não há como comparar a atual possibilidade de concessão com o contrato antigo. "Está lá, bem claro, na cláusula 20, todas as garantias para nós. Se a empresa não cumprir, vai ter que pagar. Esse documento não foi feito de qualquer jeito. Drenagem, nivelamento das pistas, uma série de questões estão previstas para os primeiros 12 meses. Não é a quantidade de praças que temos que discutir, mas o valor a ser cobrado."

BR-386 "fora" do pacote?

Inspetor-chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Lajeado, Ronaldo Brito pediu para que os participantes da reunião olhassem para todo o Estado, não apenas para a região. "Os pedágios são uma realidade no mundo inteiro, não apenas no Brasil. Não entendo porque a rodovia foi feita numa serra terrível. Percebam o custo da duplicação nessa serra, tendo que quebrar pedras. Olhamos a duplicação apenas aqui, mas e no resto? Ela é importante para todo o Estado", argumenta.

"Drenagem, recuperação de asfalto estragado, recolocação de guardrails, isso tudo eles terão 12 meses pra fazer. Em até cinco anos, devem cuidar das vias laterais, obras extras. E não são obras baratas. Asfalto não é barato. Colocação de fibra ótica, controle de placas, segurança, iluminação, são investimentos importantes que beneficiarão o Estado todo. O que estranhamos é se levar 11 anos para aquilo que julgamos ser mais importante."

O comandante da PRF também alertou sobre a possibilidade de a região ficar de fora do "pacote" de concessões. "A 386 sempre esteve em questão devido ao custo dela, a dificuldade que oferece pra sua manutenção e duplicação. O que tem de dificuldade nesse polo (que ainda inclui dois pedágios na BR-290 e um na BR-101)? A BR-386, de Lajeado a Carazinho. Esse é o 'x' da questão. E toda a manutenção de Lajeado a Porto Alegre", opina.

"Ela foi inclusa no pacote pra contrabalancear, e para que fosse um projeto para o desenvolvimento do Estado. Então, temos que ter bastante cuidado com o que vamos fazer, porque se não, eles vão ficar só com o 'filé'. Temos que ser céticos com os valores e os prazos. Se eles são coerentes? Isso que precisamos analisar. Precisamos cuidar, se não ficamos de fora, e eles querem ficar só com o 'filé' e deixar o grande custo, que é a 386, para o governo terminar - e o governo não vai ter como fazer."

Saiba mais

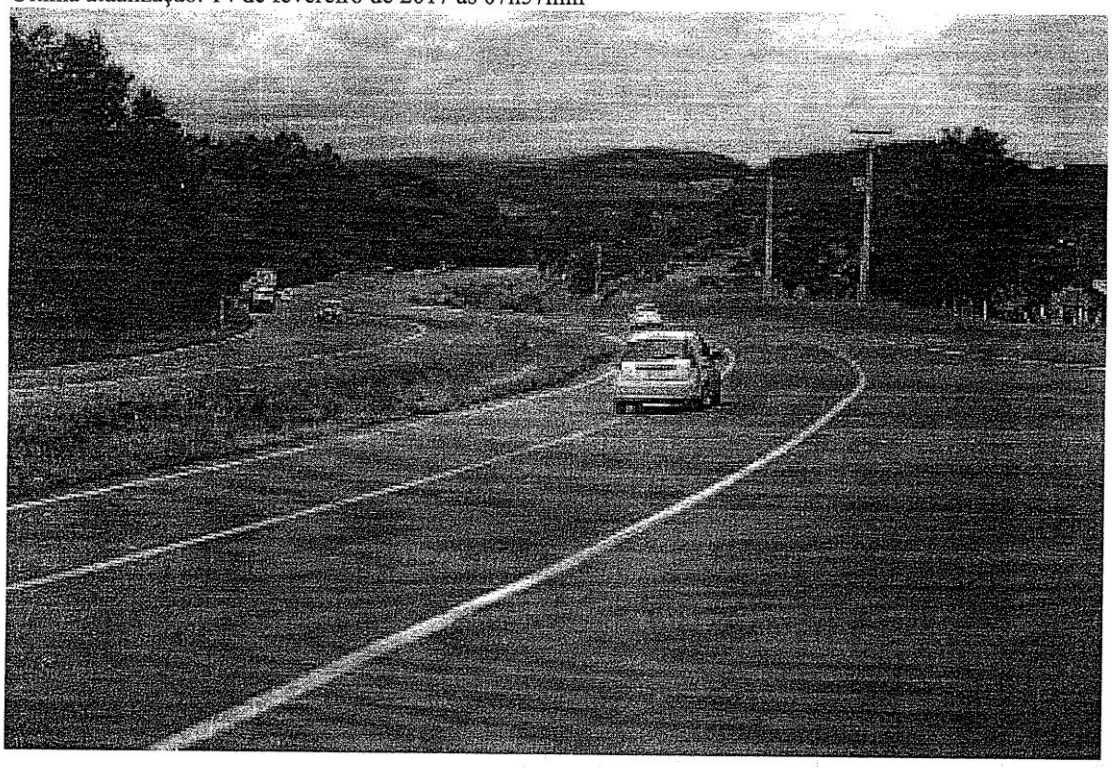
O projeto prevê a instalação, ainda no primeiro semestre, de quatro praças de pedágio ao longo da BR-386: a Praça 4 ficará em Montenegro, no km 426, com tarifa máxima de R$ 6,20; a Praça 5, em Fazenda Vilanova, no km 370, custará até R$ 9,70; a Praça 6 ficará em Soledade, no km 260, com tarifa máxima de R$ 8,40; e a Praça 7, em Tio Hugo, no km 226, poderá cobrar até R$ 7,60 - em todos os casos, os valores se referem a automóveis, e serão corridos para veículos de maior porte a partir de um percentual determinado no edital.

Além da Rodovia do Parque e da ponte do Guaíba serem custeadas pelos pedágios da BR-386, a minuta do edital, publicado no fim de janeiro, prevê também prazos para as obras nos trechos que cortam a região - e esses são pontos críticos na discussão.

O trecho entre São José do Herval e Progresso, por exemplo, deve ter pelo menos 15% da sua ampliação concluída no 11° ano de concessão; já entre Progresso e Lajeado, a conclusão deve ser de no mínimo 20% no mesmo ano - considerando 2018 como ano 1, esses percentuais teriam que ser cumpridos apenas em 2028.

O documento prevê ainda uma série de melhorias a acessos e reparos na estrada, com prazo de conclusão de até 15 anos.

Última atualização: 14 de fevereiro de 2017 às 07h57min



Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas sessões presencias adicionais no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades

de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, bem como estendido o prazo para avaliação do estudos e contribuição por parte da sociedade.

270. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818650

Assunto: Contribuições para a BR-386

Contribuição: O Vale do Taquari promoveu reunião regional no dia 13 de fevereiro do corrente ano que contou com a participação de mais de 100 pessoas. As representações regionais, após debate, definiram pautar as seguintes condições, em se tratando do Edital apresentado: 1) o VDMA previsto para o terceiro ano de todas as praças de pedágio em discussão, ou seja, BR-290/101/448/368 é de 18.160 veículos, no entanto, levantamentos oficiais do CODEVAT para o período de 2012, quando da antiga concessão, indicam que na praça de Fazenda Vilanova circulavam, naquele período, 11.907 veículos/dia, informações extraoficiais indicam que circulam somente nessa rodovia 30 mil veículos/dia. A região questiona e solicita comprovação do VDMA, pois este impacta diretamente no teto dos valores a serem cobrados e solicita revisão completa do edital em função da circulação de veículos prevista; 2) Para iniciar a duplicação dos 219,70 km da BR 386, do trecho de Lajeado até o entroncamento com Passo Fundo, o edital prevê obras a partir do final do primeiro terço da concessão, ou seja, 10 anos. Para o Vale do Taquari essa proposta é inaceitável. Portanto, nossa condição de duplicação é que as obras sejam iniciadas até o 5º ano de concessão da BR-386. 3) No PER estão relacionadas um conjunto de obras para a região e que estão sendo revistas e alinhadas às necessidades do Vale do Taquari. Devido ao pouco tempo disponível, esses levantamentos serão protocolados posteriormente, no tempo previsto para a audiência pública; 4) É de conhecimento geral que a União posseio orçamento para a manutenção da BR 386. Além disso, existe um imposto cobrado sobre combustíveis que deve ser utilizado na malha viária nacional, a CIDE - Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico. O Vale do Taquari indica que possamos, nesta concessão, usar os

recursos da União, em formato inovador e que poderia minimizar o impacto da concessão para a sociedade regional; 5) Por fim, e por experiência do Vale do Taquari, sugerimos que o edital contemple um formato de Conselho de Usuários. O referido conselho terá papel de mediar as necessidades regionais com a empresa que administrará a rodovia no período de concessão.

Justificativa: O Vale do Taquari promoveu reunião regional no dia 13 de fevereiro do corrente ano que contou com a participação de mais de 100 pessoas

Anexo:

CODEVAT
CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO VALE DO TAQUARI

Oficio 005/CODEVAT

Vale do Taquari, 16 de fevereiro de 2017.

Ao senhor Presidente da Mesa Diretora

O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades (Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT, Câmara de Indústria e Comércio – CIC), e demais líderes regionais, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região, promoveu reunião regional no dia 13 de fevereiro do corrente ano, que contou com a participação de mais de 100 pessoas.

As representações regionais, após extenso debate, definiram pautar as seguintes condições, em se tratando do Edital apresentado:

- O VDMA (média de circulação de veículos nas praças) previsto para o terceiro ano de todas as praças em discussão, ou seja, BRs 290/101/448/386 é de 18.160 veículos. No entanto, levantamentos oficiais do CODEVAT, que atentam para o período de 2012, quando da antiga concessão, indicam que na praça de Fazenda Vilanova circulavam, naquele período, 11.907 veículos/dia. Ainda, por informações extraoficiais existentes atualmente, indicam que circulam somente nesta rodovia, 30 mil veículos/dia. Assim, é incompreensível que em todas as praças circulem somente 18 mil veículos. A região questiona e solicita comprovação do VDMA pois este impacta diretamente no teto dos valores a serem cobrados, que da nossa parte, são considerados elevados, e no número de praças de pedágio. Assim, o Vale do Taquari solicita revisão completa do edital, em função da circulação de veículos prevista.

- Para iniciar a duplicação dos 219,70 kms da BR 386, do trecho de Lajeado até o entroncamento com Passo Fundo, o edital prevê obras a partir do final do primeiro terço da concessão, ou seja, 10 anos. Para o Vale do Taquari essa proposta é inaceitável. Portanto, nossa condição de duplicação é que as obras sejam iniciadas até o 5º ano de concessão da BR 386.

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014
Fones: (51) 37147023/7000 r.5919

- No Programa de Exploração da Rodovia – PER estão relacionadas um conjunto de obras para a região e que estão sendo revistas e alinhadas às necessidades do Vale do Taquari. Devido ao pouco tempo disponível, esses levantamentos serão protocolados posteriormente, no tempo previsto da consulta pública.

- É de conhecimento geral que a União possui orçamento para a manutenção da BR 386. Além disso, existe um imposto cobrado sobre combustíveis que que deve ser utilizado na malha viária nacional, a CIDE – Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico. O Vale do Taquari indica que possamos, nesta concessão, usar os recursos da União, em um formato inovador e que poderia minimizar o impacto da concessão para a sociedade regional.

- Por fim, e por experiência do Vale do Taquari, sugerimos que o edital contemple um formato de Conselho de Usuários. O referido Conselho terá o papel de mediar as necessidades regionais com a empresa que administrará a rodovia no período de Concessão.

O Vale do Taquari está mobilizado e engajado com vistas ao melhor para nossa sociedade, assim, pedimos que todas as nossas solicitações sejam consideradas e estamos à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente

Cintia Agostini
Presidente do CODEVAT

Presidente da Mesa Diretora
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014
Fones: (51) 37147023/7000 r.5919

CODEVAT

LISTA DE PRESENÇA

Reunião Regional – BR 386 e Pedágios

DATA: 13/02/2017

LOCAL: Auditório do Prédio 16 – UNIVATES

Nº	Nome	Entidade/Município	E-mail	Telefone	Assinatura
1	Moneir Luiz Tramontini	Vereador - Encantado	Moneirtramontini@yahoo.com.br	996292262	
2	Makieia Portz	Vereadora - Lajeado	makieiaportz@gmail.com	997157774	
3	Raina Daiana Thomas	JCI Lajeado	raina@enterprisagente.net.br	985943059	
4	Adriana Leidens	Prefeitura - Lajeado	adrianaleidens@gmail.com	8144.8158	
5	Ronaldo Santo	PRF	ronaldo.santo@prf.gov.br	99982.4533	
6	Fabio Klein Souto	PRF	klein.prf@gmail.com	999879969	
7	Liane Brackmann	STR Teutônia	liane.brackmann@	999950808	
8	Miguel Arenhart	ACIL	miguel@aas-advocacia.com.br	99912.1075	
9	Rafael Zanatta	Prefeitura Lajeado	rafael.zanatta@lajeado.rs.gov.br	9840 15474	
10	Douglas Sandri	" "	douglas.sandri@lajeado.rs.gov.br	99739450	
11	Alana da S. Oliveira	DCE Univates	alana.ed.oliveira@gmail.com	996000408	
12	Sergio Luiz Knipholf	AVAT	sergioK@itrs.com.br	99996-4097	
13	Lucas Ahne	DCE Univates	lucasahne@hotmail.com	99804-4097	
14	Nilton S. Rolante	Consisa Urt	rolante@consisaurt.com.br	35751868 2	
15	Marisa Amlicari	Sec. de Planejamento	meioambiente@mucum.rs.com.br	37551122	
16	Michelline Frizzo	Veres Lanzantos	michelinefrizzo@hotmail.com	99918-1592	
17	Joana Bartz	Moradora	joanabartz@gmail.com		
18	Celito J. Feuerschütte	STR. N. Brescia	celeto.feuerschutte@gmail.com	98105-7655	
19	Carlos Cyrne	Univates	Cyrne@univates.br	99806 2009	
20	Zenato Zanella Fº	P.M. Marques de S.	zanellaindustrial@yahoo.com.br		
21	Adoir José Gillo	Vereador Mucum	adoirjosegillo@gmail.com	997395798	
22	Mauro A. Cipriani	M. Mucum	—	997013878	
23	Nicolas Valer Horn	Rádio Independente	nicolas@independente.com.br	9.9646-4239	
24	Arlene Dalmaro	C. Vereadores	mercadalmaro@hotmail.com	9810 29715	
25	Luciano Moresco	PM Encantado	LMMORESCO@GMAIL.COM	99991-1889	
26)					
27)					
28)					

CODEVAT

LISTA DE PRESENÇA

Reunião Regional – BR 386 e Pedágios

DATA: 13/02/2017

LOCAL: Auditório do Prédio 16 – UNIVATES

Nº	Nome	Entidade/Município	E-mail	Telefone	Assinatura
1	[illegible]	Câmara V. Vereadores RS		3552 13113	
2	[illegible]	SIZECON-FECOMERCIO		999965602	
3	[illegible]	Ass. Prof. D. Da Joan	[illegible]	999987820	
4	[illegible]	ASSEA VERENÁ BRIADENO		996388596	
5	RICARDO EWALD	SINDICOMERCIÁRIOS		996239023	
6	DARLA BELLINI	CÂMARA VEREADORES	belladar7@gmail.com	9.9281.7173	
7	José Ambren Bieduil	3ª CRE Estrela	jose-ambren@seduc.rs.gov.br	96784346	
8	MOACIR LANZIN	COMB. DEF. BOESIO	[illegible]	5199899445 6	
9	Carlos Henrique Menegha	Sec. Ind. Com. (A do Meio	industria@arroioderaos.com.br	996496722	
10	[illegible]	Zaland (Campagnoni LTDA	zaland@campagnoni@outlook.com	999754593	
11	Eluise [illegible]	Vice Prefeita	eluisehs@gmail.com	998782065	
12	LEANDRO CARLOS ROSA	CIC VT	[illegible]@uniarts.br	99216 1745	
13	FERNANDO L. FRANZ	SIRECOM	FRANZREPRESENTACOES@HOTMAIL	9 9698-4816	
14	Guilherme Andrade	CYALL	Guilherme@cyall.com.br	98539 7676	
15	Henrique Vasconcellos	Teshuli	[illegible]	99664 4519	
16	TIAGO A. LEHNEN	CÂMARA VEREADORES	LEHNEN1903@HOTMAIL.COM	99156 1951	
17	Ana Cecília Tagni	R.C. Lafredo Arquitetos/ALIVAT	ellwca@ibos.com.br	999994931	
18	Leocádio M. Stumpf	Farquetinha	Tributacao@farquetinha.com.br	991856533	
19	Walter Mendes da Silva	ESTRELA	TRANSPORTES WALMAR@OUTLOOK	51-981060701	
20	EMERSON MAIA DOS SANTOS	ASSEMBLEIA LEGISLATIVA	EMERSONM.S.S@HOTMAIL.COM	51994701143	
21	CARLOS ROBERTO HENN	SINDICATO (SECTAURI)	Carlos.henn@outlook.com	51 9 95396305	
22	GLAUCIA SCHUMACHER	PREFEITURA LAJEADO	glaucia@mshadt.com.br	51 99996 5323	
23	VALDEMIR MARTINES	TRANS-GO FARENA	valdemir@transgofarena	51.58164 0880	
24	[illegible]	Empfer - Marques de Souza		51 996013130	
25	Regina B. Tuffach	Prof. Colinas	educacao@colinas.com.br	99797 0533	

GODEVAT

LISTA DE PRESENÇA

Reunião Regional – BR 386 e Pedágios

DATA: 13/02/2017 **LOCAL: Auditório do Prédio 16 – UNIVATES**

Nº	Nome	Entidade/Município	E-mail	Telefone	Assinatura
1	Andreia I. Sulzbach	Câmara / Colinas	andreia@camaracolinas.com	51 3760.1232	
2	Justino Jr Magagnin	Câmara / Colinas	justinomagagnin@hotmail.com	(51) 3760 12-32	
3	EDMILSON DÖRR	PREFEITO / M. SOUZA		99605 2284	
4	Alberto Brack	Prefeito / Pouso Novo	Prefeito@Pousonovo.gov.br	99201 8719	
5	DIEGO JENN-PASS	CAMARA / TEUTÔNIA	DIEGOE.AMBIENTAL@GMAIL.COM	51 981355382	
6	Pedro A. Barth	Cooic – Estrela	p.barth.trans@hotmail.com	51 98150 0500	
7	RUI MALLMANN	SINCOVAT – LAJEADO	RU.@MALLMANNCONTABILIDADE.COM.BR	99597-8197	
8	CARLOS MARTINI	SOBEI – AML	CARLOS.MARTINI@LAJEADO.RS.GOV.BR	3582 1000	
9	PAULO R. FINCK	SEPLADE ESTRELA	PLANEJAMENTO.SECRETARIO@ESTRELA	99995 2294	
10	CASSIANO JUNG	SEC. OBRAS LAJEADO	CASSIANO.JUNG.@LAJEADO.RS.GOV.BR	3782 1094	
11	ANTONIO NILSON J. DO ARTE	CAMARA VEREADORES	NILSONDOARTE@GMAIL.COM	99178 4849	
12	PAULO UHRY	LAJEADO		98105-1817	
13	EDERSON DA ROCHA	PDA/ALRS/DEP. SANTINI	EDERSON.ROCHA@AL.RS.GOV.BR	99548 3591	
14	CARLOS ANDRÉ NUNES	LAJEADO / GAB. Vereador	[illegible]@gmail.com	99786 1847	
15	VALMOR SCHIN	LAJEADO	VALMOR.SCHIN@SCALAS.LOCAL	99995 5516	
16	[illegible]	[illegible]		[illegible]	
17	ROSERI D. WINK	LAJEADO	WINKD@MOTOMECA.RICA.COM.BR	51 3710 2511	
18	FABIO FISCHER	Lajeado	fabio.fischer10@gmail.com	99218 1158	
19	JOSÉ L. CENCI	PREFEITO			
20	Marcos Antonio dos Santos	Câmara Vereadores / Lajeado	SANTOSMARCOS1960@gmail.com	99989-3563	
21	[illegible]	3ª CRE			
22	VANDERLEI GONZATTI	CMV ENCANTADO		98217 8489	
23	Lorello Dalponte	Câmara Lajeado	VANDERLEIGONZATTI@HOTMAIL	99997-1555	
24	Bernadete Rossi	ACI-E	PDA@camaralajeado.rs.gov.br	99246 8554	
25	Mariane Almeida	Encantado	executivo@aciel.com.br	3751225	
26)	Lorello Dalle	LAJEADO		97786 2095	
27)	MARCO AURÉLIO WERMANN	ESTRELA	LIDO.SALVI@GMAIL.COM	99849 1871	
28)	Renan Roesler	Lajeado	MARCO.AW@HOTMAIL.COM	98655 4566	

CODEVAT

LISTA DE PRESENÇA

Reunião Regional – BR 386 e Pedágios

DATA: 13/02/2017 **LOCAL: Auditório do Prédio 16 – UNIVATES**

Nº	Nome	Entidade/Município	E-mail	Telefone	Assinatura
1	Amon Kern Jesus	Câmara Vereadores Taquari	amonkern@gmail.com	3653 1720	
2	Emmanuel de Jesus	Prefeitura Taquari	[illegible]@taquari.rs.gov.br	99541394	
3	Tiago Guedes	Lajeado	tiago@tgempresarial.com.br	99607 3741	
4	Elio Jair Kruegler	Câmara Estrela		96325276	
5	Arcione Retureiros dos Santos	Artitez Derivados	Arcione@artitez.com.br	99975705	
6	Sporer Eckert	Vice Prefeito Coloni		99859 6475	
7	Ayrodino Bonieu	STR Roca Sales	STR-ayrodino@brasilnet.com.br	99236192	
8	Dirceu Pedó	Resp. Café Starke M. Souza	Café Colonial Starke	99678 3711	
9	Marcos A. Mallmann	Sinalofas		9472 9685	
10	Roberto Lucchese	Lyall	roberto@lyall.com.br	3714-4444	
11	Verno Arend	Federasul	vernoe@lonquinho.ind.br	98134 8055	
12	Litor S. Ahlert	Gab. Dep. Enio Bacci	litor.ahlert@gmail.com	99887 9441	
13	Alvaro J. Mallmann	Ascar/Emater (RS)	mallmann@emater.tche.br	3729-6113	
14	Pedro H. Mortari	Coop. Languiru	Pedro.mortari@languiru.com.br	51 9962 6126	
15	Gilberto M. da Silva	AMVET	gmdasilva@bestelnet.com.br	99994 8716	
16	Ítalo Reali	Prefeitura Lajeado	italo.reali@lajeado.rs.gov.br	99957 7713	
17	Jonas Calvi	Coreo.	jonas.calvi@[illegible]	99929 9276	
18	Felipe Diehl	Gab. Deputado Onyx	Felipe@onyxlorenzoni.com.br	9485 2005	
19	Giovani Maraska	Câmara Munic. Lajeado	gmaraska@live.com	99515 7523	
20	Celio Gonçalves	Câmara V. Vereadores Encantado		99896 6409	
21	Manoel Quadros	" Teutônia		9828 7649 817	
22	Claudio Daniz	" "			
23	Lovinal Silveira	STHAB / Lajeado	lovinal-silveira@[illegible]	99725 9126	
24	Gilberto A. Piccinini	Encantado / Cosuel	gap@dalia.com.br	3751 9000	
25	Ezinani Scapini	Lajeado	Ezinani@scapini.com.br	99931 9010	
26)	Fabiano Diehl	Gab. Dep. Marcelo	fabiano.diehl@[illegible]	99946 1636	

De Lajeado à Capital **pode** ter 2 pedágios

Tarifa teto no edital é R$ 11,72 a cada 100 quilômetros. Contrato prevê duplicações

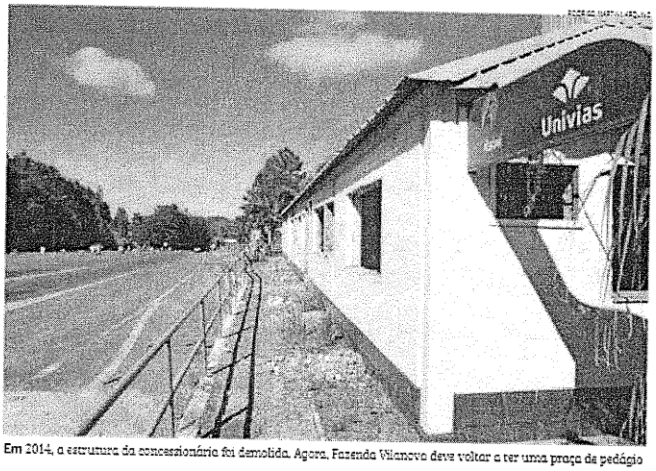
Vale do Taquari

O governo federal inicia as tratativas para retomar os planos de concessão de rodovias no RS. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) abriu a primeira audiência pública do Programa de Parceria de Investimentos e publicou as minutas do edital e dos futuros contratos. Estudos projetam quatro pedágios só na BR-386, entre **Tio Hugo** e **Montenegro**.

A única praça sugerida para o Vale do Taquari deve ficar em Fazenda Vilanova, no quilômetro 370 da rodovia, praticamente no mesmo ponto onde se localizava o antigo posto de pedágio, desativado em junho de 2013, e demolido um ano depois. As demais praças devem ser instaladas em Tio Hugo, **Soledade** e Montenegro, nos quilômetros 226, 260 e 386, respectivamente.

De acordo com a minuta do contrato, as empresas vencedoras dos editais terão que apresentar estudos de manutenção e ampliação da rodovia federal. Conforme o cronograma de obras, a concessionária precisa finalizar 219,70 quilômetros de duplicação na BR-386 – divididos em quatro segmentos – em um período de até 15 anos. Algumas obras só iniciam após dez anos de contrato.

Para concluir essas duplicações, o governo estima gastar mais de R$ 50 milhões só com verbas de desapropriação. Segundo a agência, é necessário ressarcir proprietários de pelo menos 825,3 mil metros quadrados de áreas urbanas e outros 516 mil metros quadrados de terrenos em áreas rurais. Além disso, existem mais de cem ocupações irregulares na faixa de domínio.



Em 2014, a estrutura da concessionária foi demolida. Agora, Fazenda Vilanova deve voltar a ter uma praça de pedágio

O contrato também prevê diversas ampliações em trechos já duplicados. Entre esses, a ANTT quer ampliar as pistas entre os quilômetros 344 e 349, em **Estrela**. Outra obrigação das concessionárias será a implantação e melhorias de vias marginais, trevos, viadutos, passagens superiores e inferiores, interconexões, retornos, passarelas, correções de traçado e melhorias em acessos.

Tais empreendimentos devem ocorrer de forma concomitante com a execução das obras de ampliação. Em relação aos acessos, por exemplo, a ANTT solicita melhorias em quatro pontos em **Pouso Novo**, cito em **Marques de Souza**, quatro em **Lajeado** – entre esses a entrada para **Forquetinha** –, três em Estrela, três em **Tabaí** e um em **Paverama**.

Quatro passarelas em Lajeado

O programa prevê uma série de medidas para a segurança dos pedestres. A principal é a projeção de sete passarelas na BR-386, só no trecho que compreende o Vale do Taquari. Os dispositivos devem ser instalados em Marques de Souza, Forquetinha, Estrela e Lajeado.

Na principal cidade da região, onde já existem duas passarelas, estão previstas mais quatro. A ANTT sugere que as estruturas sejam construídas nos quilômetros 340, 342, 344 e 346 da rodovia. Em Estrela, a passagem de pedestres deve ser instalada no quilômetro 350.

"Dois pedágios até a capital é inviável"

Para a presidente do Codevat, Cinzia Agostini, a possibilidade de os motoristas pagarem dois pedágios de Lajeado até **Porto Alegre** é considerada "inviável". "Isso é um exagero. As viagens ficarão extremamente caras. Estaremos pagando a cada 60 quilômetros rodados." Para ela, o ideal seria apenas uma praça nesse trecho.

"Não há outra alternativa"

Prefeito de Fazenda Vilanova, José Cenci defende a implantação de pedágios na rodovia federal. Segundo ele, em 2012, os cofres do município receberam cerca de R$ 350 mil oriundos da cobrança na antiga praça. "Isso pouco importa, pois hoje o valor é rateado entre as cidades lindeiras. O importante é garantir um modelo que nos traga obras, investimentos. E o poder público já se mostrou incapaz de fazer sozinho. É preciso empresas terceirizadas. Não há outra alternativa", diz.

PLANO FEDERAL

Serão licitados 467,7 quilômetros de rodovias federais entre o RS e Santa Catarina. Os investimentos em recuperação, conservação, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade devem chegar a R$ 7,9 bilhões ao longo de 30 anos de concessão. A sociedade pode encaminhar contribuições à agência até as 18h do dia 17 de março. Além disso, estão programadas – pelo menos – duas sessões públicas em Porto Alegre, no dia 16, e em Brasília, dia 23.

03 de fevereiro de 2017

Vereador cobra ANTT por audiência sobre Pedágios na BR-386

Estrela - O vereador do município, Marco Aurelio Wermann (PV), protocolou um requerimento na Câmara à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), solicitando que se faça uma Audiência Pública no Vale do Taquari para discutir os impactos de uma praça de pedágio na região e a instalação de dois postos de cobrança entre a região e a Capital. Também foram solicitadas as cópias dos projetos anunciados para Estrela, prevendo a instalação de obras arquitetônicas como viadutos, passarelas, duplicação e faixas laterais. Última atualização: 03 de fevereiro de 2017 às 10h31min

CÂMARA MUNICIPAL DE ESTREMA

[illegible]

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Estrema

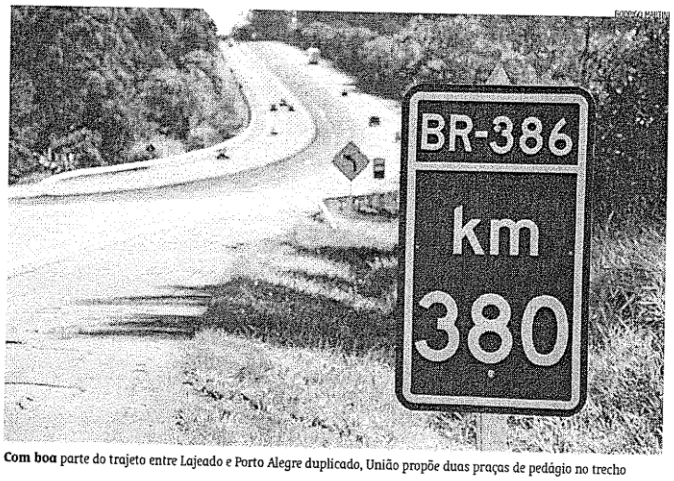
O Vereador signatário [illegible] e nos termos do Regimento Interno, vem requerer seja submetido à deliberação deste Colendo Plenário a [illegible] do CONTRATO [illegible] para que seja disponibilizado espaço [illegible] para Estrema, contemplado no Programa de Parceria e Investimento em função da [illegible]. Solicita ainda, que seja realizada uma Audiência Pública na região do Vale da Floresta, para discutir as [illegible] bem como [illegible] com relação [illegible].

Sendo [illegible] para [illegible]

Estrema/MG, 02 de fevereiro de 2017

[illegible]

Câmara Municipal de Estrema
PROTOCOLO
Processo Nº [illegible]
Data da Entrada [illegible]
Autoridade Responsável [illegible]



Com boa parte do trajeto entre Lajeado e Porto Alegre duplicado, União propõe duas praças de pedágio no trecho

Codevat **quer** audiência regional sobre pedágios

Líderes discordam da instalação de duas praças

Vale do Taquari

A divulgação do plano de concessões feito pelo governo federal na semana passada com a previsão de duas praças de pedágio nos 120 quilômetros entre Lajeado e Porto Alegre provoca reação. O Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari (Codevat) solicita uma audiência pública com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para debater a proposta de conceder rodovias da União no RS.

Na semana passada, a ANTT tornou público os detalhes do Programa de Parceria de Investimentos e publicou as minutas do edital e dos futuros contratos previstos às concessões de rodovias no Estado. Os documentos mostram que a intenção do governo federal é instalar quatro praças de pedágios entre Tio Hugo e Montenegro. A única no Vale do Taquari ficaria em Fazenda Vilanova.

Com uma tarifa teto estipulada em R$ 11,72 para cada 100 quilômetros, o novo posto de pedágio da região está previsto para ser instalado no mesmo local onde até 2013 funcionou a antiga praça de Fazenda Vilanova, no quilômetro 370 da rodovia federal. Em 2014, toda a estrutura disponível naquele local foi demolida pelo próprio Dnit.

Presidente do Codevat, Cíntia Agostini já se posicionou contrária à instalação de duas praças entre a capital gaúcha e a cidade polo do Vale. Para ela, dois pedágios é inviável. Voltando de férias hoje, ela já manteve contato com vereadores de Estrela e com líderes da Câmara de Indústria e Comércio (CIC) da região para iniciar as tratativas junto ao governo federal.

"Conversei com o Ito (Lanius, presidente da CIC/VT) para fazermos uma reunião nossa e trabalhar isso. Quem também me ligou foi o Marco Wermann, vereador de Estrela, que encaminharia um movimento por meio da câmara local. Queremos nos mobilizar para trazer, sim, uma audiência para a região", informa Cíntia.

> "Queremos nos mobilizar para trazer, sim, uma audiência para a região
>
> Cíntia Agostini
> Presidente do Codevat

ANTT pode abrir exceção

A ANTT prevê a licitação de 467,7 quilômetros de rodovias federais entre o RS e Santa Catarina. Os investimentos em recuperação, conservação, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade de fluxo podem chegar a quase R$ 8 bilhões em 30 anos de concessão. A agência solicita contribuições populares até as 18h do dia 17 de março para finalizar o contrato.

Além desse debate público por meio do site da ANTT, onde qualquer um pode opinar sobre o planejamento divulgado, estão programadas duas audiências públicas para tratar do assunto com líderes regionais, políticos e sociedade em geral. A primeira delas ocorre em Porto Alegre, no próximo dia 16, e a outra está agendada para ser realizada em Brasília, no dia 23 de fevereiro.

Questionada sobre a demanda do Vale do Taquari, a gerente executiva do gabinete geral da ANTT, Carolina Marócolo, reitera que apenas duas audiências públicas estão programadas pela agência. No entanto, garante que podem haver exceções.

CIC se reúne amanhã

Presidente da CIC, Ito Lanius afirma que o grupo se reúne amanhã, às 11h, para debater sobre a minuta dos contratos e editais divulgadas pela ANTT. O empresário defende a volta dos pedágios ao Vale do Taquari, especialmente na rodovia federal, mas sugere cautela no momento de dialogar com a União.

"Sou favorável. Assim como a CIC já se consolidou a favor da volta dos pedágios. No entanto, é preciso cuidado para não repetirmos os erros do passado. Vamos cobrar contratos transparentes e, principalmente, lutar pela garantia de grandes obras de infraestrutura como contrapartida aos valores pagos", sugere. A reunião de amanhã deve reunir o grupo de logística da CIC.

Detalhes do plano da União

- O contrato prevê **219,70 quilômetros** de duplicação na BR-386 em 15 anos;
- O governo estima gastar mais de **R$ 50 milhões** só com verbas de desapropriação;
- Existem mais de **100 ocupações irregulares** na faixa de domínio;
- O contrato prevê **melhorias** de vias marginais, trevos, viadutos, passagens superiores e inferiores, interconexões, retornos, passarelas, correções de traçado e acessos;
- Serão pelo menos **sete novas passarelas** na BR. Quatro só em Lajeado;

Univates inaugura Centro Materno-infantil no próximo mês

Estrela

Uma parceria com a prefeitura e a Univates possibilitará a inauguração de um Centro de Atendimento Materno-infantil. A solenidade ocorre no dia 17 de março, em espaço está localizado ao lado do Hospital Estrela.

A casa terá atendimento 100% pelo SUS. Foi projetada para atender mulheres e crianças de até dois anos de idade, da atenção primária à saúde de Estrela. O estabelecimento terá vinculação com a Secretaria de Saúde do município e com o Centro Clínico Univates, que engloba os serviços oferecidos pela instituição na área da saúde.

O centro universitário investiu R$ 500 mil. Em contrapartida, a administração municipal se compromete em custear o serviço e a oferecer os profissionais técnicos e administrativos.

A escolha do local ocorreu pelo fato da casa de saúde ser referência em Ambulatório de Gestante de Alto Risco (AGAR). O objetivo é fortalecer a rede de atenção à saúde para contribuir com o cuidado integral da mulher e da criança.

O Centro de Atendimento Materno-infantil conta com nove consultórios: três de pediatria, três de ginecologia e obstetrícia, um multiprofissional, um de enfermagem e outro de acolhimento - preparação do paciente.

Uma das salas é de educação em saúde. Este espaço está previsto para a discussão de casos clínicos dos estudantes da Univates vivenciados no dia a dia, assim como para treinamentos, orientações aos pacientes e grupos de promoção da saúde. O atendimento ao público inicia na quinta-feira.

08 de fevereiro de 2017

Edital do pedágio pode adiar para 2028 duplicação da BR

Vale do Taquari - Contra a possibilidade de ver o acesso ao Bairro Conventos ou a BR-386 duplicada entre Lajeado e Marques de Souza concluídos em meados de 2028, entidades e associações regionais lutam para mobilizar o maior número de lideranças. A ideia é realizar uma audiência pública regional para discutir o plano de concessão da rodovia, proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A demora no tempo das melhorias, que pode ultrapassar os dez anos em alguns trechos, além do valor proposto para o pedágio - R$ 11,72 -, para cada trajeto de cem quilômetros fazem com que as associações de vereadores, municípios, conselho de desenvolvimento e outras entidades organizadas lutem pela ampliação do diálogo.

"Nós queremos uma audiência pública regional. É preciso discutir e incluir termos nestes contratos antes que eles sejam aprovados e tornem-se complicadores no futuro", alerta a vereadora lajeadense Mariela Portz (PSDB). Mariela explica que o Ministério Público de Lajeado já foi acionado, na intenção de conseguir amplificar o pedido regional junto a ANTT.

Em centenas de páginas, a Agência divulgou no fim de janeiro, as propostas do que serão as concessões à exploração de pedágio das rodovias federais (leia saiba mais). Os documentos trazem projetos, planos e metas a serem cumpridos pela empresa que adquirir os lotes.

E o problema, segundo Mariela, está justamente nos prazos expostos pelo governo. "Considerando que o próximo ano, 2018, seja o ano 'um', alguns trechos terão melhorias a partir do ano de 2028, como a obra de acesso ao Bairro Conventos, ou a duplicação da rodovia, passando por Marques de Souza. É muito tempo para se esperar", alerta.

Audiência regional

Para a presidente do Conselho Regional de Desenvolvimento do Vale do Taquari (Codevat), Cíntia Agostini, a região não pode querer "concordar" com a instalação de dois pedágios - um em Marques de Souza e outro em Montenegro -, custando R$ 11,75 cada. "Dependendo de onde se mora, uma ida a Porto Alegre custará três pedágios para ir e mais três para voltar. É claro que teremos que pagar, isso é inevitável, mas a discussão sobre o tema também é necessária."

Cíntia levanta-se contra aquilo que reconhece como "abuso" no projeto de concessões da rodovia. "Estamos tentando uma mobilização com os demais Coredes, para tentar sim trazer para cá uma audiência pública com

a ANTT, além das duas já marcadas pelo governo."

O primeiro encontro marcado pelo governo federal ocorre em Porto Alegre, na quinta-feira, 16 de fevereiro. A segunda e derradeira audiência será em Brasília, uma semana depois. Passados estes encontros, o governo federal terá a liberação para lotear a estrada.

Pedágio no primeiro semestre

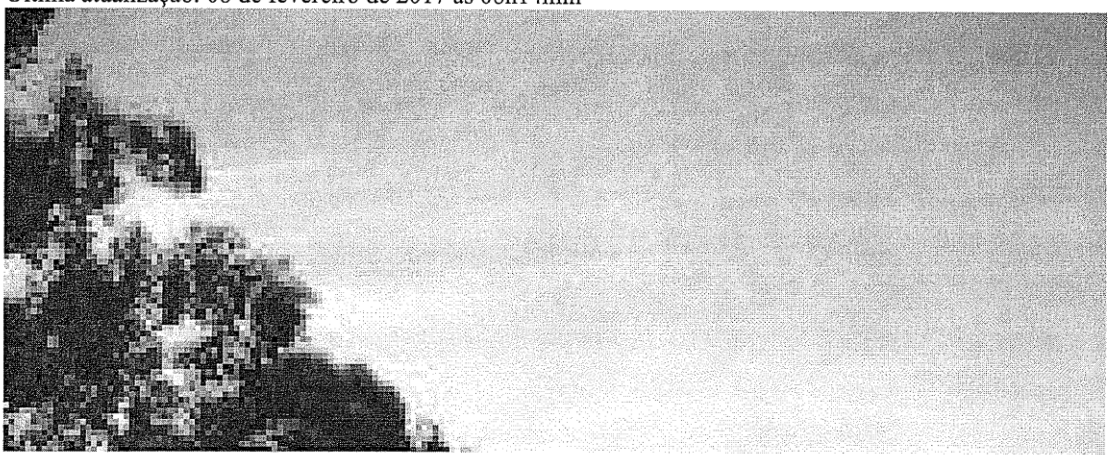
Conforme o presidente da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari (CIC-VT), Ito Lanius, os empresários do Vale já sabiam da pressa do governo federal em implantar os pedágios nas estradas. "Fomos informados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que o processo todo, com a criação dos pedágios deve ser concluído ainda no primeiro semestre deste ano."

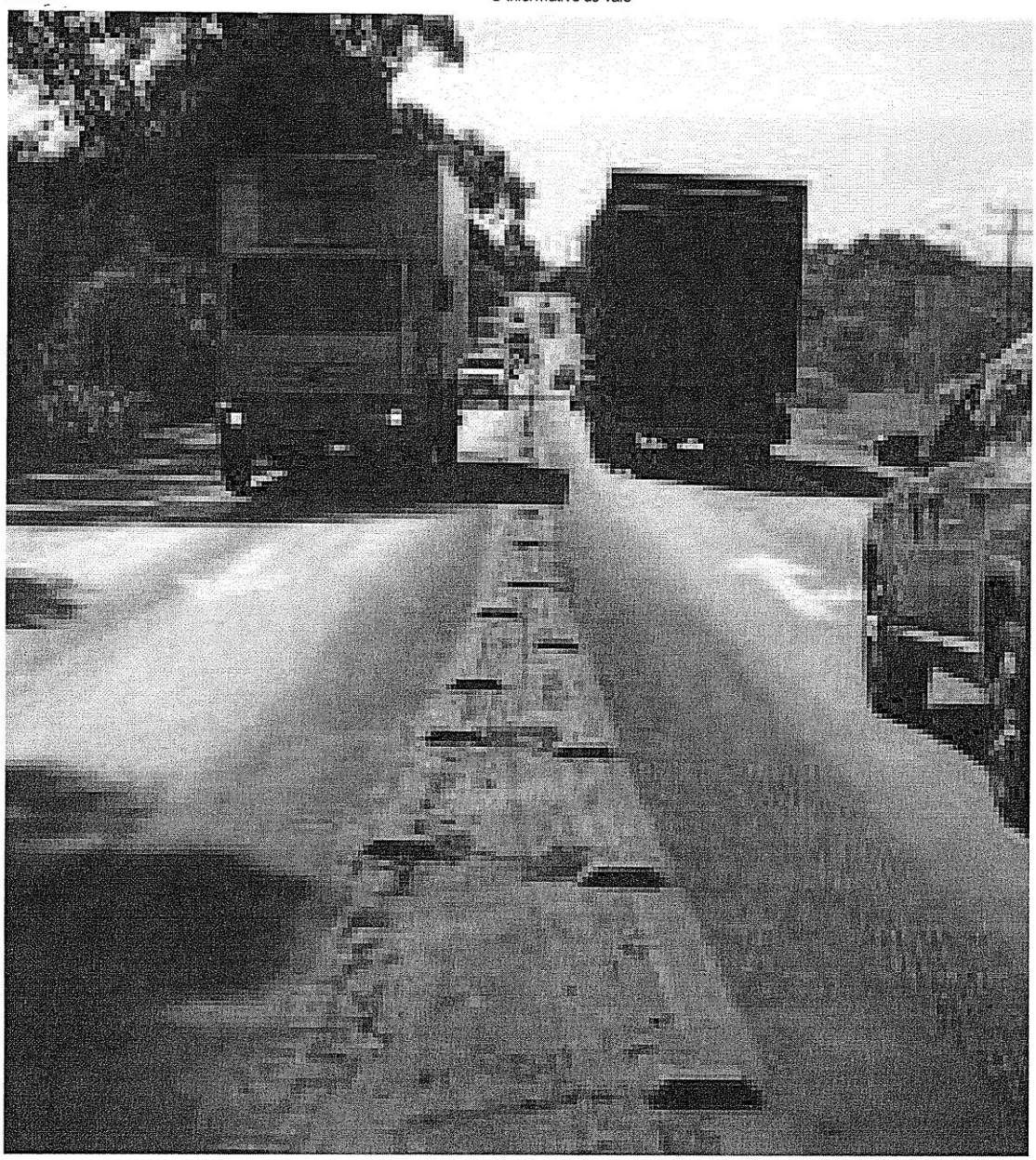
Lanius mantem a cautela de outras lideranças e explica que o projeto é "sério" e não pode ser aprovado sem uma ampla discussão. Hoje a CIC-VT realiza uma reunião interna para a preparação da pauta, para um encontro maior, antes mesmo da audiência pública de Porto Alegre.

Saiba mais

- No processo de concessão da BR-386 o documento "Programa de Exploração da Rodovia (PER)" apresenta as metas de investimento e uma espécie de cronograma para que as obras sejam realizados. Obras de melhoria como o acesso aos bairros Conventos, Montanha e Santo André, no km 344 da rodovia, está incluído no segmento 3, cujo início das obras estariam entre o 11ª ano de concessão ao 13º ano. Considerando o próximo ano como "um", esta obra estaria sujeita a ser concluída somente em 2031.
- No mesmo lote de quilometragem estaria incluída a duplicação da BR-386 até Soledade. Considerando o mesmo prazo, a nova empresa concessionária teria até 2031 para ter 60% concluído.
- Já o resumo dos documentos apresenta os valores que as praças de pedágio poderão cobrar dos usuários. O valor máximo é R$ 11,72. No entanto, o documento indica que a praça que será instalada em Marques de Souza, poderá cobrar até R$ 9,70. A concessão será válida por 30 anos.

Última atualização: 08 de fevereiro de 2017 às 08h14min





Tarifas somadas **podem** chegar a R$ 36 em 200km na BR-386

Entidades preparam mobilização por mudanças no projeto de concessão

Vale do Taquari

O anúncio da inclusão de quatro praças de pedágio na BR-386, entre Tio Hugo e Canoas, motiva reação. O assunto foi debatido na manhã de ontem, em reunião da diretoria da CIC-VT, com a presença de representantes do Codevat, Amvat e Corepe.

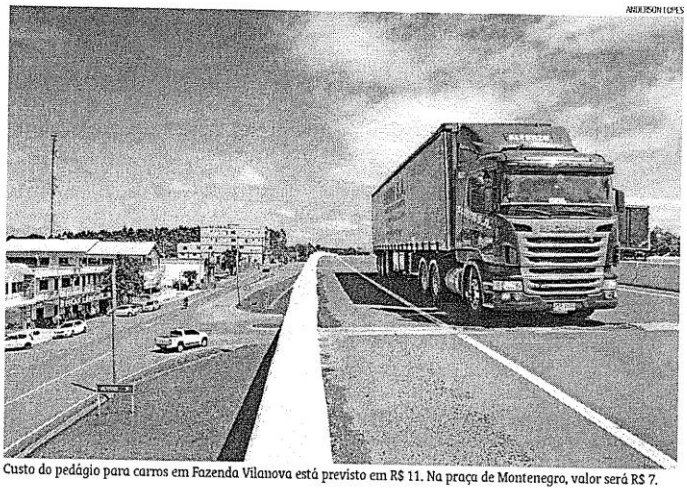
Líderes do setor empresarial criticaram o plano de privatização da rodovia e apontaram os prejuízos para a região caso o projeto seja adotado na íntegra. Conforme previsão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as tarifas somadas chegariam a R$ 36 em 200 quilômetros de viagem de carro.

De acordo com o presidente da CIC-VT, Ito Lanius, a região já estava ciente sobre a retomada dos pedágios. Ele afirma que a classe empresarial se dispõe a pagar a tarifa desde que o valor seja justo e resulte em melhorias de infraestrutura.

Presidente do Codevat, Cintia Agostini ressaltou a dificuldade para alterar a proposta de dois pedágios entre o Vale e a Rodovia do Parque. Segundo ela, como o projeto estabelece o teto máximo para a tarifa, uma das possibilidades é pressionar por valores reduzidos.

Cintia alerta para o longo tempo de contrato previsto no programa de concessões. "Serão 30 anos, o dobro do concedido para a Univias em 1998", aponta. A presidente do Codevat lembra que as cidades da região alta do Vale acabariam passando por três praças de cobrança até chegar em Porto Alegre, devido ao pedágio localizado em Encantado.

"Para que a concessão seja vantajosa ao empresário, é preciso um ganho na logística equivalente ao custo desse pedágio a mais, seja em redução de tempo ou dos custos de manutenção dos veículos", ressalta. Relata que a maioria das obras de infraestrutura da rodovia estão previstas somente para depois do 10º ano de concessão.



ABDIJESON LOPES

Custo do pedágio para carros em Fazenda Vilanova está previsto em R$ 11. Na praça de Montenegro, valor será R$ 7.

THIAGO MAURIQUE

Líderes regionais se reuniram na manhã de ontem na sede da Acisan, em Arroio do Meio

Competitividade prejudicada

Vice-presidente da CIC-VT, Henrique Purper ressaltou os prejuízos à competitividade da região caso os pedágios sejam confirmados. Segundo ele, a concentração de novas praças ao redor do Vale traria graves problemas para a economia regional. "Em um estado do tamanho do RS, a maior parte do custo de logística ficará para o Vale."

Ito Lanius citou como exemplo a empresa da qual é proprietário. Afirma que a companhia gasta hoje R$ 5 mil por mês com tarifas de pedágio e calcula que o custo chegará próximo dos R$ 12 mil. "É mais um tributo para pagar, pois a função da Cide e do IPVA é custear as melhorias na malha viária", afirma. A publicação do edital de concessões está prevista para julho.

Mobilização regional

A audiência pública sobre o plano de concessão está marcada para a próxima quinta-feira, 16. O evento ocorrerá em Porto Alegre e terá restrições quanto ao número de participantes e ao tempo previsto para manifestações.

Diante da proximidade da data, foi decidida a convocação de uma reunião para abranger demais líderes e entidades regionais. O evento será na segunda-feira, 13, às 9h30min, no auditório do prédio 16 da Univates.

Saiba Mais

O plano de concessões de rodovias federais prevê cinco novas praças de pedágio na região Sul. Quatro delas ficariam localizadas no trecho de 200 quilômetros da BR-386, em Tio Hugo, Soledade, Fazenda Vilanova e Montenegro. O quinto posto de cobrança será construído em São João do Sul, Santa Catarina.

Valores previstos:

- **Montenegro - R$ 7,00**
- **Fazenda Vila Nova - R$ 11,00**
- **Soledade - R$ 9,50**
- **Tio Hugo - R$ 8,60**

"Para que a concessão seja vantajosa ao empresário, é preciso um ganho na logística equivalente ao custo desse pedágio a mais."

Cintia Agostini
Presidente do Codevat

"É mais um tributo para pagar, pois a função da Cide e do IPVA é custear as melhorias na malha viária"

Ito Lanius
Presidente da CIC-VT

"Em um estado do tamanho do RS, a maior parte do custo de logística ficará para o Vale do Taquari. Vamos perder competitividade."

Henrique Purper
Vice-presidente da CIC-VT

09 de fevereiro de 2017

Região irá bater de frente sobre os pedágios na 386

Vale do Taquari - Membros da diretoria da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari (CIC-VT) e representantes da Associação Municipal dos Municípios do Vale do Taquari (Amvat) e do Conselho Regional de Desenvolvimento do Vale do Taquari (Codevat) reuniram-se ontem para dar sequência à discussão sobre o edital de concessão da BR-386.

A notícia de inclusão de várias praças de pedágio associada aos termos e prazos do quesito "obrigações" da empresa que irá administrar a rodovia pelos próximos 30 anos chegou como um soco no estômago de líderes da região. O medo está relacionado aos problemas futuros de uma decisão que impactará na vida de toda a comunidade.

O presidente da CIC-VT, Ito Lanius, conta que a instalação de pedágio não é novidade. O fato novo é a quantidade deles. "Não é possível que tenhamos que passar por duas praças de pedágios, de concessões diferentes, para chegar até Porto Alegre. Isso representará um grande problema para o desenvolvimento da região." Segundo ele, uma das principais bandeiras regionais deverá ser contra a quantidade de pedágios.

Possibilidade de rescisão

Outro ponto que não deverá ficar de fora do debate regional diz respeito à possibilidade de rescisão de contrato, em caso de descumprimento de obrigações, por parte da concessionária. "Temos o mau exemplo da EGR, que administra as rodovias pedagiadas do Estado. Este sistema não serve, assim como eventuais problemas no cumprimento de metas para manutenção da rodovia."

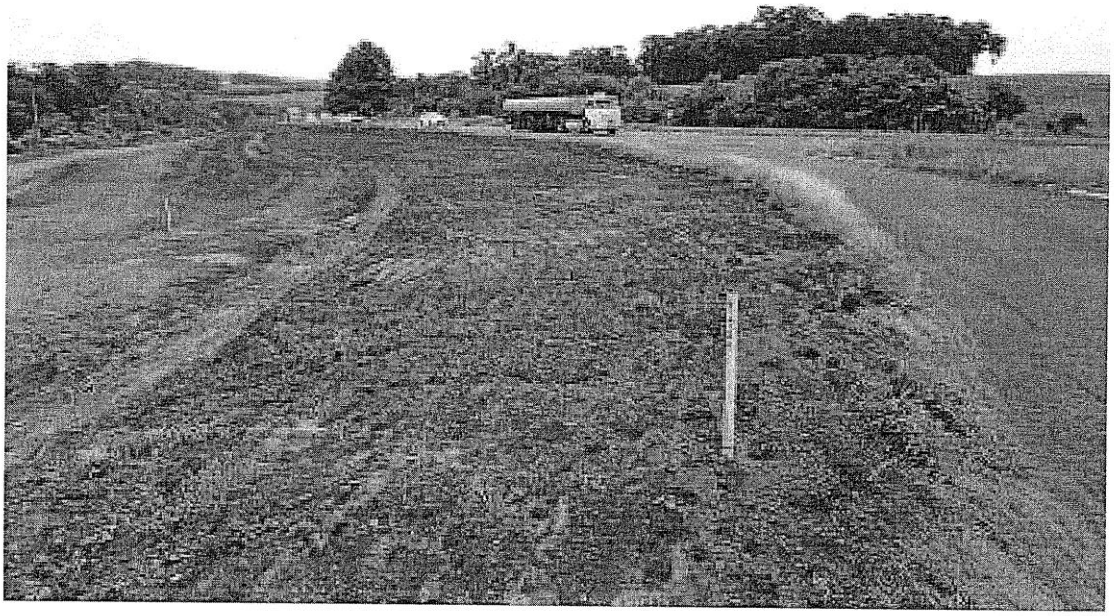
Na segunda-feira (13), às 9h30min, no Auditório do Prédio 16 da Univates, em Lajeado, ocorrerá uma reunião regional. No encontro, os documentos referentes ao edital serão explicados e a ideia é que, a partir da discussão, seja formada uma comissão do Vale do Taquari que irá acompanhar as audiências públicas com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) - a primeira delas marcada para daqui uma semana, em Porto Alegre.

Saiba mais

- Apresentada no fim de janeiro, a minuta do edital de concessão para exploração da BR-386 pelos próximos 30 anos traz pontos que são considerados polêmicos, como os cronogramas de obras de melhorias na rodovia. Acessos que necessitam de obras urgentes, como o do Bairro Conventos em Lajeado, estão descritos como obras implementadas a partir do décimo ano de concessão.
- Além do cronograma em desacordo com a necessidade da região, questões como a cobrança de pedágio preocupam a região. Pela localização das estradas, em determinados trajetos poderão ser instalada mais de

uma praça - como no trajeto que separa Lajeado de Porto Alegre, que poderá ter dois pedágios, com valores que podem chegar a R$ 11,97 em cada uma das cobranças.

Última atualização: 09 de fevereiro de 2017 às 08h32min



BR-386 DE IRAÍ ATÉ CANOAS

TRANSPORTE DE CARGA: construção foi iniciada na década de 60, durante a gestão de Leonel Brizola. Rodovia foi nomeada de Estrada da Produção por ser a principal via de escoamento

Estrada da produção, do perigo e do abandono

Na iminência de ser privatizada outra vez, A Hora percorre os 445 km da BR-386, de Iraí até Canoas. As condições de uma das principais rodovias do país pioram a cada ano. Pistas simples, sinalização precária, ondulações e buracos, máquinas agrícolas nas vias, falta de roçadas em curvas acentuadas e motoristas imprudentes deixam a viagem tensa. Nos 100,7 km de Lajeado até Canoas o percurso é mais tranquilo devido a pista dupla, mas trava nas obras de duplicação entre Estrela e Bom Retiro do Sul – e na ponte sobre a linha férrea em Nova Santa Rita.

IMPRUDÊNCIA DUPLA: trator invade pista para roçar vegetação, enquanto o caminhão se arrisca na ultrapassagem, em Seberi

SEM FISCALIZAÇÃO: o único posto de pesagem dos caminhões, entre as cidades de Soledade e Fontoura Xavier, é um retrato do abandono

Reportagem e fotos, ***Rodrigo Martini***

Especial

Os problemas iniciam antes do primeiro quilômetro da rodovia. Na ponte de mil metros de extensão sobre o imponente Rio Uruguai, na divisa com Santa Catarina, ondulações e sensação de insegurança em função da pista simples dão as "boas vindas" a quem escolhe a BR-386 para entrar em solo gaúcho.

Em **Iraí**, onde as promessas de duplicação perpassam anos, a pista simples e com fluxo intenso de caminhões é o primeiro desafio. Antes do trevo de acesso à cidade, no quilômetro 1, diversas barracas estão instaladas sobre o acostamento. No local, moradores vendem diversos produtos artesanais.

É lá que Adão Valentin Aguirre, 72, passa a maior parte do tempo. Vive desde a década de 50 em Iraí. Perdeu a conta de quantos acidentes já viu e a quantidade de mortes. "Moro ao lado do trevo. É lá que a maioria morre. Tentando cruzar as pistas. São muitos choques frontais."

Apesar do grande movimento, estima que o número de veículos diminuiu desde 2013. Segundo ele, tudo em função dos anúncios de problemas na ponte sobre o Rio Uruguai, que se potencializaram em junho de 2014, quando uma cheia interrompeu a passagem de veículos e forçou o Dnit a interditar a estrutura. A liberação ocorreu por completo um ano depois.

"Ficou conhecida como a 'ponte que balança'. E muitos procuram evitá-la." Sobre a necessidade de duplicar a rodovia, debocha: "A gente aprendeu a não dar bola para essas promessas." Adão, na verdade, considera boas as condições de trafegabilidade no trecho, apesar dos buracos, desníveis e da pista simples.

Quebra molas na rodovia

Saindo de Iraí, a BR-386 segue em pista simples, avariada e com ondulações até chegar a **Frederico Westphalen**. Lá, a tensão vira impaciência. Em função dos cinco quebra-molas no trecho entre os quilômetros 31 e 41. Também há quatro lombadas eletrônicas. O motorista perde quase meia hora para cruzar o perímetro urbano. Animais domésticos soltos aumentam riscos de acidentes, em especial para os motociclistas.

Os redutores de velocidade, segundo o morador do bairro São Cristóvão, Carlos Corbari, foram instalados após reivindicações da comunidade escolar do colégio Duque de Caxias, próximo da rodovia. "O Dnit havia retirado o quebra-mola para obras de melhorias, um ano antes. E os pais, alunos e professores ficaram inseguros."

Sem passarelas – já houve quatro licitações no Dnit, mas não saíram do papel –, os quebra-molas garantem o mínimo de segurança para os pedestres. Mas, com pouca sinalização e iluminação, os redutores também causam acidentes. "Já vi diversas colisões traseiras e veículos perdendo o controle, pois as placas são pouco visíveis", diz Corbari.

"Retiro até 50 carros por mês da BR"

Parado em um posto de gasolina às margens da BR-386 em **Seberi**, o dono de uma empresa de guinchos, Kleiton Kuhn, é um veterano na rodovia. Trabalhou 15 anos na Univias, antiga conces-

CONTINUA >>>

PONTE EM CANOAS estrada em pista simples é um dos gargalos nos quilômetros finais

TREVO DE IRAÍ na entrada da cidade, motociclista se arrisca ao trafegar sem capacete

sionária responsável pela estrada. Conhece cada detalhe da via, também denominada de BR-158 naquela região.

"Acidentes são diários. Mas também retiro em função de panes ou outros problemas mecânicos. Acredito que, em média, até 50 carros por mês", calcula.

Próximo dali, o caminhoneiro Lauro Conceição finaliza a inspeção da carreta. Ele é morador de **Erval Seco**, mas carregou em **Cristal do Sul**. O destino dele é **Rio Grande**.

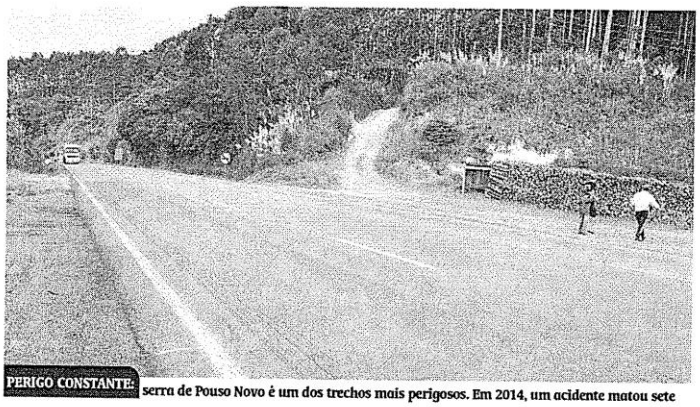
"Vou demorar umas 10 horas para chegar", calcula. Questionado sobre o tempo até Lajeado – distante 300 quilômetros –, estima seis horas de viagem. "Eu demoraria uma hora a menos se o trecho até lá fosse duplicado. Mas, do jeito que está, tem que ir na 'manha'."

Lavouras às margens da rodovia

A viagem segue por **Boa Vista das Missões**, **Sagrada Família**, **Sarandi** e **Carazinho**. É um trecho onde a pista simples é quase invadida pelas plantações de soja.

"O maior problema é a pista simples. [...] o desenho da rodovia, [...] exige alto grau de atenção, disciplina e perícia."

Diego Tomasi
Diretor de uma empresa de Logística



PERIGO CONSTANTE: serra de Pouso Novo é um dos trechos mais perigosos. Em 2014, um acidente matou sete

A maioria dos produtores é associado às cooperativas locais. São diversos silos erguidos em terrenos lindeiros.

O perigo são os caminhões entrando e saindo das propriedades. Além disso, é corriqueiro ver máquinas agrícolas trafegando na rodovia ou sobre acostamentos esburacados. Em ofício encaminhado ao Dnit, o governo municipal solicita melhorias nestes acessos, a construção de vias marginais e de um trevo no quilômetro 136,8, na localidade de Beira Campo.

O fato mais trágico dos últimos anos naquele trecho aconteceu em 2015. Um veículo VW Gol colidiu de frente em uma carreta. O condutor tentou desviar de uma colheitadeira. Silvio Petri, 60 anos, Juraci Petri, 42 e Gilmar Junker, 54, morreram no local.

Já no quilômetro 130, a estrada vicinal que leva ao aeroporto municipal de **Sarandi** é uma imagem do descaso. Não há rótulas, trevo ou vias marginais para veículos acessarem a via. Um pouco antes do ponto de travessia da pista, no sentido interior-capital, só há uma placa alertando o risco: "Aguarde no acostamento".

"Custo em trecho duplicado é 30% menor"

Diretor comercial da empresa Tomasi Logística, o empresário

GPEDÓ engenharia e construções
11 ANOS
Certificada no Programa de Qualidade pelo órgão certificador internacional DNV
Há 11 anos, construindo a sua vida melhor.
51 3748.4779 | www.gpedo.com.br
Duque de Caxias, 1180 - Florestal - Lajeado

IMPRUDÊNCIA: ao longo dos 445 km, flagrantes de ultrapassagens proibidas são frequentes

KM ZERO BR começa na ponte sobre o rio Uruguai, que separa o RS de Santa Catarina

Diego Tomasi esteve recentemente em viagem de negócios nos estados de Goiás e Minas Gerais. Foi verificar, entre outros pontos, a infraestrutura viária. "As estradas são muito melhores que as nossas. É impressionante."

A empresa do Vale do Taquari tem unidades em **Lajeado, Estrela, Canoas, Caxias do Sul**, e ainda nas cidades de Itumbiara (GO), Itapecerica da Serra (SP) e na capital paulista. Pela BR-386, conta Tomasi, são pelo menos 320 viagens por mês, carregando mais de oito mil toneladas.

"O Vale do Taquari é um importante entroncamento rodoviário do Estado. Nossa localização é estratégica. Temos ligações para os principais polos", realça.

No entanto, alerta às condições de outros estados. Para ele, as soluções apresentadas para os problemas da BR-386 são insuficientes e impedem o dinamismo da logística, gerando prejuízos. Cita a instalação de semáforos em detrimento as elevadas ou viadutos, e critica a escassez de trechos duplicados.

"O maior problema é a pista simples. Torna a viagem perigosa. O fluxo de veículos é intenso e o desenho da rodovia, principalmente entre **Soledade** a **Lajeado**, exige alto grau de atenção, disciplina e perícia." Foi neste trecho, na descida da serra de **Pouso Novo**, que sete pessoas morreram em 2014 após um caminhão desgovernado atingir quatro veículos.

No trecho, são muitos buracos e pouco acostamento nas três pistas. Tomasi alerta para os gastos com a segurança. "Chegamos a conclusão que nosso custo com manutenção de veículos e combustível no trecho duplicado chega a ser 30% menor do que na pista simples". Ainda sobre estes gastos, calcula gastar R$ 3 mil a mais por veículo no Vale do que em SP.

Perdas impactam na economia local

O empresário Nilson Gemelli defende o pedágio para ampliação e manutenção na BR. Segundo ele, as operações de logística da Gemelli Sorvetes, com sede em Lajeado, consomem 11% do total de custos operacionais gerais da empresa. "A média nacional é 13%. A norte-americana, 5%."

"Temos que ter manutenção e investimentos Falamos em economia, mas, fundamentalmente, em vidas"

Cíntia Agostini
Presidente do Codevat

Em função da precariedade da malha rodoviária, entre elas a BR-386, estima que os gastos durante o transporte representam cerca de 1% da receita global, conforme valores de 2016.

Os prejuízos combinam gastos com manutenção, avarias em produtos, segurança, tempo e distância percorrida. "O maior são as perdas de negócios. E temos que pensar que o custo de manutenção poderia ser baixado em 10% com uma boa malha rodoviária."

Gemelli alerta para o não aproveitamento do tempo. "Um caminhão estragado e parado por um dia, deixa de entregar R$ 7 mil em produtos. Um vendedor com o carro estragado deixa de fechar pedidos em um dia no total de R$ 12 mil na alta temporada."

Ele também fala sobre a dificuldade de visitar diferentes regiões. Cita um plano de vendas no Vale do Rio Pardo e outro no Vale dos Sinos. "O primeiro está mais próximo, mas todo o trajeto é de uma pista, o segundo, não. A frequência de visitas e efetivação de negócios é 30% maior no Vale dos Sinos."

Aspectos positivos e negativos

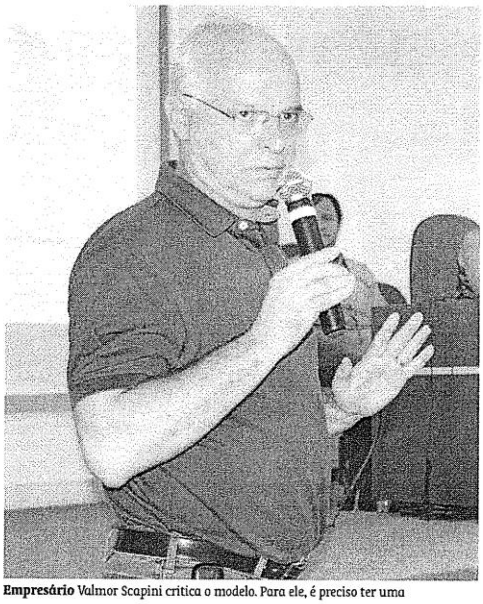
A presidente do Codevat, Cíntia Agostini, aponta alguns aspectos positivos. Cita as duplicações entre Lajeado e Estrela, e de Bom Retiro do Sul até Canoas (trecho tem avarias no asfalto novo e carece de manutenção a partir de Tabaí); também a duplicação do viaduto no quilômetro 441, na divisa de Canoas e Nova Santa Rita; o policiamento rodoviário, e as parcialidades no atendimento de urgência em acidentes e na iluminação da rodovia em trechos urbanos.

Como aspectos negativos, chama a atenção para problemas de manutenção, e avarias que resultam da falta de fiscalização quanto a sobrecarga dos caminhões. Realça ainda a necessidade de duplicação e de melhorias em acessos municipais; qualificação do atendimento de urgência médica e das poucas passarelas. "As melhorias resultam da mobilização regional. Temos que ter manutenção e investimentos Falamos em economia, mas, fundamentalmente, em vidas."

MAIS PEDÁGIOS NO VALE

Entidades estudam ingressar na Justiça contra concessões

O plano de privatização da BR-386, e a previsão de quatro praças de pedágio em uma distância de 200 quilômetros foi tema da audiência do Codevat na manhã de ontem. Se for aprovada na íntegra, a proposta cercará o vale com oito pedágios em um raio de 130 quilômetros.



Empresário Valmor Scapini critica o modelo. Para ele, é preciso ter uma

Reportagem, ***Thiago Maurique***

Vale do Taquari

Prefeitos, vereadores e líderes empresarias da região se reuniram na Univates para definir uma estratégia de enfrentamento à proposta do governo federal. Entre as medidas avaliadas está o ingresso na Justiça para adiar o projeto e assegurar a realização de uma audiência pública no Vale.

A presidente do Codevat, Cintia Agostini, abriu o encontro com a apresentação de um resumo das 200 páginas do edital de concessão da rodovia. Detalhou os valores e praças de pedágio previstas e informou sobre o prazo para obras de melhorias e duplicações.

Conforme o projeto, melhorias como a construção de vias marginais, pinturas de pista, novos acessos, reformas nas sedes da PRF, instalação de postos de pesagem e a manutenção da via seriam realizados nos primeiros anos do contrato. As obras de duplicação seriam realizadas a partir do 10º ano da concessão.

Em seguida, o vice-presidente do Corepe, Ivandro da Rosa, falou sobre a engenharia econômica das concessões. Segundo ele, em outros processos semelhantes o investidor realiza as obras necessárias para depois buscar com o serviço o ressarcimento dos investimentos.

"Não é o que vemos aqui, onde a empresa colocará praças de pedágios em vias duplicadas para se capitalizar e depois fazer os investimentos aos poucos", aponta. Lembrou ainda que o tempo de contrato de 30 anos é o dobro do realizado na antiga concessão com a Sulvias.

Manutenção e tributos

Prefeito de Fazenda Vilanova, José Luiz Cenci ressaltou as dificuldades enfrentadas pelos municípios durante os 15 anos da concessão anterior. "Nós sabemos o que deixamos de usufruir durante o funcionamento dos pedágios."

Segundo Cenci, o plano inclui outras estradas, como a BR-448 (Rodovia do Parque), na mesma concessão, mas sem a previsão de pedágios no trecho. A manutenção da ponte do Guaíba também estaria inclusa no pacote. "A BR-386 vai pagar por tudo isso. Temos que exigir que ao menos uma das praças seja transferida."

Ex-presidente da Acil, o empresário Valmor Scapini, criticou a velocidade com que a proposta foi apresentada. Ele sugeriu o ingresso na Justiça caso a região não consiga debater o tema em uma audiência pública no Vale.

Scapini sugeriu ainda a implantação de um conselho de usuários para determinar as necessidades

Posição dos prefeitos de municípios lindeiros:

Marcelo Caumo, Lajeado

Grande parte do desenvolvimento da nossa cidade devemos a BR-386. É por meio da circulação de pessoas e produtos que uma região cresce. Para Lajeado, a conexão cria riquezas, aproxima pessoas e instituições. Estradas conectam. Por isso, é preciso sempre incentivar essas conexões. Também por isso, temos o compromisso de participar de todas as discussões sobre melhorias na rodovia.

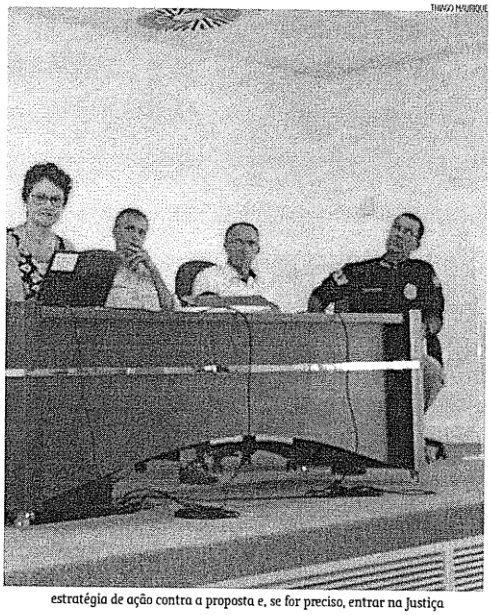
Rafael Mallmann, Estrela

É histórico que as rodovias no Brasil, em especial as duplicadas, favoreçam o desenvolvimento dos municípios lindeiros. Isso ocorre também com a BR-386. Por ela chegam e são escoadas as riquezas do nosso Vale. Preocupa-nos a iniciativa à criação de dois pedágios até Porto Alegre, o que poderá inviabilizar a condição de concorrência de nossas empresas com as demais regiões. Já a instalação de uma praça aqui criará condições para a manutenção permanente deste trecho.

Vanderlei Markus, Paverama

A duplicação da BR 386 vem ao encontro de nossos ideais, pois sabemos o quão importante a rodovia é para Paverama e para todo o Vale. A administração põe em

THIAGO MAURIQUE



estratégia de ação contra a proposta e, se for preciso, entrar na Justiça

de melhorias nas estradas. "Nós é que sabemos quais as necessidades e prioridades", relata. Para ele, é inconcebível que a região aceite duas praças de pedágio até Porto Alegre. As demais regiões também devem pagar a conta das melhorias na malha viária.

Presidente da CIC-VT, Ito Lanius falou sobre a arrecadação da CID, imposto que deveria ser usado para custear obras na infraestrutura. Segundo ele, foram arrecadados R$ 68,8 bilhões por meio do tributo e aplicados apenas R$ 35 bilhões.

"Nossa preocupação é saber quanto realmente será investido deste total a ser arrecadado nos pedágios", alerta. Para Lanius, o governo não pode repassar toda a responsabilidade para a iniciativa privada e se eximir de investir na rodovia.

Segurança da via

Chefe da 4ª delegacia da PRF, Ronaldo Becker Brito falou sobre a importância da mobilização popular na definição sobre um projeto importante para o desenvolvimento do Estado. "É uma tristeza ver que o governo não pode fazer com os seus próprios meios algo que é de sua responsabilidade."

> "É uma tristeza ver que o governo não pode fazer [...] algo que é de sua responsabilidade
>
> Ronaldo Brito
> Chefe da 4ª DP da PRF

> "[...] a empresa colocará praças de pedágios em vias duplicadas para se capitalizar [...]"
>
> Ivandro da Rosa
> vice-presidente do Corepe

> "Temos que exigir que ao menos uma das praças seja transferida"
>
> José Cenci
> Prefeito de Fazenda Vilanova

ANDERSON LIMES

Audiência do Codevat ocorreu ontem. Nesta quinta-feira lideres vão à POA

Segundo Brito, o custo das obras de duplicação será muito elevado, principalmente na região da serra. Ele afirma que a PRF não é favor ou contra os pedágios, e que o contrato precisa ser muito bem feito para contemplar as necessidades da rodovia.

Conforme o policial rodoviário, o estudo do projeto foi realizado por uma empresa idônea com o acompanhamento da PRF. Afirma que os projetos de melhorias nas vias serão realizados de imediato.

"São melhorias que pedimos a muito tempo, como a limpeza das drenagens, a pintura do asfalto, a recuperação de pontos críticos, a reforma dos acostamento, iluminação e a colocação de guard-rails", assegura. Segundo ele, o prazo para essas melhorias é de 12 meses.

"Logo depois começam as obras de renovação de acessos", ressalta. Para Brito, o que causa estranhamento é o prazo de 11 anos para as obras de duplicação. Conforme o chefe da PRF, o período de 30 anos de contrato é mais adequado para assegurar a realização de obras de custo elevado.

Definições

Ao fim da reunião foram definidas duas estratégias para a audiência pública estadual que ocorre nesta quinta-feira, 16, em Porto Alegre. Um grupo de 15 representantes da região, incluindo um de cada município lindeiro, foi escolhido para dar continuidade ao planejamento. Eles se reúnem hoje para alinhar a viagem para a Capital.

Conforme Cintia Agostini, a primeira opção é viabilizar o adiamento das discussões e a realização de uma audiência pública específica para o Vale do Taquari. Caso a estratégia funcione, a intenção é trazer para a região o debate sobre as demais demandas regionais.

Se o adiamento não for possível, os representantes do Vale apresentarão como sugestão a redução do prazo para duplicação, com início das obras em no máximo cinco anos após a assinatura do contrato.

Também serão reivindicadas a redução no valor previsto para os pedágios, mudanças na localização das praças e a criação do conselho de usuários da rodovia. Após a reunião, um grupo de assessores de deputados estaduais assegurou apoio dos parlamentares às propostas elencadas.

prática, o que seria um projeto futuro, mas que foi antecipado com o anúncio da chegada da Fruki, que é, a de estabelecer nossa área industrial nas proximidades da estrada.

Edmilson Busatto, Bom Retiro do Sul

A duplicação é fundamental para o desenvolvimento do município. Bom Retiro do Sul passa a ter acesso rápido e fácil a várias cidades e isso facilitará a vida dos bom-retirenses que trabalham, estudam, investem e compram em Lajeado. O escoamento de produção acabará sendo beneficiado. Além disso, uma rodovia duplicada melhora o fluxo e torna o trânsito mais seguro.

Aloisio Brock, Pouso Novo

Temos o privilégio de ter o território próximo da BR pois traz facilidade para escoar a produção. Também proporciona visibilidade ao município, além de acesso mais rápido aos grandes centros e o fortalecimento do comércio. Por ser um município pequeno, temos dificuldade em atrair empreendimentos. Nesse sentido, a BR tem possibilitado alternativas para fortalecer nossa economia à medida que comerciantes locais têm investido visando o público que trafega pela rodovia.

14 de fevereiro de 2017

BR-386: luta para melhorar cláusulas de pedagiamento

Vale do Taquari - Na iminência da primeira audiência para discutir os termos da instalação de quatro pedágios na BR-386 - dois deles interferindo diretamente no trânsito do Vale para a capital gaúcha -, lideranças regionais correm contra o tempo em busca de consenso, numa tentativa de minimizar o prejuízo para os moradores do Vale do Taquari.

Chamada de "Rodovia da Produção", a BR-386 é uma estrada estratégica: é a principal via federal de ligação do noroeste gaúcho à região metropolitana, responsável por escoar alimentos e outros tipos de produtos do Vale para o restante do Estado, e por servir de passagem para o escoamento logístico de outras regiões.

Não à toa, por 15 anos a rodovia esteve sob responsabilidade da Univias, com duas praças de pedágio na região - em Fazenda Vilanova e Marques de Souza -, até que a via federal voltou para a União. Para os líderes regionais, porém, ficaram lembranças de promessas contratualizadas e não cumpridas - e agora, representantes de diversas entidades regionais temem justamente que o drama se repita.

Debate

Presidente do Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari, Cíntia Agostini encabeçou o debate ocorrido na manhã de ontem, no teatro do Prédio 16 da Univates, que reuniu prefeitos, vereadores, assessores, representantes de deputados e outros líderes regionais para discutirem sobre o futuro da BR-386. Na quinta-feira, uma comitiva do Vale vai a Porto Alegre para a primeira audiência pública sobre a concessão da rodovia e apresentará as propostas da região.

"A comissão tem de hoje até quinta-feira para preparar os documentos. As melhorias nas entradas especificamente, cada município vai ter que levantar e trazer. Não temos condições de fazer. Queremos um conselho deliberativo, e sabemos o quanto isso é complexo, mas podemos tentar. Temos que pedir mais tempo para discutir isso, para amadurecer o debate", ressalta.

Ito Lanius, presidente da Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari (CIC-VT), preocupa-se com o quanto do valor arrecadado retornará à região em forma de investimento. "Se realmente tiver melhorias, vai ser um investimento, e isso é necessário. Não somos contra o pedágio, mas defendemos que seja feito um bom contrato."

Demandas

A comissão criada na reunião de ontem elaborará dois documentos a serem apresentados na audiência pública de quinta-feira: no primeiro, discutirão a necessidade de se estender o prazo para discussão do assunto e de se fazer uma audiência pública no interior do Estado, com representantes de todas as cidades afetadas pelo pedageamento - provavelmente, a ser sediada em Lajeado. Caso não se amplie o prazo, a próxima reunião será realizada na semana seguinte, em Brasília.

O segundo documento será apresentado caso o primeiro não receba uma resposta positiva. Nele, a comissão discorrerá sobre as principais demandas do Vale em relação à concessão, como a possibilidade de se criar um conselho deliberativo de usuários, que tenha poder para cobrar as melhorias prometidas na minuta do edital, as obras de melhorias, especialmente em acessos às cidades que margeiam a BR-386, o prazo para início da duplicação - estabelecido no documento original como sendo a partir do 11° ano de concessão, e os cálculos em relação às tarifas, ao número de veículos que trafegam pela estrada e o quanto do arrecadado será reinvestido.

Além disso, o grupo deverá debater dois pontos críticos previstos na minuta do edital: um deles trata sobre o custeio da BR-448, a Rodovia do Parque; o outro diz respeito à manutenção da ponte do Guaíba. Nos dois casos, está previsto que serão custeados com parte da arrecadação dos pedágios a serem implementados na BR-386.

Perda de competitividade

Com a experiência da antiga concessão da BR-386, e a partir dos problemas enfrentados com a EGR nas rodovias estaduais, nos pedágios de Encantado e Cruzeiro do Sul, as lideranças locais temem que o pedagiamento da BR-386 traga mais cobranças do que retorno em forma de melhorias na via.

Para o engenheiro Ivandro Rosa, o problema da concessão é sua "engenharia econômica". "Em outros locais, a empresa faz o desembolso inicial e depois busca o ressarcimento. Aqui não. Primeiro vão cobrar e se capitalizar, e só depois vão iniciar as obras", alerta.

Prefeito de Fazenda Vilanova, José Luiz Cenci sugeriu que se faça um esforço para que o pedágio de Montenegro vá para a BR-448, para que as praças do Vale não tenham que custear aquela rodovia também. Para Emanuel Hassen de Jesus, prefeito de Taquari, o problema dos pedágios é reduzir a competitividade da região ao tentar atrair novos empreendimentos, pois vai encarecer a logística do Vale.

Na opinião de Vlad Martines, representante de empresa logística, não há como comparar a atual possibilidade de concessão com o contrato antigo. "Está lá, bem claro, na cláusula 20, todas as garantias para nós. Se a empresa não cumprir, vai ter que pagar. Esse documento não foi feito de qualquer jeito. Drenagem, nivelamento das pistas, uma série de questões estão previstas para os primeiros 12 meses. Não é a quantidade de praças que temos que discutir, mas o valor a ser cobrado."

BR-386 "fora" do pacote?

Inspetor-chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Lajeado, Ronaldo Brito pediu para que os participantes da reunião olhassem para todo o Estado, não apenas para a região. "Os pedágios são uma realidade no mundo inteiro, não apenas no Brasil. Não entendo porque a rodovia foi feita numa serra terrível. Percebam o custo da duplicação nessa serra, tendo que quebrar pedras. Olhamos a duplicação apenas aqui, mas e no resto? Ela é importante para todo o Estado", argumenta.

"Drenagem, recuperação de asfalto estragado, recolocação de guardrails, isso tudo eles terão 12 meses pra fazer. Em até cinco anos, devem cuidar das vias laterais, obras extras. E não são obras baratas. Asfalto não é barato. Colocação de fibra ótica, controle de placas, segurança, iluminação, são investimentos importantes que beneficiarão o Estado todo. O que estranhamos é se levar 11 anos para aquilo que julgamos ser mais importante."

O comandante da PRF também alertou sobre a possibilidade de a região ficar de fora do "pacote" de concessões. "A 386 sempre esteve em questão devido ao custo dela, a dificuldade que oferece pra sua manutenção e duplicação. O que tem de dificuldade nesse polo (que ainda inclui dois pedágios na BR-290 e um na BR-101)? A BR-386, de Lajeado a Carazinho. Esse é o 'x' da questão. E toda a manutenção de Lajeado a Porto Alegre", opina.

"Ela foi inclusa no pacote pra contrabalancear, e para que fosse um projeto para o desenvolvimento do Estado. Então, temos que ter bastante cuidado com o que vamos fazer, porque se não, eles vão ficar só com o 'filé'. Temos que ser céticos com os valores e os prazos. Se eles são coerentes? Isso que precisamos analisar. Precisamos cuidar, se não ficamos de fora, e eles querem ficar só com o 'filé' e deixar o grande custo, que é a 386, para o governo terminar - e o governo não vai ter como fazer."

Saiba mais

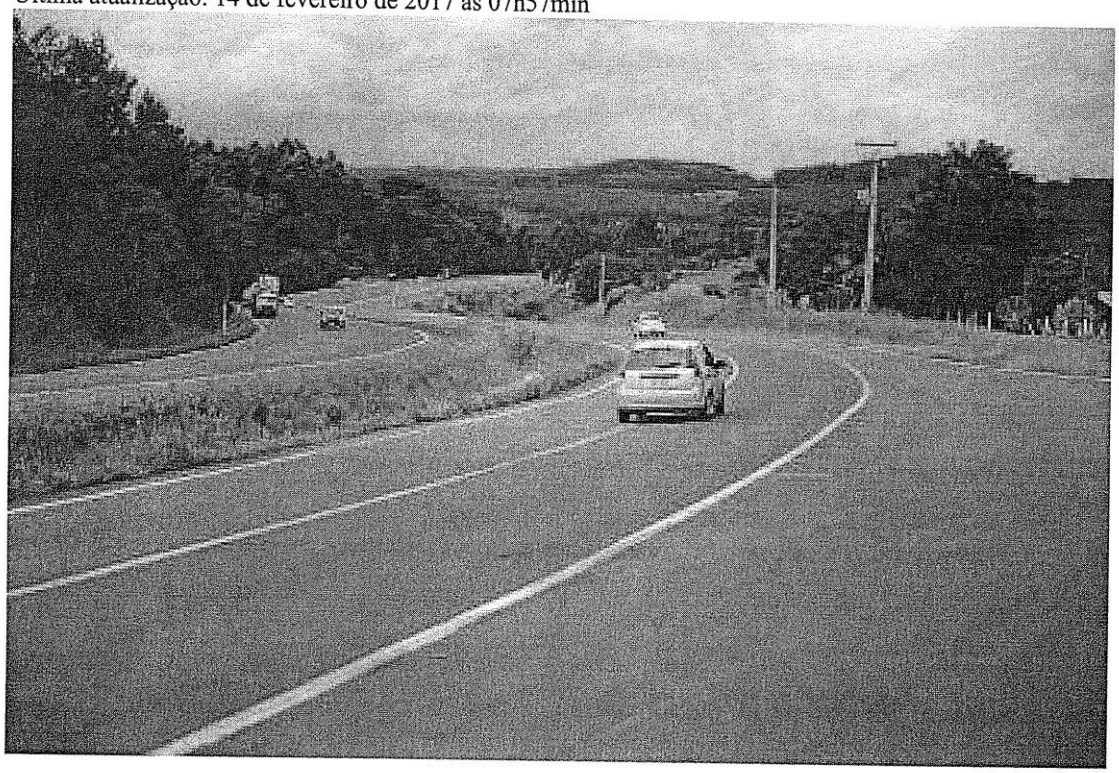
O projeto prevê a instalação, ainda no primeiro semestre, de quatro praças de pedágio ao longo da BR-386: a Praça 4 ficará em Montenegro, no km 426, com tarifa máxima de R$ 6,20; a Praça 5, em Fazenda Vilanova, no km 370, custará até R$ 9,70; a Praça 6 ficará em Soledade, no km 260, com tarifa máxima de R$ 8,40; e a Praça 7, em Tio Hugo, no km 226, poderá cobrar até R$ 7,60 - em todos os casos, os valores se referem a automóveis, e serão corridos para veículos de maior porte a partir de um percentual determinado no edital.

Além da Rodovia do Parque e da ponte do Guaíba serem custeadas pelos pedágios da BR-386, a minuta do edital, publicado no fim de janeiro, prevê também prazos para as obras nos trechos que cortam a região - e esses são pontos críticos na discussão.

O trecho entre São José do Herval e Progresso, por exemplo, deve ter pelo menos 15% da sua ampliação concluída no 11° ano de concessão; já entre Progresso e Lajeado, a conclusão deve ser de no mínimo 20% no mesmo ano - considerando 2018 como ano 1, esses percentuais teriam que ser cumpridos apenas em 2028.

O documento prevê ainda uma série de melhorias a acessos e reparos na estrada, com prazo de conclusão de até 15 anos.

Última atualização: 14 de fevereiro de 2017 às 07h57min



Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso

entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões presentes na área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul.

No que tange aos benefícios que a concessão trará para os usuários, podemos citar a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção ...) logo no início do prazo da concessão, assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico, ...) depois de 6 meses do início do prazo da concessão, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão. A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria à necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

271. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3974294

Assunto: Isenção - Praça de pedágio em trecho da BR-101, KM 455,9 - São João do Sul

Contribuição: Considerando que o município possui o trecho em questão passando por dentro de seu território e possuindo algumas peculiaridades, solicitamos que sejam analisadas e admitidas as questões a seguir: 1) que ocorra a isenção dos moradores da comunidade de Barrinha, que possui como único acesso até a sede do município, aquele trecho do km 455,9 da Rodovia da BR101, totalizando aproximadamente 100 moradores; 2) Que ocorra isenção de máquinas agrícolas que

transitam por aquele trecho diariamente para realizar suas atividades; 3) que ocorra isenção dos veículos cadastrados no município de São João do Sul

Justificativa: o município possui o trecho em questão passando por dentro de seu território e possui algumas peculiaridades

Anexo:

Contribuição por escrito da Audiência pública nº 01/2017 referente ao trecho do KM 455,9 no município de São João do Sul – SC até a divisa de SC/RS.

Considerando que o município possui o trecho em questão passando por dentro de seu território e possuindo algumas peculiaridades, solicitamos que sejam analisadas e admitidas as questões a seguir:

- Que ocorra a isenção dos moradores da comunidade de Barrinha, que possui como único acesso até a sede do município, aquele trecho do Km 455,9 da Rodovia BR 101, totalizando aproximadamente 100 moradores;

- Que ocorra a isenção de máquinas agrícolas que transitam por aquele trecho diariamente para realizar as suas atividades;

- Que ocorra a isenção dos veículos cadastrados no município de São João do Sul.

São João do Sul, em 16 de fevereiro de 2017.

Moacir Francisco Teixeira
Prefeito Municipal

Sergio Luiz dos Santos
Presidente da Câmara Municipal de Vereadores

Audiência Pública nº 01/2017 - ANTT
Auditório do SEST SENAT
Porto Alegre - RS

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

272. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3818670

Assunto: Obras complementares na BR-101 (Porto Colônia, São Braz e Porto Fagundes)

Contribuição: Audiência Pública sobre Obras Complementares realizada em Porto Colônia em 2014: instalação de pardal no trecho que compreende entre a saída do Paradouro 86 até o início da variante ambiental; redutores de velocidade em todo o trecho que compreende as localidades de São Braz e Porto Colônia; abrigos, refúgio e paradas de ônibus nos trechos que compreendem as localidades de Porto Fagundos, Porto Colônia e São Braz (falta as paradas e os refúgios das paradas 19 e 21); rua lateral que sai desde a sa´da da Rua da Furna até o retorno em direção a Santa Catarina; iluminação pública em todo o trecho que compreende as três localidades mencionadas; término de calçamento em área de passeio em alguns trechos das três localidades; elevada (viaduto) de acesso e de retorno no Bairro Porto Colônio no início da variante ambiental, passarelas no km 13,6 (em frente às paradas nº 18) e também no km 10 na localidade de São Braz (na saída da Rua da Figueira); aumento da largura e altura na entrada de acesso inferior ao Município de Dom Pedro de Alcântara depois da casa do Se. Manoel dos Santos (km 12,2); escoamento pluvial na Rua lateral em frente à casa do Se. Roberto da Rosa Bitencourt; e também da água que vem do morro em frente à casa do Sr. Manoel Apolinário dos Santos; sinalização vertical nos trechos que compreendem as três localidades; ciclovia nos trechos que compreendem as três localidades; saída da rua lateral para a BR-101 no km 13; fazer os proprietários cumprirem os limites onde foram indenizados; acesso a Dom Pedro de Alcântara após entrada de nível inferior

na saída de Dom Pedro de Alcântara no km 11,9; delimitação da rua lateral e Posto de Combustível (Paradouro 86, não tem definição o que é rua e que é pátio do posto de combustível, entrada e saída); indenizações do Sr. Flávio Neres e Sr. Carlos Ronei Justo Pinho, onde há uma curva na rua lateral e também não há área de passeio; Rua lateral de São Braz até a entrada de Dom Pedro de Alcântara, no sentido Torres/Dom Pedro de Alcântara.

Justificativa: Pedido de audiência pública para ouvir da população das localidades de São Braz, Porto Fagundes e Porto Colônia

Anexo:

Ao SUGIRO AUDIÊNCIA PÚBLICA EM OSÓRIO ou Torres

Ata da Audiência pública sobre Obras Complementares realizada na localidade de porto Colônia. – DOM PEDRO DE ALCÂNTARA

Aos vinte e quatro dias do mês de junho de dois mil e quatorze, na localidade de Porto Colônia, na sociedade Grêmio Esportivo Gaúcho, às dezesseis horas realizou-se a Audiência Pública sobre as Obras Complementares na BR 101. O presidente do legislativo Municipal, senhor Eugênio Model Lumertz explanou sobre o pedido de Audiência Pública para ouvir a população das localidades de São Braz, Porto Fagundes e Porto Colônia e deu abertura aos trabalhos. A seguir passou a palavra ao vereador Sandro Webber que explicou que foi procurado pelo presidente da Câmara de Vereadores de Terra de Areia, senhor Milton, que tem a intensão de fazer encontro com os Vereadores da legislatura de 2001 a 2004 que fizeram manifesto naquela época para duplicação da BR 101 e também da população dessas localidades que de alguma forma está sendo prejudicada com a falta de várias obras que não contemplaram grande parte da população. Após o Sr. Presidente passou a palavra aos presentes que se manifestaram sobre o assunto em pauta, sendo o que descrevo a seguir: Instalação de pardal no trecho que compreende entre a saída do Paradouro 86 até o inicio da variante ambiental; redutores de velocidade em todo o trecho que compreende as localidades de São Braz e Porto Colônia; abrigos, refúgios e paradas de ônibus nos trechos que compreendem as localidades de Porto Fagundes, Porto Colônia e São Braz(falta as paradas e os refúgios das paradas 19 e 21); Rua lateral que sai desde a saída da Rua da Furna até o retorno em direção a Santa Catarina; Iluminação pública em todo o trecho que compreende as três localidades mencionadas; Término de calçamento em área de passeio em alguns trechos das três localidades; Elevada (1) (viaduto?)de acesso e de retorno no Bairro Porto Colônia no inicio da variante ambiental; Passarelas no KM 13,6, (em frente as paradas nº 18) e também no KM 10 na localidade de São Braz(na saída da Rua da Figueira); Aumento de largura e altura na entrada de acesso inferior ao Município de Dom Pedro de Alcântara; Entrada de acesso ao município de Dom Pedro de Alcântara depois da casa do Sr. Manoel dos Santos(+ ou – no KM 12,2) Escoamento pluvial na Rua lateral em frente a casa do Sr. Roberto da Rosa Bitencourt; e também da água que vem do morro em frente a casa do Sr. Manoel Apolinário dos Santos (a água cai na pista e escorre por cem metros), Sinalização vertical nos trechos que compreendem as três localidades; Ciclovia nos trechos que compreendem as três localidades; Saída da Rua lateral para BR 101 no KM 13; Fazer os proprietários cumprirem os limites onde foram indenizados (cercas além do limite da área de domínio); Acesso a Dom Pedro de Alcântara após entrada de nível inferior na saída de Dom Pedro de Alcântara, no KM 11,9; delimitação da rua lateral e Posto de Combustível (Paradouro 86, não tem definição o que é rua e o que é pátio do posto de combustível e entrada e saida); indenizações do Sr Flávio Neres e Sr. Carlos Ronei Justo Pinho, onde há uma curva na rua lateral e também não há área de passeio; Rua lateral de São Braz até a entrada de Dom Pedro de Alcântara no sentido Torres/Dom Pedro de alcântara. Após as manifestações dos presentes o Presidente do Legislativo Municipal

Iluminação, Pit Bolca

ACESSO LATERAL DOM PEDRO – SÃO BRAZ

(1) Retorno no km 13, para acessar Paradouro 86 ou retornar para Torres/Santa Catarina

Protocolo Provisório 657

Sr. Eugênio Model Lumertz disse que a ata da Audiência Pública será encaminhada ao Ministério Público e aos órgãos responsáveis pela construção/manutenção da rodovia e também será feita moção de apoio as obras solicitadas nesta audiência. Nada mais havendo a tratar encerrou a presente Audiência Pública que após lida e aprovada a ata será assinada pelo senhor presidente Eugênio Model Lumertz e pelo secretário dos trabalhos senhor Sandro Webber.

Eugênio Model Lumertz — Presidente

Sandro Webber — Secretário

Lista de presença da Audiência Pública sobre Obras Complementares da BR 101, nas localidades de Porto Fagundes, Porto Colônia e São Braz, município de Dom Pedro de Alcântara.

Nº	NOME	LOCALIDADE	DOCUMENTO	ASSINATURA
1	Cílio Rodrigues de Oliveira	Porto Colônia -	137841 - FAB	
2	Sandro Webber	Porto Colônia	1024258525	
3	José Lippert Sebastião	Porto Colônia	1015048676	
4	Celso Pedro Pereira	Porto Fagundes	2032473106	
5	Flávio Neves da Rosa	Porto Colônia	8051765405	
6	Francisco Silveira Dimer	Porto Colônia		Francisco S. Dimer
7	Solange Beffa Schaworck	Porto Colônia		Solange B. Schaworck
8	Sandra Maria Rocha dos Santos	Porto Colônia	8069194491	Sandra Santos
9	Gabriel Becker Pereira	Porto Colônia	3114514436	
10	Marta Benck Becker	Porto Colônia	704.402.470-04	Marta Benck Becker
11	Marlina Becker Pereira	Porto Colônia	1114514472	Marlina Becker Pereira
12	Elizane Ana Pereira Gomes	Porto Colônia	4051514117	
13	[illegible]	Porto Colônia	705152 7278	
14	ROSÉRIO SCHWANCKE HAHN	PORTO DA COLÔNIA	901-044-040-00	Roserio S. Hahn
15	Eugenio Modl Bruns	Morro do Beffa	704.832.720-00	
16				
17				

	NOME	LOCALIDADE	DOCUMENTO	ASSINATURA
38	CAMILA DA ROCHA WEBBER	PORTO COLONIA	4094564509	Camila Webber
39	DONATILA DA ROCHA WEBBER	PORTO COLONIA	904 203 8647	Donatila R. Webber
40	CARLA DA ROCHA WEBBER	PORTO COLONIA	8105580784	Carla
41	Juliana Mengue Zeffa Piletti	Porto Colonia	02645473067	Juliana Piletti
42	Carlos Ronei Justo Pinto	PORTO COLONIA		
43	GABRIELA FARIAS PINTO	PORTO Colonia		Gabriela Farias Pinto
44	JOÃO PEREIRA DO SANTOS	PORTO FAGUNDES	483 084 800 63	João Pereira dos Santos
45	Amauri Lippert Cardoso	Porto FAGUNDES		Amauri Lippert Cardoso
46	MARCAL BOFF DIMER	PORTO COLÔNIA	8069207143	
47	Volnei de Oliveira	Porto colônia	8076611352	
48	Maria E. Dimer	Porto Colonia	785 112 916-91	
49	Gloria Boff Dimer	Porto Colônia	197 361 920-68	Gloria Dimer
50	Pedro Silvio Selam Webber	Porto Colonia	002 256 626 350-72	
51	Rosane Bernadete de Vargas	Porto Colonia	002640580-62	Rosane B. de Vargas
52	Jucemar Simara	Porto Colonia	693 773 409 134	
53	Alexandra Sachinbenck Hahn	Porto Colonia		
54	Alexandre da Silva Hertzog	Porto Colonia	923 174 720 72	Alexandre da Silva Hertzog
55	Vanderlei Cardoso de Oliveira	Porto Colonia		Vanderlei C. Oliveira
56	Roberta Cardoso Webber	Porto Colonia	003 428 700 09	
57	Roger Cardoso Webber	Porto Colonia	707 637 597	Roger C. Webber
58	Vanessa Magnus Justo	Porto Colonia	014.153.270.09	Vanessa Magnus

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

Dom Pedro de Alcântara/RS, 29 de agosto de 2013.

Ofício nº 65/2013

Ilmo. Sr. Promotor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente e expressando os mais elevados cumprimentos de estima e consideração vimos a presença de Vossa Senhoria, requerer o que segue:

Como é do conhecimento de Vossa Senhoria foram efetuadas várias obras na duplicação da BR 101, especialmente, no trecho que corta nosso município de Dom Pedro de Alcântara/RS.

Entretanto, apesar das obras terem sido informadas como concluídas, muito precisa ainda ser feito, especialmente, em relação a sinalização no trecho que passa pelas comunidades de Porto Colônia e São Bráz. Não há sinalização nas vias laterais, paradas de ônibus e refúgios com área de escape, calçadas nas margens da rodovia, passarelas de travessia, retornos, faixas de pedestres, etc..., o que ocasionou ainda vários acidentes, dentre estes três atropelamentos com vítimas fatais.

Certamente, tais obras já foram licitadas por ocasião da contratação da empresa para execução do projeto original. Procurado o DNIT, órgão responsável pela obra foi passada a informação de que as obras pleiteadas não estariam licitadas. Porém, não é crível que seja efetuada a execução de uma obra de grande porte, deixando-se a mercê a segurança das comunidades por onde a rodovia passa.

Sendo assim, vimos a este órgão trazer o conhecimento da situação que passam as comunidades de São Bráz e Porto Colônia em Dom Pedro de Alcântara/RS, bem como solicitar que sejam tomadas as medidas cabíveis para solução do problema antes que mais acidentes e mais mortes ocorram.

Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para qualquer tipo de informação.

Atenciosamente,

Av. Central, 89 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 3664.0001 - Fax: (51) 3664.0001

SANDRO ZAMIR SELAU WEBBER
Vereador de Dom Pedro de Alcântara

FABIANO LUMERTZ JUSTO
Vereador de Dom Pedro de Alcântara

Ao
MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Praça Rui Barbosa, nº 57
Centro
Porto Alegre/RS
CEP 90030-100

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

Dom Pedro de Alcântara/RS, 13 de março de 2013.

Ofício nº 22/2013

Excelentíssimo Diretor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos à presença de Vossa Excelência requerer que sejam efetuadas as obras complementares no trecho sul da BR 101, mais especificamente, no trecho que corta o município de Dom Pedro de Alcântara, no Estado do Rio Grande do Sul.

Destacamos que as obras da duplicação da BR 101 foram, sem sombra de dúvidas, uma grande conquista, sendo ainda de extrema importância para o desenvolvimento dos municípios e do próprio País.

Porém, apesar da duplicação, várias obras complementares precisam ser efetuadas, objetivando o bom funcionamento da rodovia e principalmente, a segurança de seus usuários e das pessoas que moram as suas margens.

No caso do município de Dom Pedro de Alcântara, verificamos que várias obras precisam ser executadas, tais como, paradas de ônibus e refúgios com área de escape, muretas de segurança, passarelas, vias paralelas, calçadas nas margens da rodovia, e urgentemente modificações no trevo de acesso do município, como se aufere nas fotografias em anexo.

Destaca-se ainda que na comunidade de Porto Colônia, a qual é dividida pela rodovia, houve três atropelamentos num curto espaço de tempo, sendo dois com vítimas fatais.

Sendo assim, solicitamos com a máxima urgência, que sejam efetuadas as obras necessárias na BR 101.

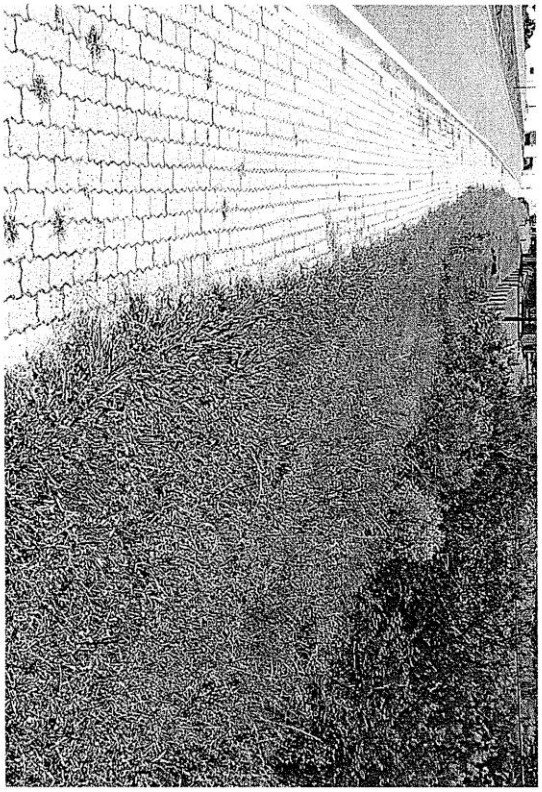
Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para qualquer tipo de informação.

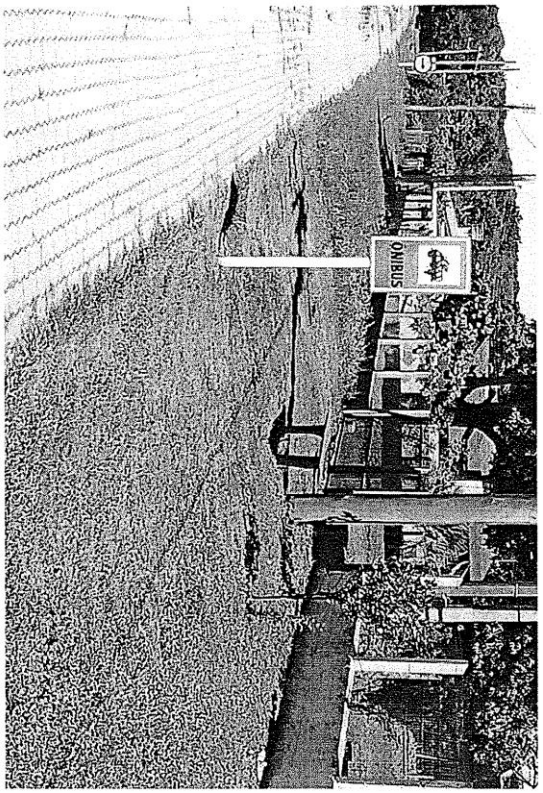
Atenciosamente,

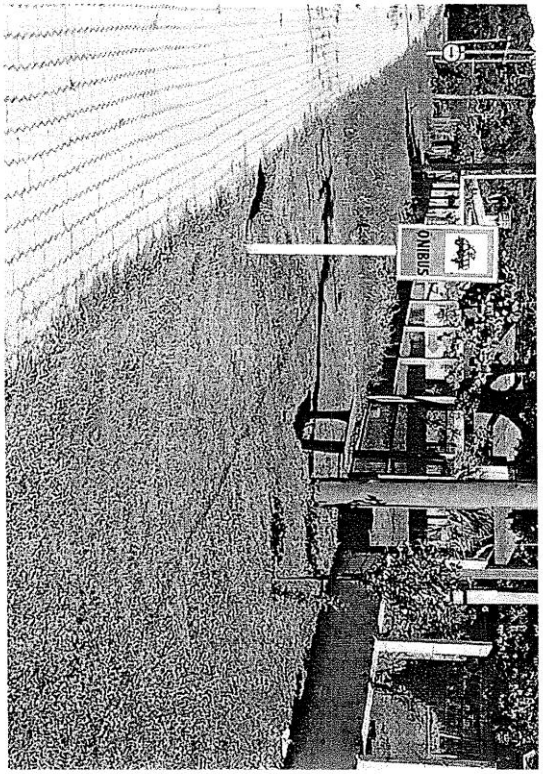
SANDRO ZAMIR SELAU WEBBER
Vereador de Dom Pedro de Alcântara

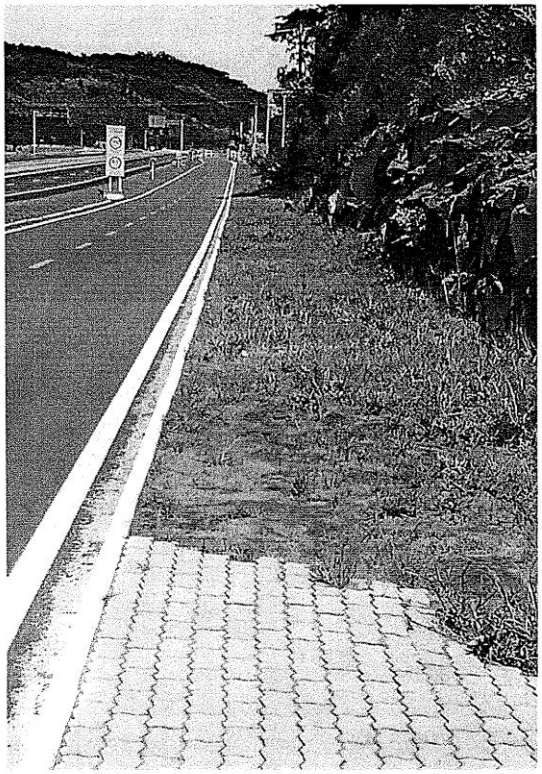
APOIO/GAB/DG/DNIT
Recebido em 13/03/13
As 16.30 h
Lucas Moura
Assinatura

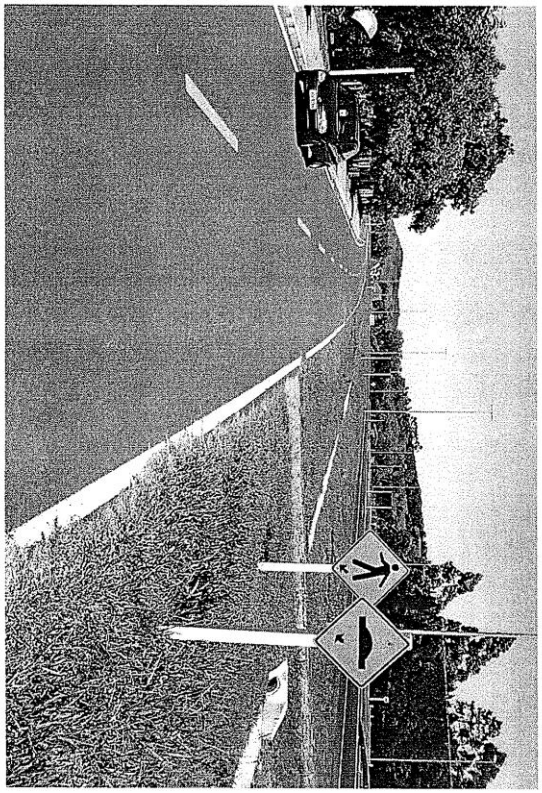
Av. Central, 89 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 3664.0001 - Fax: (51) 3664.0001

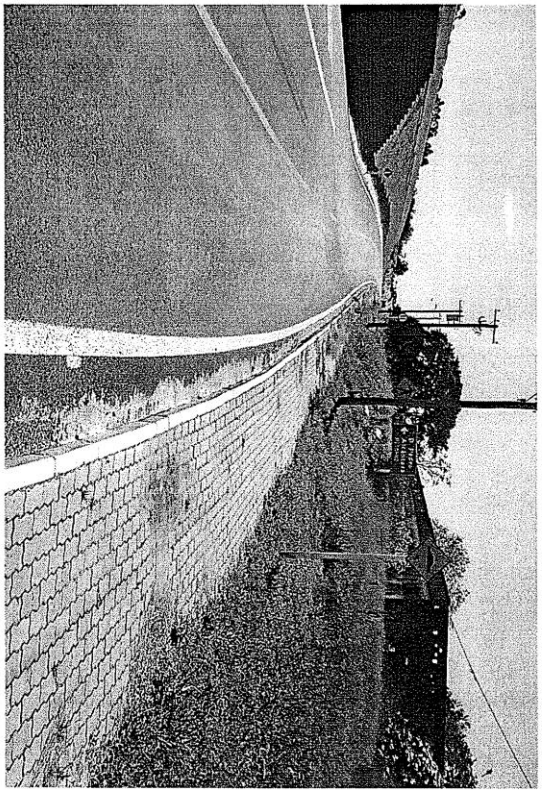


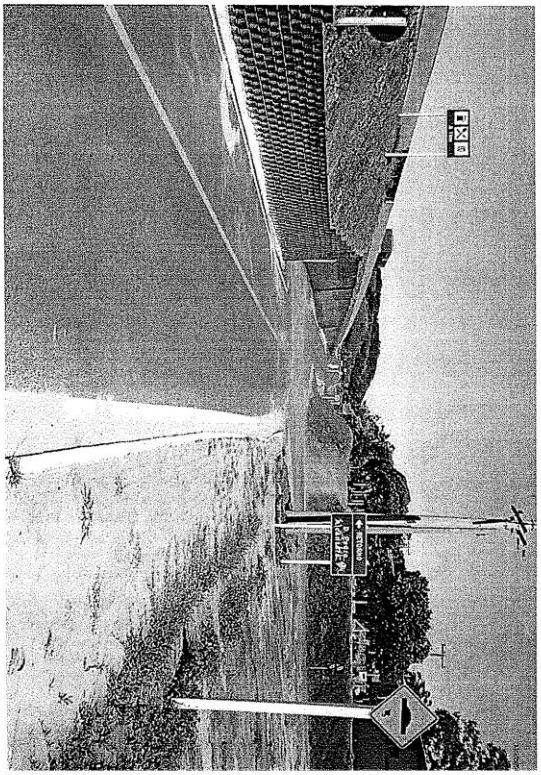

ONIBUS

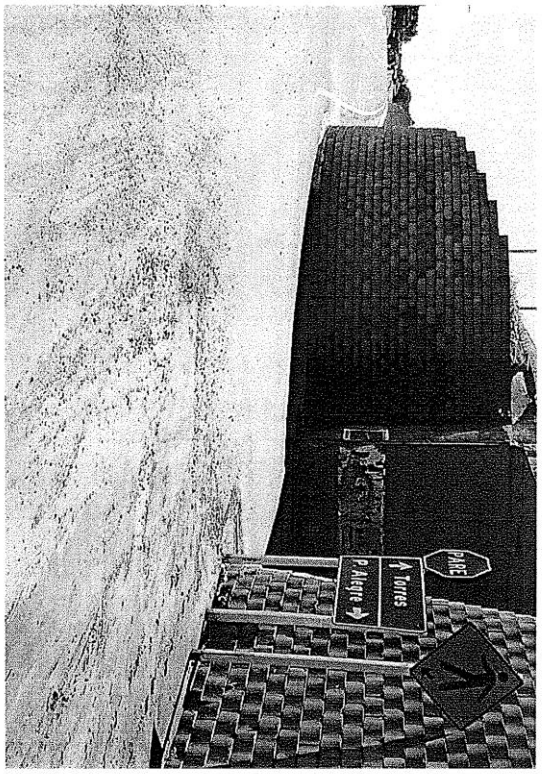

ONIBUS

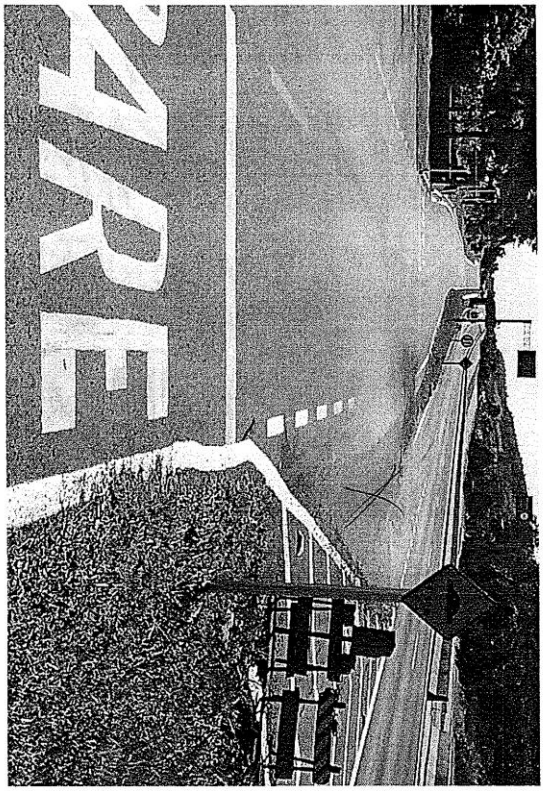


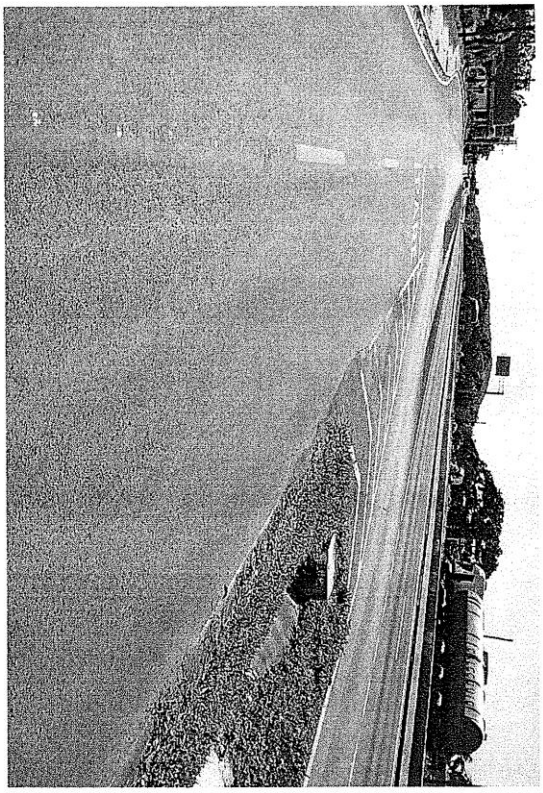


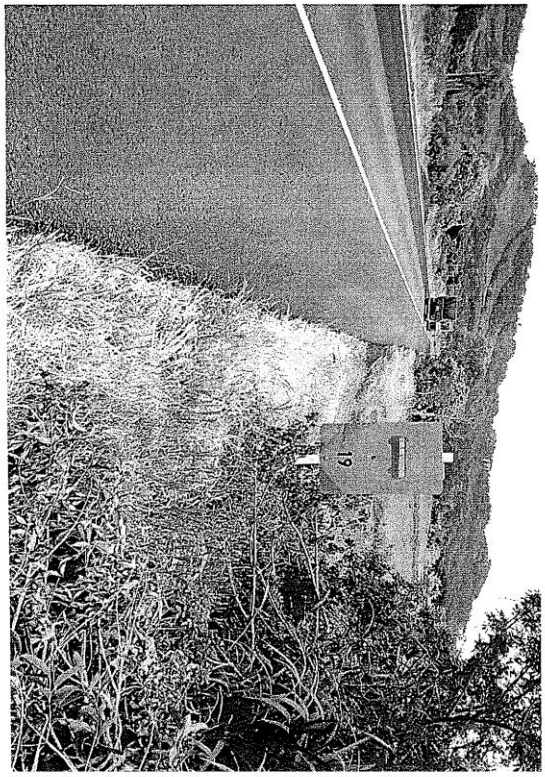


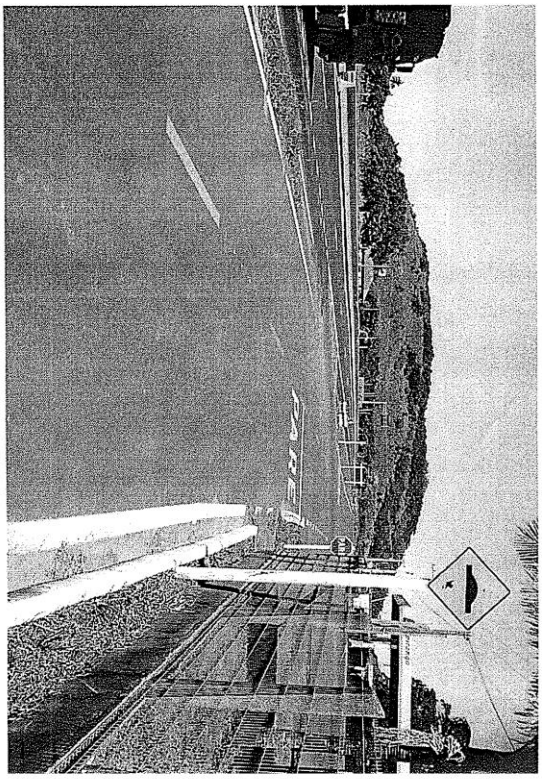

Rue Ste-Catherine
Westbound


PARE
Alleyne
Jones


ARE




19



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

Of. nº 111/2013 Dom Pedro de Alcântara, 23 de outubro de 2013.

Ilmo. Senhor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos respeitosamente à presença de V. Sª., solicitar que sejam instalados redutores de velocidade, bem como sinalização adequada, nas ruas paralelas e correspondentes aos quilômetros 10 e 10,5 da BR 101, na Localidade de São Brás, município de Dom Pedro de Alcântara, RS.

A instalação destes redutores de velocidade é de fundamental importância para a segurança da população, visto que os veículos que circulam pelo local desenvolvem velocidade acima do permitido, causando iminente risco de acidentes aos demais usuários da via (pedestres, carroceiros).

Sendo o que se apresentava para o momento, nos colocamos à disposição e subscrevemos-nos com especial apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

Luciano Raupp
Vereador

Elton Bernst
Vereador

Sandro Webber
Vereador

Ilmo. Sr.:
Delmar Pellegrini.
Supervisor Chefe do DNIT.
Osório – R/S.

PROTOCOLO UNIDADE LOCAL
10ª UNIT/DNIT
ENTRADA EM 23/10/13

OSMAR SANTOS DA ROSA
UL Osório/RS - DNIT
Ag. Admº - Mat 1528-8

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

Dom Pedro de Alcântara/RS, 26 de março de 2013.

Recebido 26.03.2013

MARINEZ CHIELE
Gerente de Projetos
Mat.: 1569700

Ofício nº 34/2013

Ilmo. Sr. Diretor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente e expressando os mais elevados cumprimentos de estima e consideração pelo excelente trabalho desempenhado por este órgão, vimos à presença de Vossa Senhoria, reforçar o pedido anteriormente efetuado pelos Edis do Município de Dom Pedro de Alcântara para que sejam concluídas as obras, bem como efetuadas as obras complementares no trecho sul da BR 101, mais especificamente, no trecho que corta o município de Dom Pedro de Alcântara, no Estado do Rio Grande do Sul.

Destacamos que as obras da duplicação da BR 101 foram de extrema importância para nosso município.

Entretanto apesar da duplicação, várias obras complementares precisam ser efetuadas, objetivando o bom funcionamento da rodovia e principalmente, a segurança de seus usuários e das pessoas que residem as suas margens.

No caso do município de Dom Pedro de Alcântara, verificamos que várias obras precisam ser executadas, tais como, paradas de ônibus e refúgios com área de escape, muretas de segurança, passarelas, vias paralelas, calçadas nas margens da rodovia, e urgentemente modificações no trevo de acesso do município.

Destaca-se ainda que somente na comunidade de Porto Colônia, a qual é dividida pela rodovia, ``houve além de graves acidentes de veículos, três atropelamentos num curto espaço de tempo, sendo dois com vítimas fatais.

Sendo assim, solicitamos com a máxima urgência, que sejam efetuadas as obras necessárias na BR 101.

Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para qualquer tipo de informação.

Atenciosamente,

Av. Central, 89 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 3664.0001 - Fax: (51) 3664.0001

PEDIDO DE PROVIDÊNCIAS N ° 33/2013

EXMO. SR.
LUCIANO DE MATOS RAUPP
PRESIDENTE DA CÂMARA DE VEREADORES
NESTA CIDADE.

O Vereador Sandro Zamir Selau Webber , com assento nesta Casa Legislativa, vem a presença de Vossa Senhoria solicitar a seguinte providência:

Sejam instaladas luminárias públicas paralelas a BR 101, iniciando-se na propriedade do Senhor Roberto Bittencourt indo até a propriedade do Senhor Flávio, próximo ao Posto de Gasolina e no trecho compreendido entre a variante ambiental e o Posto de Combustível 13.

O local carece de iluminação pública tornando o trajeto muito perigoso, inclusive culminando com o falecimento a poucos dias do Sr. Miro, um grande colega de todos nós.

Solicita também que se encaminhe um ofício para a CEEE, pedindo a instalação da rede baixa de energia elétrica no trecho compreendido entre a propriedade do Sr. Vilmar até a Empresa de Esquadrias Lumertz & Mengue.

SALA DAS SESSÕES DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES, EM 02 DE SETEMBRO DE 2013.-

SANDRO Z. S. WEBBER
Vereador do PMDB

DNIT

Diretoria-Geral
Ofício nº 1124 /2013/DG

Brasília, 19 de junho de 2013.

À Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara
SANDRO ZAMIR SELAU WEBBER
Vereador
Avenida Central, 89 - Centro
CEP: 95568-000
Dom Pedro de Alcântara/RS

Referência: **Ofício nº. 22/2013**
Assunto: **Solicita obras complementares no trecho sul da BR-101, especificamente no trecho que corta o Município de Dom Pedro de Alcântara/RS.**

Senhor Vereador,

Trata-se de expediente encaminhado pela Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara, Estado do Rio Grande do Sul, em que solicitou obras complementares no trecho sul da BR-101, mais especificamente, no trecho que corta o Município de Dom Pedro de Alcântara.

A esse respeito e com espeque nas informações prestadas pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa, após manifestação da Superintendência Regional do DNIT no Estado do Rio Grande do Sul, incumbiu-me o Senhor Diretor-Geral de informar que no período de execução das obras de duplicação, observou-se a necessidade de estudos técnicos relativos à adoção de novas obras complementares por conta do crescimento ocorrido nos municípios lindeiros.

Ressaltou, ainda, que o DNIT está programando a execução de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA para implementação de ações para obras que sejam justificáveis.

Sem mais para o momento, aproveitamos para renovar nossos votos de elevada estima e consideração, bem como nos colocamos à disposição para demais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

GILVAN FERNANDES MACÊDO
Chefe de Gabinete do Diretor-Geral/DNIT

SAN - Setor de Autarquias Norte - Quadra 3 - Lote A
Edifício Núcleo dos Transportes - Fone: (61) 3315-4000
CEP: 70.902-902 - Brasília/DF - www.dnit.gov.br

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
AsparOf 50600.016031/2013-14 kmc

50.600.016331/2013 14

DPP

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

SEÇÃO DE PROTOCOLO E ARQUIVO - DNIT
FL. 02
RUBRICA

Dom Pedro de Alcântara/RS, 13 de março de 2013.

Ofício nº 22/2013

Excelentíssimo Diretor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos à presença de Vossa Excelência requerer que sejam efetuadas as obras complementares no trecho sul da BR 101, mais especificamente, no trecho que corta o município de Dom Pedro de Alcântara, no Estado do Rio Grande do Sul.

Destacamos que as obras da duplicação da BR 101 foram, sem sombra de dúvidas, uma grande conquista, sendo ainda de extrema importância para o desenvolvimento dos municípios e do próprio País.

Porém, apesar da duplicação, várias obras complementares precisam ser efetuadas, objetivando o bom funcionamento da rodovia e principalmente, a segurança de seus usuários e das pessoas que moram as suas margens.

No caso do município de Dom Pedro de Alcântara, verificamos que várias obras precisam ser executadas, tais como, paradas de ônibus e refúgios com área de escape, muretas de segurança, passarelas, vias paralelas, calçadas nas margens da rodovia, e urgentemente modificações no trevo de acesso do município, como se aufere nas fotografias em anexo.

Destaca-se ainda que na comunidade de Porto Colônia, a qual é dividida pela rodovia, houve três atropelamentos num curto espaço de tempo, sendo dois com vítimas fatais.

Sendo assim, solicitamos com a máxima urgência, que sejam efetuadas as obras necessárias na BR 101.

Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para qualquer tipo de informação.

Atenciosamente,

SANDRO ZAMIR SELAU WEBBER
Vereador de Dom Pedro de Alcântara

RECEBIDO DA DG/DNIT
Recebido em: 13/03/13
Nome: Kilita
CS: 1074075

Av. Central, 89 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 3664.0001 - Fax: (51) 3664.0001

50 600 016031 / 2013 14

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

SEÇÃO DE PROTOCOLO E ARQUIVO DNIT FL 03 RUBRICA

EUGÊNIO MODEL LUMERTZ
Vereador de Dom Pedro de Alcântara

GIOVANI PACHECO TRAJANO
Assessor Parlamentar

Ilmo.Sr.
JORGE ERNESTO PINTO FRAXE
Diretor Geral do DNIT
SAN Q.03 Bl. A, Ed. Núcleo de Transportes
Brasília - DF
CEP 70.040-902

Av. Central, 89 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 3664.0001 - Fax: (51) 3664.0001

Proc.: 50600.016031/2013-14

DNIT

Ao Engº João Augusto Teixeira Loureiro
Chefe do Sv. de Engª da Superintendência
Regional no Estado do Rio Grande do Sul

Referente às solicitações da Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara contidos no ofício 22/2013, informamos:

- O projeto de Duplicação da Rodovia BR-101/RS – trecho: Divisa SC/RS – Osório encontra-se em fase final de implantação restando pequenos serviços complementares e execução de alguns segmentos finais de sinalização, defensas e barreiras de NJ.
- No segmento que cruza o Município de Dom Pedro de Alcântara especificamente na localidade de Porto Colônia já foram executadas todas as obras previstas no projeto, o que presta ao local a segurança necessária aos usuários da rodovia e locais. Observa-se que durante o período de obras foram atendidos vários pleitos da referida comunidade inclusive o estudo e implantação dos prolongamentos das ruas laterais previstas no projeto.
- Quanto as demais solicitações da comunidade contidas no ofício,de execução de novas obras no local estas irão depender das novas necessidades que estão em análise no departamento.

Ao longo do período de obras tem-se verificado a necessidade de Estudos Técnicos relativos à adoção futura de novas obras complementares àquelas já implantadas na Rodovia BR-101/RS.

Essas necessidades decorrem da defasagem temporal entre a execução do Projeto da Duplicação da Rodovia (1998 – 2001), sua implantação e a situação atual quando da efetivação das obras contratadas. Neste período ocorreram novas situações, devido entre outros motivos, ao crescimento das comunidades ao longo da rodovia, ampliação de áreas comerciais, novos acessos, mobilidade urbana, etc.

Diante destas novas necessidades, tramita no DNIT, processo denominando "Obras Complementares", com a finalidade de contratação de Estudos de Viabilidade/Projetos e futuramente obras que permitam definir um rol de obras para um aparelhamento ainda melhor da rodovia depois de transcorridos mais de doze anos do inicio do projeto, agora em fase final de implantação.

Nesse contexto de novas necessidades a serem estudadas enquadra-se o Estudo de Viabilidade Técnica - Econômica - Ambiental de implantação de prolongamento de ruas laterais e passeios, travessias de pedestres, entre outras.

Finalmente temos plena convicção de que a Duplicação da Rodovia com todas as obras implantadas gerou melhorias significativas na trafegabilidade e segurança dos usuários bem como das comunidades lindeiras a rodovia, com a natural necessidade de adaptação de comportamento destes usuários às mudanças implementadas.

Em 29 / 04 /2013.

Eng.º Delmar Pellegrini Filho
Supervisor da UL de Osório/DNIT/RS

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

DNIT

PROCESSO Nº 50600.016031/2013-14

DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA

Ao Gabinete do Senhor Diretor-Geral.

1. Trata o presente da solicitação da Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara que requer obras complementares no trecho sul da BR-101, mais especificamente, no trecho que corta o referido município.

2. No que tange a Duplicação da BR-101/RS no trecho do Município supramencionado, as obras já estão concluídas.

3. Foi informado pela Superintendência Regional do DNIT no estado do Rio Grande do Sul, conforme despacho às fls. 25, que no período de execução das obras de duplicação, observou-se a necessidade de estudos técnicos relativos à adoção de novas obras complementares por conta do crescimento ocorrido nos municípios lindeiros e da defasagem entre a data dos projetos e da execução das obras.

4. Neste sentido, o DNIT está programando a execução de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para implementação de ações para obras que sejam justificáveis.

5. Isto posto, encaminhamos o presente para que seja transmitida resposta ao interessado.

Brasília, 14 de junho de 2013.

José Florentino Caixeta
Diretor de Planejamento e Pesquisa

29 AGO. 2013

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Rio Grande do Sul
Sala do Cidadão

PR/RS-00024998/2013

TERMO DE REPRESENTAÇÃO

MPF - PR-RS
1.29.000.002049/2013-56

Data: 29/08/2013
Horário: 10h e 40 min.

Nome: Sandro Webber
Endereço: Av. Central n. 89 Bairro: Centro
Município: Dom Pedro de Alcantra Estado: RS
CEP: 95568-000
Telefone: 3664-0001
E-mail: sandrowebber1@gmail.com C.P.F.: 473775180/49
Documento de Identificação: 1024258525
Órgão expedidor: SSP/RS

ALEGAÇÕES: Os representantes apresentam documentação, que está anexada, referente à situação da BR 101 no município de Dom Pedro de Alcantra. Informam que faltam obras complementares que colocam a população em risco de vida.

Sandro Webber - Representante

Fabiano Lumertz Justo - Representante

Guilherme dos Santos Souza Servidor:

Praça Rui Barbosa, 57 – Térreo – Centro Histórico – Porto Alegre/RS – Telefone: (51) 3284-7411 / 7426 / 7431
saladocidadao@prrs.mpf.gov.br – www.prrs.mpf.gov.br

Resposta da área técnica: O estudo prevê a implantação de 16 controladores de velocidade ao longo do trecho, nos segmentos mais críticos. Originalmente o estudo

contemplava a implantação de 7 passarelas de pedestres na BR-101, sendo adicionadas mais 3 a partir das contribuições públicas.

Vale ressaltar que ns primeiros anos da Concessão todo o sistema rodoviário será recuperado, a fim de atender adequados parâmetros de desempenho e qualidade para o usuário, incluindo pistas principais, vias marginais, sistema de drenagem, sinalização, paradas de ônibus, obras complementares, etc.

Está prevista uma melhoria na passagem inferior de acesso a Dom Pedro de Alcântara, através de um alargamento do raio de curvatura para acesso à via marginal, facilitando assim o retorno de veículos.

As vias marginais serão integralmente recuperadas e adequadamente sinalizadas nos anos iniciais da Concessão.

273. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3814827

Assunto: Isenção de pedágio, demora na duplicação, tarifa elevada, inclusão de serviços dispensáveis, inexistência de rotas alternativas, falta da participação de recursos da União

Contribuição: "Veículos da Secretaria Municipal da Saúde (vans) que transportam pacientes até Porto Alegre para consulta, exames e procedimentos afins, pelo Sistema Único de Saúde, sejam isentos da cobrança de pedágio; Audiência Pública na cidade de Carazinho. O Município de Carazinho, RS, em conjunto com as entidades signatárias, vem manifestar sua preocupação em relação à proposta concessão de trechos das BR-101/290/386/448/SC/RS, mais especificamente do trecho da BR-386, que vai do trevo com a BR-448 até o trevo com a BR-285.

Preliminarmente, é importante esclarecer que, mesmo a contragosto, há a concordância de que a cobrança de pedágios vem se configurando como uma das poucas alternativas viáveis para manter condições adequadas de trafegabilidade e

segurança nas rodovias brasileiras. Porém, o modelo que está sendo proposto é simplesmente INACEITÁVEL pelas seguintes razões:

1) Tarifa elevada: o valor proposto de tarifa é extremamente elevado, representando, via de regra, mais de 50% do custo de combustível. Se considerado que cerca de metade do custo do combustível é constituído de tributos, se tem verdadeira bitributação, uma para o governo e outra para a concessionária.

2) Demora na duplicação: é simplesmente absurda a proposta de cobrança de tarifa completa e início das obras de duplicação a partir da metade do tempo de concessão. Em qualquer modelo de concessão, se pressupõe um investimento que será ressarcido pela cobrança de tarifas. No modelo proposto, acontece uma arrecadação para a posterior realização do investimento; ou seja, teoricamente, o investidor não precisará bancar o volume principal de recursos, transferindo-se para o usuário a responsabilidade de antecipar os recursos para o investimento.

3) Inclusão de serviços dispensáveis: a inclusão de serviços de ambulância e de guincho é discutível. A grande maioria dos municípios limítrofes tem ambulâncias do SAMU e já estão prestando serviços de socorro médico nas rodovias. Em relação a serviço de guincho, há grande oferta de serviços ao longo do trecho e, além disso, significativa parte dos usuários já dispõe deste tipo de serviço associado a suas apólices de seguro.

4) Inexistência de rotas alternativas: a proposta não prevê a construção, pelo concessionário e/ou pelo Poder Público, de nenhum tipo de rota minimamente alternativa.

5) Falta de participação de recursos da União: em muitos processos de concessão de serviços públicos a iniciativa privada, parte significativa dos investimentos foi disponibilizada pela União, como forma de transferir efetivamente apenas o serviço de manutenção, não havendo necessidade de recursos de tarifa para remuneração do investimento. Se sabe das limitações de recursos para investimentos, mas, para atendimento. I

Diante do exposto, respeitosamente, solicitamos a suspensão temporária do processo ora em andamento para que as discussões e estudos pertinentes sejam ampliados. A título de contribuição, sugerimos que, além da avaliação dos pontos supracitados, sugere-se que a tarifação seja implantada de forma progressiva, à medida que as obras de duplicação e outras previstas sejam efetivamente implantadas."

Justificativa: Em anexo

Anexo:

Carazinho, 23 de fevereiro de 2017.

Ilmo. Sr.

Presidente da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

Brasília – DF

Senhor Presidente:

O Município de Carazinho, RS, em conjunto com as entidades signatárias, vem manifestar sua preocupação em relação à proposta concessão de trechos das BR-101/290/386/448/SC/RS, mais especificamente do trecho da BR-386, que vai do trevo com a BR-448 até o trevo com a BR-285.

Preliminarmente, é importante esclarecer que, mesmo a contragosto, há a concordância de que a cobrança de pedágios vem se configurando como uma das poucas alternativas viáveis para manter condições adequadas de trafegabilidade e segurança nas rodovias brasileiras. Porém, o modelo que está sendo proposto é simplesmente INACEITÁVEL pelas seguintes razões:

1) **Tarifa elevada:** o valor proposto de tarifa é extremamente elevado, representando, via de regra, mais de 50% do custo de combustível. Se considerado que cerca de metade do custo do combustível é constituído de tributos, se tem verdadeira bitributação, uma para o governo e outra para a concessionária.

2) **Demora na duplicação:** é simplesmente absurda a proposta de cobrança de tarifa completa e início das obras de duplicação a partir da metade do tempo de concessão. Em qualquer modelo de concessão, se pressupõe um investimento que será ressarcido pela cobrança de tarifas. No modelo proposto, acontece uma arrecadação para a posterior realização do investimento; ou seja, teoricamente, o investidor não precisará bancar o volume principal de recursos, transferindo-se para o usuário a responsabilidade de antecipar os recursos para o investimento.

3) **Inclusão de serviços dispensáveis:** a inclusão de serviços de ambulância e de guincho é discutível. A grande maioria dos municípios limítrofes tem ambulâncias do SAMU e já estão prestando serviços de socorro médico nas rodovias. Em relação a serviço de guincho, há grande oferta de serviços ao longo do trecho e, além disso, significativa parte dos usuários já dispõe deste tipo de serviço associado a suas apólices de seguro.

4) **Inexistência de rotas alternativas:** a proposta não prevê a construção, pelo concessionário e/ou pelo Poder Público, de nenhum tipo de rota minimamente alternativa.

5) **Falta de participação de recursos da União:** em muitos processos de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, parte significativa dos investimentos foi disponibilizada pela União, como forma de transferir efetivamente apenas o serviço de manutenção, não havendo necessidade de recursos de tarifa para remuneração do investimento. Se sabe das limitações de recursos para investimentos, mas, para atendimento

Diante do exposto, respeitosamente, solicitamos a suspensão temporária do processo ora em andamento para que as discussões e estudos pertinentes sejam ampliados. A título de contribuição, sugerimos que, além da avaliação dos pontos supracitados, se considere que a

Câmara de Vereadores de Carazinho
Ezelino M. Ramos
Diretor de Expediente

tarifação seja implantada de forma progressiva, à medida que as obras de duplicação e outras previstas sejam efetivamente implantadas.

Sem mais, renovamos protestos de estima e distinta consideração.

Saudações,

Milton Schmitz
Prefeito Municipal

Fernando Sant "Anna de Moraes
Vice Prefeito

Entidades apoiadoras:

SINDILOJAS CARAZINHO
Erselino Achylles Zottis
Presidente

Tailor José Agostin
OAB/RS 22.533
Presidente
OAB/RS Subseção Carazinho

89.786.164/0001-08
Sindicato Rural de Carazinho
Rua Venâncio Aires,768
CEP 99.500-000
Carazinho RS

Câmara de Vereadores de Carazinho
Ezelino M. Ramos
Diretor de Expediente

Assoc. Comercial e Industrial de Carazinho
Rua Venâncio Aires, 612 - Cx. Postal 34
Fone/Fax: (54) 3331-1388 - CEP 99.500-000

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no País, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo.

Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração

do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre uma duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão, este cronograma levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação do projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Por fim, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes).

274. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3814847

Assunto: "Obras complementares necessárias na BR-101 e iluminação"

Contribuição: "Venho, através deste ofício, encaminhar os pleitos referente as obras complementares necessárias na BR 101. No trecho que liga os municípios de Osório até Torres, para análise deste órgão e, dentro do possível, atendimento no Edital de concessão do referido trecho, conforme indicação no. 2498/2016, de minha autoria,

sugerindo ao Executivo a inclusão, no edita1 de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, de obras complementares e de iluminação pública, segue anexo indicação.

Informo que o referido trecho teve sua duplicação concluída no ano de 2010, no entanto diversas obras necessárias para o atendimento das comunidades (passarelas, viadutos, vias laterais, dentre outros) não foram contempladas no projeto de duplicação, dificultando a vida daqueles que lá residem, tais como as passarelas do Campo Bonito, São Braz e Três Cachoeiras.

Reitero a solicitação também quando a inclusão no mesmo Edital da iluminação do trecho, levando-se em conta que a estrutura se encontra devidamente instalada, entretanto não sendo devidamente ativada pela dificuldade orçamentária dos municípios situados a margem da BR 101 de arcar com as elevadas despesas de iluminação pública. Ressalto que a via tem uma circulação diária de cerca de 10 mil veículos onde, somente nos últimos 4 anos, 2 1 pessoas já perderam a vida atropeladas em trechos urbanos não iluminados.

Outrossim, solicitamos atendimento a retomada das obras da duplicação da BR 116, no trecho GuaíbaIPelotas. A paralisação tem causado problemas referentes ao escoamento da produção, questões de segurança, bem como a deterioração de parte das obras já iniciadas.

Desde já, agradeço a atenção sempre oferecida e aproveito para colocar meu gabinete a disposição.

Saudações democráticas."

Justificativa: -

Anexo:

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Alceu Moreira**

Of. 031/2017 Brasília (DF), 23 de fevereiro de 2017.

Mário Rodrigues Júnior
Diretor Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Brasília - DF

Venho, através deste ofício, encaminhar os pleitos referente as obras complementares necessárias na BR 101.

No trecho que liga os municípios de Osório até Torres, para análise deste órgão e, dentro do possível, atendimento no Edital de concessão do referido trecho, conforme indicação nº. 2498/2016, de minha autoria, sugerindo ao Executivo a inclusão, no edital de concessão do trecho da rodovia BR-101 Sul, entre as cidades rio-grandenses de Osório e Torres, de obras complementares e de iluminação pública, segue anexo indicação.

Informo que o referido trecho teve sua duplicação concluída no ano de 2010, no entanto diversas obras necessárias para o atendimento das comunidades (passarelas, viadutos, vias laterais, dentre outros) não foram contempladas no projeto de duplicação, dificultando a vida daqueles que lá residem, tais como as passarelas do Campo Bonito, São Braz e Três Cachoeiras.

Reitero a solicitação também quando a inclusão no mesmo Edital da iluminação do trecho, levando-se em conta que a estrutura se encontra devidamente instalada,

Câmara dos Deputados | Anexo IV – 2º andar – Gabinete 238 | Cep 70.160-900 | Brasília DF
Tel (61) 3215.5238/3238 – Fax (61) 3215.2238 | dep.alceumoreira@camara.leg.br | www.alceumoreira.com.br

entretanto não sendo devidamente ativada pela dificuldade orçamentária dos municípios situados à margem da BR 101 de arcar com as elevadas despesas de iluminação pública. Ressalto que a via tem uma circulação diária de cerca de 10 mil veículos onde, somente nos últimos 4 anos, 21 pessoas já perderam a vida atropeladas em trechos urbanos não iluminados.

Outrossim, solicitamos atendimento a retomada das obras da duplicação da BR 116, no trecho Guaíba/Pelotas. A paralisação tem causado problemas referentes ao escoamento da produção, questões de segurança, bem como a deterioração de parte das obras já iniciadas.

Desde já, agradeço a atenção sempre oferecida e aproveito para colocar meu gabinete à disposição.

Saudações democráticas.

Alceu Moreira
Deputado Federal
Vice-líder do Governo

Câmara dos Deputados | Anexo IV – 2° andar – Gabinete 238 | Cep 70.160-900 | Brasília DF
Tel (61) 3215.5238/3238 – Fax (61) 3215.2238 | dep.alceumoreira@camara.leg.br | www.alceumoreira.com.br

Resposta da área técnica: Nos estudos de viabilidade efetuados está contemplada a construção de 7 passarelas, estando prevista 1 em Campo Bonito e 2 em Três Cachoeiras. Será equacionada a implantação de 1 passarela em São Braz. Relativamente à iluminação, a mesma está prevista para todos os trechos urbanos, pelo que o seu adequado funcionamento será assegurado no escopo da Concessão.

O trecho da BR-116 entre Guaíba e Pelotas não está incluído nesta Concessão.

275. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3814893

Assunto: Posicionamento contrário à concessão da rodovia BR-386

Contribuição: Que se tenha uma discussão mais consistente, onde o Vale do Taquari possa participar de maneira consciente e construtiva

Justificativa: O pouco debate com o Vale do Taquari

Anexo:

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas sessões presencias adicionais no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, bem como estendido o prazo para avaliação do estudos e contribuição por parte da sociedade.

276. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3814966

Assunto: Pedágio BR-386 entre Montenegro/RS

Contribuição: Contra o pedágio

Justificativa: Local industrial, trânsito de milhares de trabalhadores assalariados e entrada de muitos caminhões que vão abastecer o comércio, estes valores vão ser repassados para o consumidor

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possua duas faixas de rolamento por sentido, não possui separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

277. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3815027

Assunto: Requer uma audiência pública na cidade de Soledade/RS

Contribuição: Colher da comunidade contribuições para melhoria do projeto de concessão na forma que este possa contar com as reivindicações dos municípios e usuários da rodovia

Justificativa: A região terá duas praças de pedágio em uma distância de 30 km aproximadamente

Anexo:

CONDASB
CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAÍ

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAÍ

Oficio 03/CODEVAT

Soledade, 17 de fevereiro de 2017.

Ao senhor Presidente da Mesa Diretora

O COREDE Botucaraí, aqui representado por seu presidente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região.

Considerando, o tempo exíguo da publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, considerando que a Região do Alto da Serra do Botucaraí receberá duas praças de pedágios, solicita à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que agende uma audiência pública na Região do Alto da Serra do Botucaraí, a fim de debater a implantação dos pedágios na BR 386.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Idioney Oliveira Viera

Presidente do COREDE Botucaraí

Presidente da Mesa Diretora

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas sessões presencias adicionais no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades

de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, bem como estendido o prazo para avaliação do estudos e contribuição por parte da sociedade.

278. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3815049

Assunto: Solicitação de realização de audiência pública em Soledade

Contribuição: "A AMASBI - Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí, aqui representada por seu presidente, considerando a Chamada Pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR-386 que abrange os municípios da região. Considerando, o tempo exíguo da publicação do edital, que ocorreu em 30/01/2017, considerando que está previsto para a Região do Alto da Serra do Botucaraí a implantação de quatro praças de pedágios, solicita a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que agende uma Audiência Pública, em Soledade, na Região do Alto da Serra do Botucaraí, a fim de debater a implantação ou não dos pedágios na BR-386."

Justificativa: Entendemos ser muito importante a realização de audiência pública em nossa região (região do Alto da Serra do Botucaraí), no município de Soledade

Anexo:

AMASBI

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAÍ

Ofício 01/2017 – AMASBI Soledade, 23 de fevereiro de 2017

Ao Senhor Presidente da Mesa Diretora:

A AMASBI – Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí, aqui representada por seu presidente, considerando a Chamada Pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR-386 que abrange os municípios da região.

Considerando, o tempo exíguo da publicação do edital, que ocorreu em 30/01/2017, considerando que está previsto para a Região do Alto da Serra do Botucaraí a implantação de quatro praças de pedágios, solicita a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que agende uma Audiência Pública, em Soledade, na Região do Alto da Serra do Botucaraí, a fim de debater a implantação ou não dos pedágios na BR-386.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Paulo Ricardo Cattaneo

Presidente da AMASBI e Prefeito de Soledade/RS

Presidente da Mesa Diretora

ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas sessões presencias adicionais no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, bem como estendido o prazo para avaliação do estudos e contribuição por parte da sociedade.

279. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3815139

Assunto: Audiência pública no sul de SC, na cidade de São João do Sul, para discutir com as comunidades da região as melhores alternativas para instalação da praça de pedágio

Contribuição: Em nome do Fórum Parlamentar Catarinense, dirijo-me a Vossa Senhoria para requerer a realização de uma Audiência Pública no sul de Santa Catarina, na região da cidade de São João do Sul, com o objetivo de discutir com a comunidade daquela área, as melhores alternativas para instalação da praça de pedágio que servirá a BR-101/290/386/448/SC/RS, que está na fase de colhimento de sugestões e contribuições as minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração de Rodovia e aos Estudos de Viabilidade para a referida concessão. A Nota Oficial da Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina (em anexo) instiga reflexão e ampla discussão com apresentação de sugestões que possibilitem ecluilíbrio entre os estados, cidades envolvidas e usuários, levando em consideração todos os aspectos afetos ao uso das rodovias elencadas na concessão. No último dia 16 de fevereiro foi realizada pela ANTT, audiência pública em Porto Alegre, e por equidade de tratamento, faz-se necessário que essa Agência ouça os usuários do extremo sul catarinense. Certo de sua compreensão e da razoabilidade que pauta os procedimentos dessa Agência Nacional, desde já, transmito meus cumprimentos.

Justificativa: -

Anexo:

SENADO FEDERAL
Fórum Parlamentar Catarinense

OF. FPC/172/2017

Brasília, 23 de fevereiro de 2017

Ao senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor-Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
SCES Lote 10, Trecho 3 – Projeto Orla – Polo 8
70200-003 – Brasília – DF

Em nome do Fórum Parlamentar Catarinense, dirijo-me a Vossa Senhoria para requerer a realização de uma Audiência Pública no sul de Santa Catarina, na região da cidade de São João do Sul, com o objetivo de discutir com a comunidade daquela área, as melhores alternativas para instalação da praça de pedágio que servirá a BR-101/290/386/448/SC/RS, que está na fase de colhimento de sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração de Rodovia e aos Estudos de Viabilidade para a referida concessão.

A Nota Oficial da Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina (em anexo) instiga reflexão e ampla discussão com apresentação de sugestões que possibilitem equilíbrio entre os estados, cidades envolvidas e usuários, levando em consideração todos os aspectos afetos ao uso das rodovias elencadas na concessão.

No último dia 16 de fevereiro foi realizada pela ANTT, audiência pública em Porto Alegre, e por equidade de tratamento, faz-se necessário que essa Agência ouça os usuários do extremo sul catarinense.

Certo de sua compreensão e da razoabilidade que pauta os procedimentos dessa Agência Nacional, desde já, transmito meus cumprimentos.

Atenciosamente,

DALIRIO BEBER
Senador da República
Coordenador do Fórum Parlamentar Catarinense

FÓRUM PARLAMENTAR CATARINENSE
Senado Federal – Anexo II, ala Nilo Coelho, gabinete 02 – (61) 3303-6446

AURESC

Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina

NOTA OFICIAL

A ASSOCIAÇÃO DOS USUÁRIOS DAS RODOVIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, AURESC, VEM A PÚBLICO REAFIRMAR SEU POSICIONAMENTO QUANTO A RETIRADA DO TRECHO DA BR-101/SC, DO KM 455,9 ATÉ A DIVISA SC/RS, DA PROPOSTA PARA CONCESSÃO DA BR-101/290/386/448/SC/RS.

MOTIVOS:

1 - A duplicação da BR 101 no Rio Grande do Sul já está pronta, não tendo nenhuma Praça prevista para a BR-101 no trecho gaúcho, que tem cerca de 90km;

2 - A primeira praça é no km 21 da BR-290, ou seja, a mais de 110 km da divisa com SC;

3 - A questão da distância entre praças inviabiliza uma praça na parte final a BR-101 do trecho catarinense, ou seja, os usuários do extremo sul de SC pagarão pedágio para investimentos no RS;

4 - A BR-101 entre Torres-RS e Osório-RS, que é o trecho gaúcho já está toda duplicada. O Edital prevê apenas algumas passarelas e melhorias em trevos e acessos. **Na realidade a que precisa ser duplicada é a BR-386, que inicia em Canoas (região metropolitana de Porto Alegre);**

5 - A praça antes de Torres também impossibilita o usuário de veículo leve escolher a rota alternativa pela estrada do mar (rodovia estadual onde é proibido o tráfego de caminhões);

6- Quem vai do sul de SC a Torres, **pagará pedágio para usar apenas 11km da rodovia. Já quem vem de Porto Alegre para qualquer praia do litoral gaúcho pagará o último pedágio na BR-290 (Santo Antonio da Patrulha) e nenhum pedágio nos 90km de BR-101 do RS. Os catarinenses ou turistas que vem a SC pagarão pedágio para manter a rodovia que da acesso as praias gaúchas.**

7- Realização de audiência pública na região do município de São João do Sul-SC, para que aquela comunidade se manifeste quanto a instalação de praça de Pedágio para servir a referida concessão rodoviária.

A Auresc vai formalizar sua posição por meio do canal eletrônico existente na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, para a discussão da proposta de concessão que poderá ser feita por qualquer interessado **até às 18 horas do dia 17 de março de 2017 (horário de Brasília).**

Reafirmamos nossa preocupação quanto a real possibilidade da instalação de Praça de Pedágio em município catarinense com proximidade ao Rio Grande do Sul e que atenderá majoritariamente a infraestrutura rodoviária federal daquele estado.

ALISSON LUIZ MICOSKI
Presidente

Rua Luiz Fagundes, nº 245 – Sala 12,
Cel 048 99988 3550, E mail: auresc.contato@gmail.com
Praia Comprida – CEP 88103-500
São José – SC

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada **Carmen Zanotto** - PPS/SC

Oficio 85 /2017- GAB

Brasília, 22 de fevereiro de 2017.

À Sua Excelência o Senhor
Senador DALIRIO BEBER
D.D. Coordenador do Fórum Parlamentar Catarinense
Brasília/DF

Assunto: Complementação do Oficio nº 03/2017 da Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina - AURESC

Excelentíssimo Senhor,

Com meus cumprimentos, venho por meio deste encaminhar o Of. AURESC/003/2017-A complementando o Oficio 06 /2017- GAB, de 14 de fevereiro de 2017 encaminhado para Vossa Excelência.

Respeitosamente,

DEPUTADA CARMEN ZANOTTO
PPS/SC

AURESC

Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina

São José (SC), 22 de fevereiro de 2017.

Of. AURESC/003/2017-A

Exma. Sra.
CARMEN ZANOTTO (PPS/SC)
D.D. Deputada federal do estado de Santa Catarina.
Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Gabinete: 240 - Anexo: IV
CEP: 70160-900 - Brasília - DF

Senhora Deputada:

Com os nossos respeitosos cumprimentos, uso da oportunidade para complementar o Of. AURESC/003/2017, informando que a Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina, AURESC, **REAFIRMA SEU POSICIONAMENTO QUANTO A RETIRADA DO TRECHO DA BR-101/SC, DO KM 455,9 ATÉ A DIVISA SC/RS, DA PROPOSTA PARA CONCESSÃO DA BR-101/290/386/448/SC/RS.**

MOTIVOS:

1 - A duplicação da BR 101 no Rio Grande do Sul já está pronta, não tendo nenhuma Praça prevista para a BR-101 no trecho gaúcho, que tem cerca de 90km.

2 - A primeira praça é no km 21 da BR-290, ou seja, a mais de 110 km da divisa com SC.

3 - A questão da distância entre praças inviabiliza uma praça na parte final a BR-101 do trecho catarinense, ou seja, os usuários do extremo sul de SC pagarão pedágio para investimentos no RS;

4 - A BR-101 entre Torres-RS e Osório-RS, que é o trecho gaúcho já está toda duplicada. O Edital prevê apenas algumas passarelas e melhorias em trevos e acessos. **Na realidade a que precisa ser duplicada é a BR-386, que inicia em Canoas (região metropolitana de Porto Alegre);**

5 - A praça antes de Torres também impossibilita o usuário de veiculo leve escolher a rota alternativa pela estrada do mar (rodovia estadual onde é proibido o tráfego de caminhões);

6- Quem vai do sul de SC a Torres, **pagará pedágio para usar apenas 11km da rodovia. Já quem vem de Porto Alegre para qualquer praia do litoral gaúcho pagará o último pedágio na BR-290 (Santo Antonio da Patrulha) e nenhum pedágio nos 90km de BR-101 do RS. Os catarinenses ou turistas que vem a SC pagarão pedágio para manter a rodovia que da acesso as praias gaúchas.**

Rua Luiz Fagundes, nº 245 – Sala 12,
Cel. 048 99986 3550 E mail: auresc.contato@gmail.com

ANTT discute concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS em audiência

31/01/2017

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) abre a Audiência Pública nº 001/2017, com o objetivo de colher contribuições para aprimorar as minutas do edital e do contrato, o Programa de Exploração da Rodovia (PER) e os estudos de viabilidade para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, projeto previsto no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Sugestões podem ser enviadas até as 18h do dia 17/3/2017.

O trecho a ser concedido compreende a BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

A BR-290/RS, atualmente administrada pela concessionária Concepa, faz parte do lote de rodovias e será relicitada com o fim do seu contrato de concessão. A rodovia foi concedida em 4/7/1997, pelo período de 20 anos, e a licitação fez parte da 1ª etapa do programa de concessões rodoviárias.

Concessão – O trecho de 467,7 quilômetros a ser licitado consiste na exploração por 30 anos da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade.

A rodovia compreende os municípios São João do Sul e Passo de Torres, em Santa Catarina, e Torres, Dom Pedro de Alcântara, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Terra de Areia, Maquiné, Osório, Santo Antônio da Patrulha, Glorinha, Gravataí, Cachoeirinha, Porto Alegre, Canoas, Nova Santa Rita, Montenegro, Triunfo, Tabaí, Taquari, Fazenda Vila Nova, Bom Retiro do Sul, Estrela, Lajeado, Marques de Souza, Pouso Novo, São José do Herval, Fontoura Xavier, Soledade, Mormaço, Tio Hugo, Victor Graeff, Santo Antônio do Planalto e Carazinho, no Rio Grande do Sul.

PER – A proposta para o Programa de Exploração da Rodovia é que sejam implantados 22 quilômetros de vias marginais; 60 melhorias em acesso; 58 dispositivos, sendo 11 interconexões diamante, duas interconexões diamante invertidas, quatro interconexões trombeta, seis interconexões Parclo, 24 retornos em nível, seis meios-retornos em nível e cinco trevos completos; além da implantação de 27 passarelas. Estão previstos investimentos na ordem de R$ 7,9 bilhões.

Audiência – As contribuições poderão ser encaminhadas para a ANTT por meio de formulário eletrônico disponível no site da Agência. Os interessados também poderão participar das sessões presenciais. A primeira será realizada em Porto Alegre (RS), no dia

001/2017

Data: 31/01/2017 a 17/03/2017

Audiência Pública que tem o objetivo de tornar público e colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia
BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

- Aviso de Audiência Pública nº 001-2017
  Tamanho do arquivo: 166,98 KB
- Quadro-Resumo
  Tamanho do arquivo: 48,64 KB
- Procedimentos de Audiência Pública
  Tamanho do arquivo: 61,81 KB
- Deliberação nº 25, de 30/01/2017
  Tamanho do arquivo: 162,72 KB

AURESC

Associação dos Usuários das Rodovias do Estado de Santa Catarina

cópia

São José (SC), 13 de fevereiro de 2017.

Of. AURESC/003/2017

Exma. Sra.
CARMEN ZANOTTO (PPS/SC)
D.D. Deputada federal do estado de Santa Catarina
Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados
Gabinete: 240 - Anexo: IV
CEP: 70160-900 - Brasília - DF

Senhora Deputada:

Com os nossos respeitosos cumprimentos, uso da oportunidade para informar a Vsa. Excia. que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizará audiências públicas nos próximos dias 16/02 (Porto Alegre) e 23/02 (Brasília) com referência ao **leilão da BR-101/290/386/448/SC/RS.** Segundo informações no site da Agência, uma grande parte da rodovia federal pertencente ao Rio Grande do Sul será leiloada, entretanto, está prevista a instalação de uma **Praça de Pedágio na altura do município de São João do Sul/SC, prejudicando sobremaneira os usuários que transitam diariamente pelo local, pois Santa Catarina deverá receber outra concessão para administrar a rodovia federal do sul do estado, o que vai encarecer o bolso dos catarinenses.** Além disso, os valores arrecadados na futura praça situada no território catarinense serão destinados a as obras ao longo da concessão pertencente ao território gaúcho, principalmente para subsidiar a duplicação da BR 386, conforme anexos que seguem.

Sendo assim, solicito a Vsa Excia, que gestione junto ao Fórum Parlamentar Catarinense para a retirada do pequeno trecho que atingirá a BR 101-Sul/SC (9,1 km), vez que esta rodovia pertencente a nosso estado será leiloada em próximas etapas.

Antecipo agradecimento pelos esforços para proteger os interesses dos usuários de Santa Catarina, colocando-me a disposição neste sentido.

Respeitosamente,

ALISSON LUIZ MIÇOSKI
Presidente

Rua Luiz Fagundes, nº 245 – Sala 12,
Cel. 048 99986 3550 E mail: auresc.contato@gmail.com
Praia Comprida - CEP 88102-600

ANTT discute concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS em audiência

31/01/2017

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) abre a Audiência Pública nº 001/2017, com o objetivo de colher contribuições para aprimorar as minutas do edital e do contrato, o Programa de Exploração da Rodovia (PER) e os estudos de viabilidade para concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, projeto previsto no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Sugestões podem ser enviadas até as 18h do dia 17/3/2017.

O trecho a ser concedido compreende a BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

A BR-290/RS, atualmente administrada pela concessionária Concepa, faz parte do lote de rodovias e será relicitada com o fim do seu contrato de concessão. A rodovia foi concedida em 4/7/1997, pelo período de 20 anos, e a licitação fez parte da 1ª etapa do programa de concessões rodoviárias.

Concessão – O trecho de 467,7 quilômetros a ser licitado consiste na exploração por 30 anos da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade.

A rodovia compreende os municípios São João do Sul e Passo de Torres, em Santa Catarina, e Torres, Dom Pedro de Alcântara, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Terra de Areia, Maquiné, Osório, Santo Antônio da Patrulha, Glorinha, Gravataí, Cachoeirinha, Porto Alegre, Canoas, Nova Santa Rita, Montenegro, Triunfo, Tabaí, Taquari, Fazenda Vila Nova, Bom Retiro do Sul, Estrela, Lajeado, Marques de Souza, Pouso Novo, São José do Herval, Fontoura Xavier, Soledade, Mormaço, Tio Hugo, Victor Graeff, Santo Antônio do Planalto e Carazinho, no Rio Grande do Sul.

PER – A proposta para o Programa de Exploração da Rodovia é que sejam implantados 22 quilômetros de vias marginais; 60 melhorias em acesso; 58 dispositivos, sendo 11 interconexões diamante, duas interconexões diamante invertidas, quatro interconexões trombeta, seis interconexões Parclo, 24 retornos em nível, seis meios-retornos em nível e cinco trevos completos; além da implantação de 27 passarelas. Estão previstos investimentos na ordem de R$ 7,9 bilhões.

Audiência – As contribuições poderão ser encaminhadas para a ANTT por meio de formulário eletrônico disponível no site da Agência. Os interessados também poderão participar das sessões presenciais. A primeira será realizada em Porto Alegre (RS), no dia 16/2, e a segunda em Brasília, no dia 22/2.

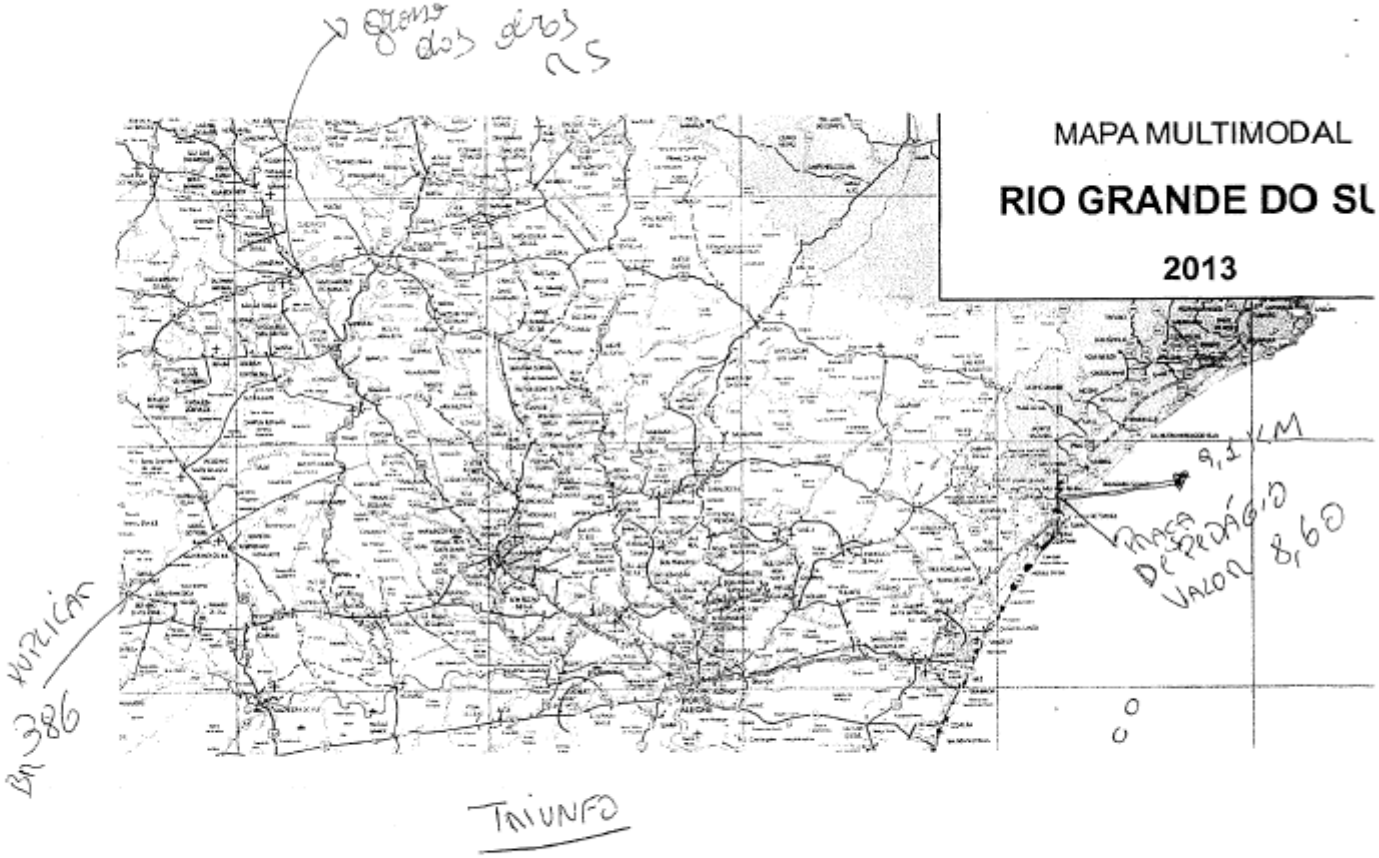
001/2017

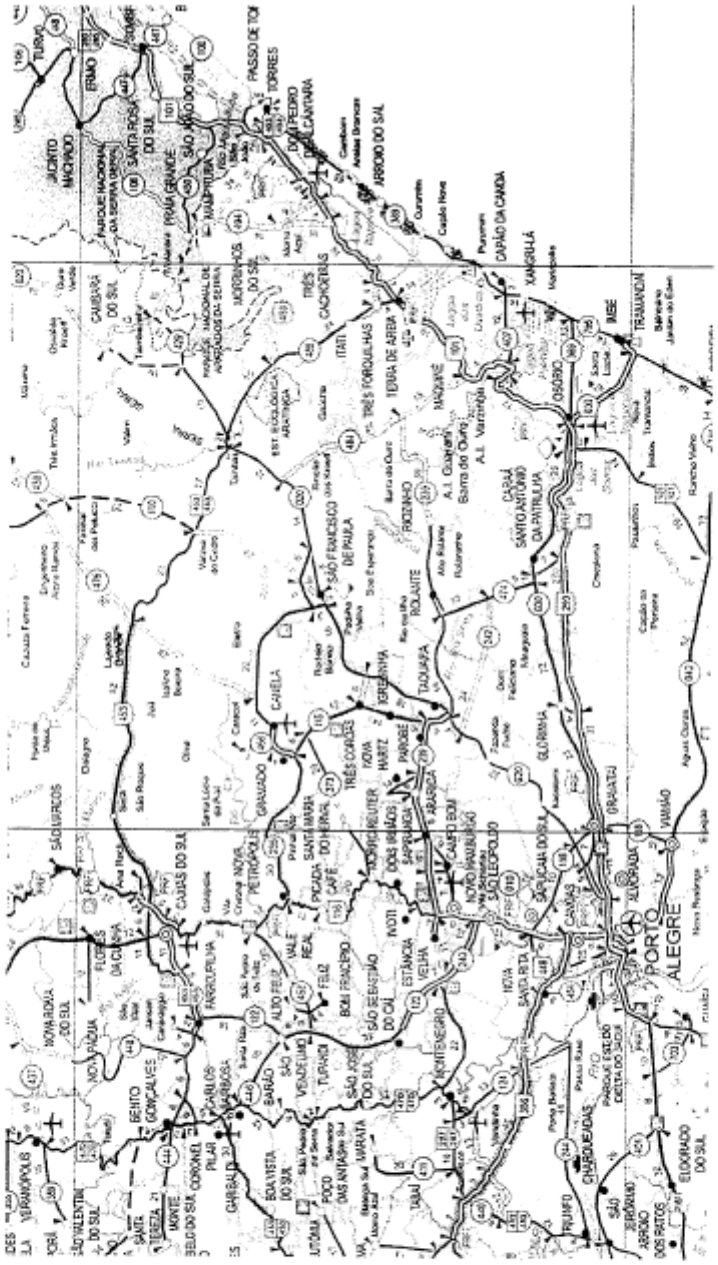
Data: 31/01/2017 a 17/03/2017

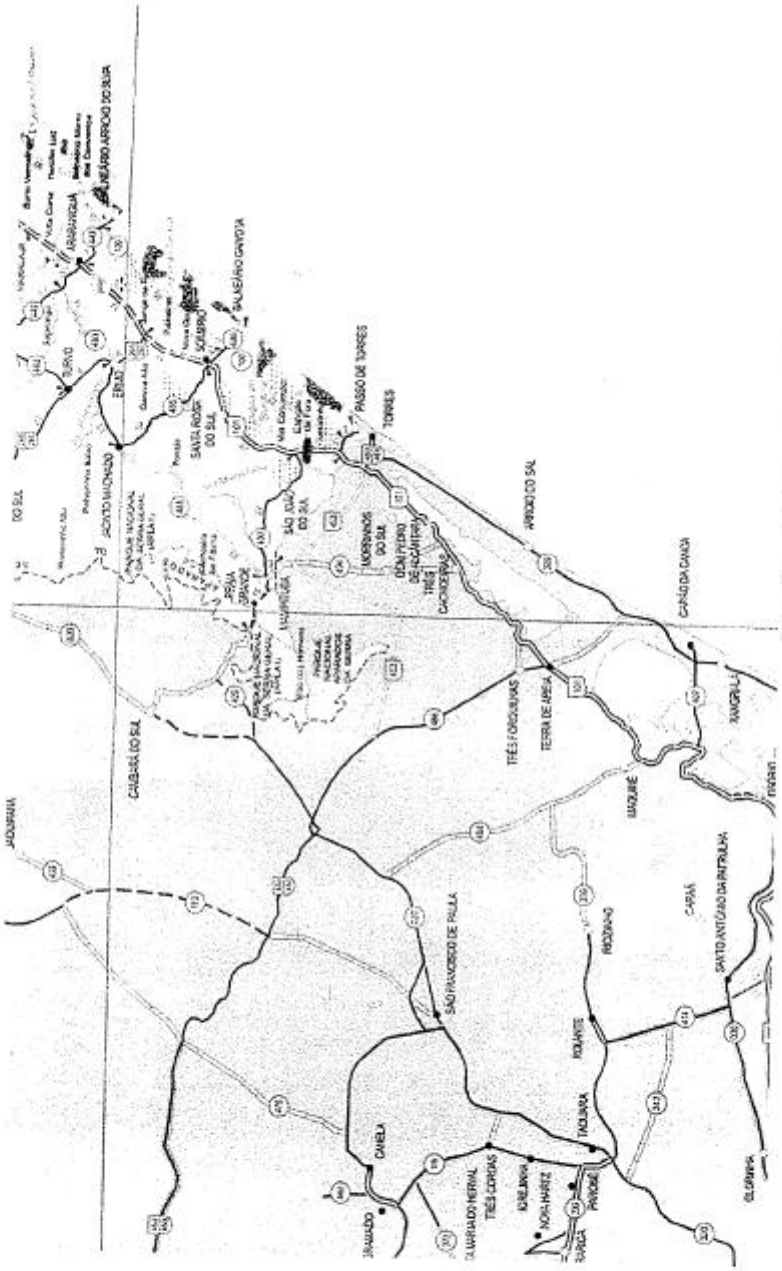
Audiência Pública que tem o objetivo de tornar público e colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia
BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

- Aviso de Audiência Pública nº 001-2017
  Tamanho do arquivo: 166,98 KB
- Quadro-Resumo
  Tamanho do arquivo: 48,64 KB
- Procedimentos de Audiência Pública
  Tamanho do arquivo: 61,81 KB
- Deliberação nº 25, de 30/01/2017
  Tamanho do arquivo: 162,72 KB

Toda documentação referente ao processo de participação social também se encontra no site para consulta.


MAPA MULTIMODAL
RIO GRANDE DO SU
2013
9,1 KM
MAPA DE PEDÁGIO VALOR 8,60
BR 386
TRIUNFO


PORTO
ALEGRE
SÃO LEOPOLDO
NOVO HAMBURGO
CAMPO BOM
ESTÂNCIA VELHA
MONTENEGRO
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
BOM PRINCÍPIO
FELIZ
VALE REAL
CAPÃO DA CANOA
TRAMANDAÍ
OSÓRIO
TAQUARA
PARAÍZO
TRÊS COROAS
GRAVATAÍ
CANOAS
CAXIAS DO SUL
PELOTAS
RIO GRANDE
SANTA MARIA
SANTA ROSA
SÃO BORJA
URUGUAIANA
BAGÉ
ARROIO DO SAL
TORRES
PASSO DE TORRES
CAMPO BOM
NOVO HAMBURGO
SÃO LEOPOLDO
ESTÂNCIA VELHA
MONTENEGRO
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
BOM PRINCÍPIO
FELIZ
VALE REAL
CAPÃO DA CANOA
TRAMANDAÍ
OSÓRIO
TAQUARA
PARAÍZO
TRÊS COROAS
GRAVATAÍ
CANOAS
CAXIAS DO SUL
PELOTAS
RIO GRANDE
SANTA MARIA
SANTA ROSA
SÃO BORJA
URUGUAIANA
BAGÉ
ARROIO DO SAL
TORRES
PASSO DE TORRES


JAGUARIÃO
CAMAQUÃ
CANELA
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAXIAS DO SUL
VACARIA
ESTRELA
SANTA ROSA
SÃO LUIZ GONZAGA
CAMPO BOM
NOVO HAMBURGO
TRAMANDAÍ
TORRES
CAPÃO DA CANOA
XANGRI-LÁ
TAQUARA
PARAÍSO DO SUL
CAPÃO DO LEÃO
PELOTAS
RIO GRANDE
SANTA VITÓRIA DO PALMAR
CHUÍ

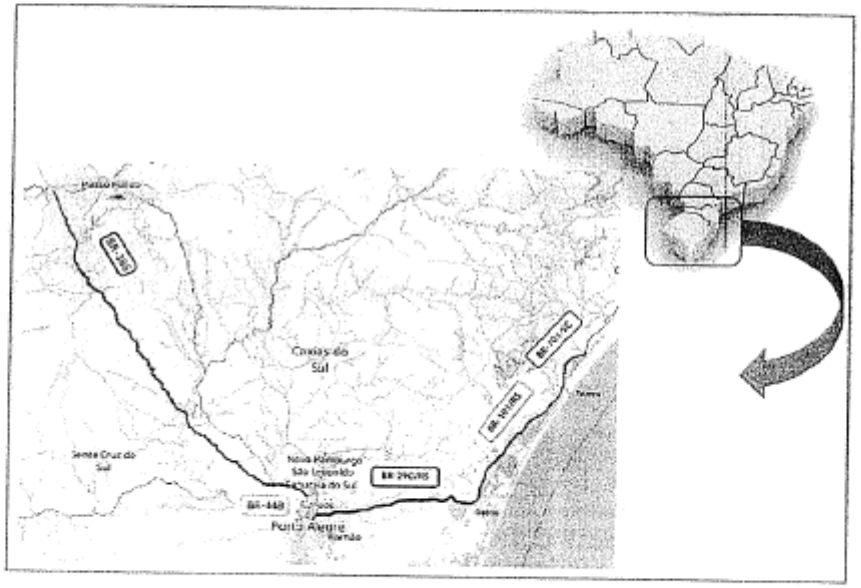
BR-101/290/386/448/SC/RS

Projeto de concessão de rodovias federais

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Janeiro de 2017

A concessão consiste na exploração por 30 anos da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservaç manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade no trecho de 467,7 km da BR-101/290/386/448/SC/ no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-: (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/: (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento c a BR-116/290.



Os municípios atravessados pelo projeto de concessão são:

- **Santa Catarina:** São João do Sul e Passo de Torres;
- **Rio grande** do Sul: Torres, Dom Pedro de Alcântara, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Terra de Areia, Maquiné, Osório, Sar Antônio da Patrulha, Glorinha, Gravataí, Cachoeirinha, Porto Alegre, Canoas, Nova Santa Rita, Montenegro, Triunfo, Tat Taquari, Fazenda Vila Nova, Bom Retiro do Sul, Estrela, Lajeado, Marques de Souza, Pouso Novo, São José do Herval, Fonto Xavier, Soledade, Mormaço, Tio Hugo, Victor Graeff, Santo Antônio do Planalto e Carazinho.

O resumo de ampliações e a configuração do sistema rodoviário da BR-101/290/386/448/SC/RS está apresentado abaixo:

Até o Final do 15º Ano	Extensão (km)
Duplicações na BR-386	219,70
Ampliação de capacidade do trecho duplicado nas BR-290 e BR-386	82,56
Trechos já duplicados	150,26
Trecho em duplicação pelo DNIT	10,00

Quanto às melhorias físicas e operacionais previstas até o final da concessão, são descritas no Programa de Exploração da Rodovia

- Implantação de 22,0 km de vias marginais;
- Implantação de 60 melhorias em acesso;
- Implantação de 58 dispositivos, sendo 11 interconexões diamante, 2 interconexões diamante invertidas, 4 interconexõ trombeta, 6 interconexões Parclo, 24 retornos em nível, 6 meios-retornos em nível e 5 trevos completos;
- Implantação de 27 passarelas.

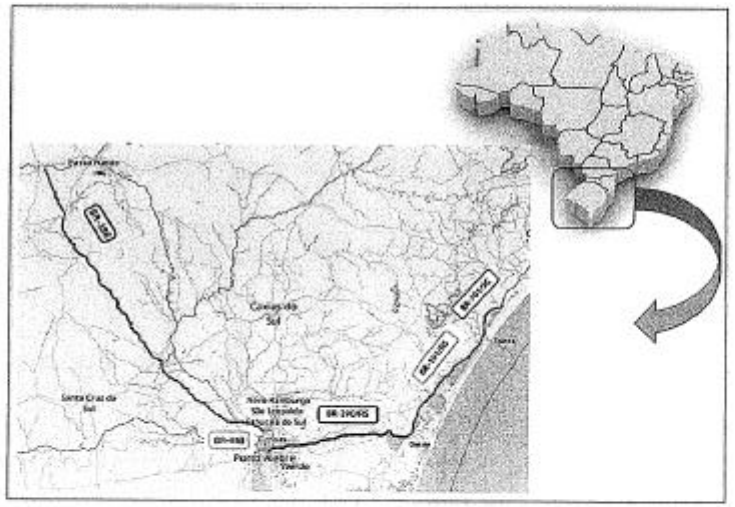
BR-101/290/386/448/SC/RS

Projeto de concessão de rodovias federais

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Janeiro de 2017

A concessão consiste na exploração por 30 anos da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade no trecho de 467,7 km da BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.



Os municípios atravessados pelo projeto de concessão são:

- Santa Catarina: São João do Sul e Passo de Torres;
- Rio grande do Sul: Torres, Dom Pedro de Alcântara, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Terra de Areia, Maquiné, Osório, Santo Antônio da Patrulha, Glorinha, Gravataí, Cachoeirinha, Porto Alegre, Canoas, Nova Santa Rita, Montenegro, Triunfo, Tabaí, Taquari, Fazenda Vila Nova, Bom Retiro do Sul, Estrela, Lajeado, Marques de Souza, Pouso Novo, São José do Herval, Fontoura Xavier, Soledade, Mormaço, Tio Hugo, Victor Graeff, Santo Antônio do Planalto e Carazinho.

O resumo de ampliações e a configuração do sistema rodoviário da BR-101/290/386/448/SC/RS está apresentado abaixo:

Até o Final do 15º Ano	Extensão (km)
Duplicações na BR-386	219,70
Ampliação de capacidade em trecho duplicado nas BR-290 e BR-386	82,56
Trechos já duplicados	150,26
Trecho em duplicação pelo DNIT	10,00

Quanto às melhorias físicas e operacionais previstas até o final da concessão, são descritas no Programa de Exploração da Rodovia:

- Implantação de 22,0 km de vias marginais;
- Implantação de 60 melhorias em acesso;
- Implantação de 58 dispositivos, sendo 11 interconexões diamante, 2 interconexões diamante invertidas, 4 interconexões trombeta, 6 interconexões Parclo, 24 retornos em nível, 6 meios-retornos em nível e 5 trevos completos;
- Implantação de 27 passarelas.

Foi definido para o sistema rodoviário um esquema de pedagiamento com sete praças de pedágio (configurações inicial com 2 praças de pedágio existentes e final com 7 praças de pedágio), conforme ilustrado na tabela a seguir:

Praça de Pedágio	km	Município	Rodovia	UF
P01	458+000	São João do Sul	BR-101	SC
P02*	19+100	Santo Antônio da Patrulha	BR-290	RS
P03**	59+000	Gravataí	BR-290	RS
P04	426+000	Montenegro	BR-386	RS
P05	370+000	Fazenda Vilanova	BR-386	RS
P06	260+000	Soledade	BR-386	RS
P07	226+000	Tio Hugo	BR-386	RS

* *Até o 24º mês do prazo da Concessão, esta praça terá cobrança unidirecional*

** *Até o 24º mês do prazo da Concessão, a localização desta praça será no km 77+000*

A taxa interna de retorno de projeto (real), estabelecida pelo Poder Concedente, sobre o fluxo de caixa sem alavancagem é de **9,20 % a.a.** Os orçamentos de investimentos e custos de operação foram feitos com base nos custos unitários das obras, equipamentos e serviços e nos cronogramas de aquisição, reposição e operação. Esses cronogramas foram definidos em função do crescimento do tráfego e da manutenção dos padrões de qualidade estabelecidos para a rodovia.

Estão previstos os seguintes valores de investimentos, custos operacionais e tráfego:

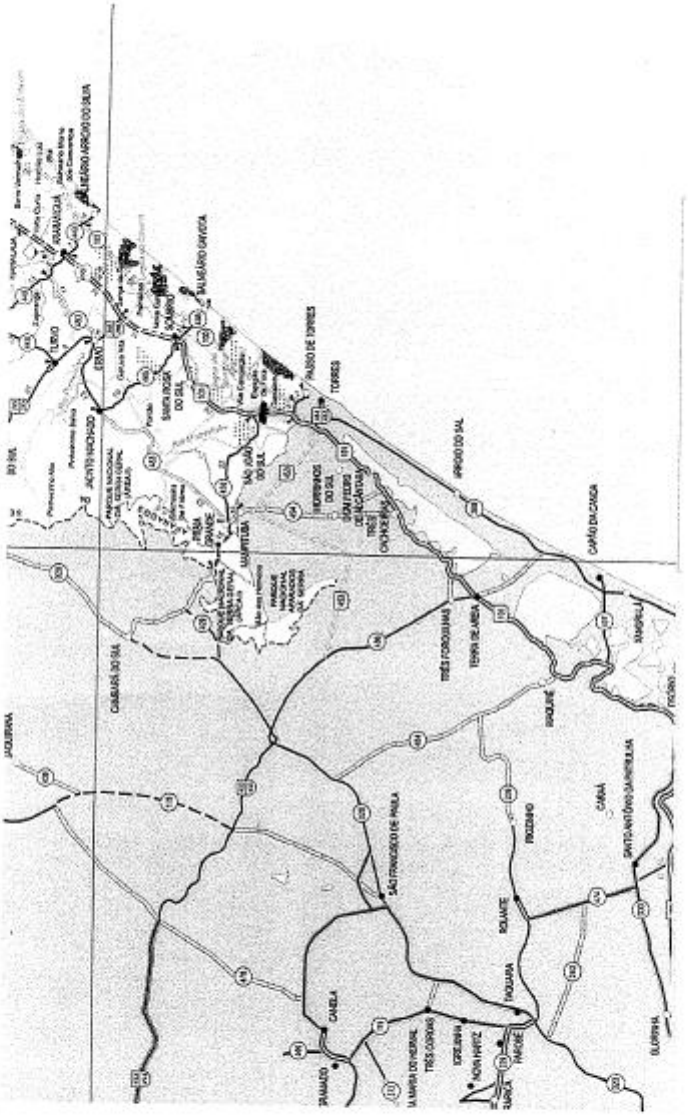
Valores (preços de mar/15)	
Investimentos	R$ 7.90 Bilhões
Custos operacionais	

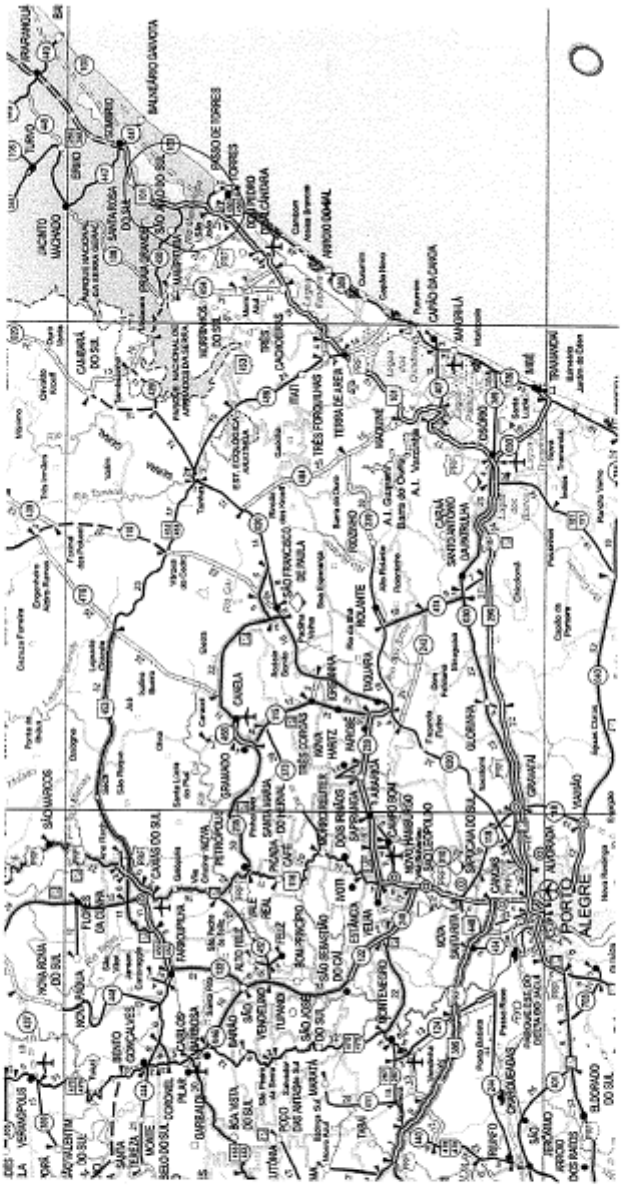
Tráfego	Ano 3	Ano 30
VDMA (média das praças)	18.160	35.423

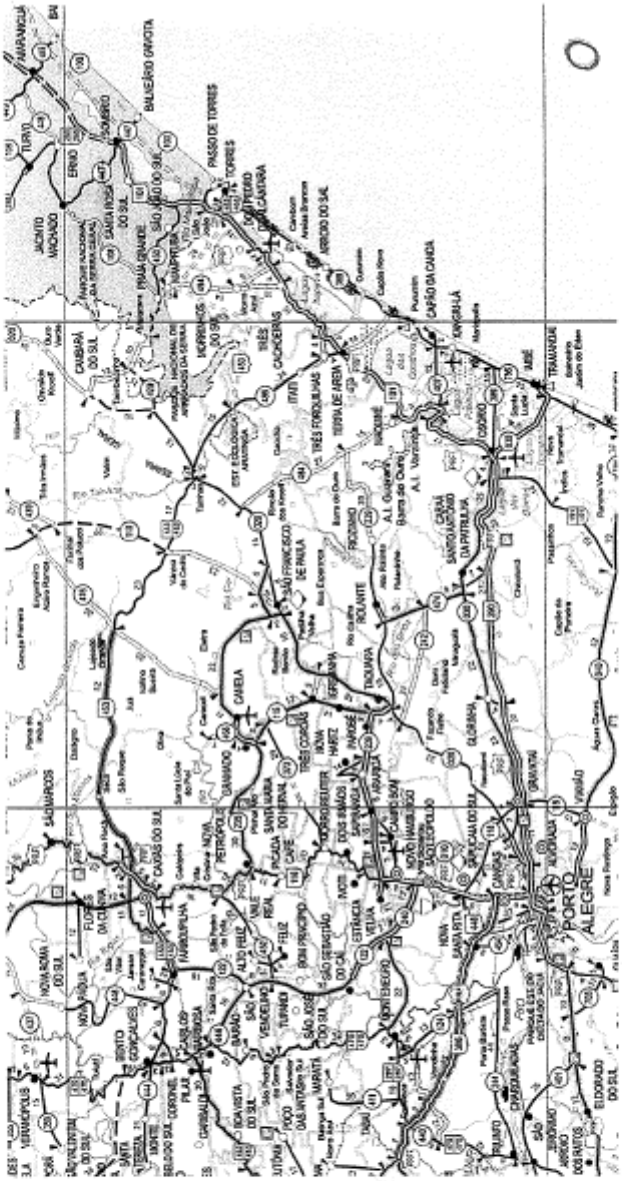
A tarifa teto para licitação será de **R$ 11,72 / 100** km, levando às seguintes tarifas por praça:

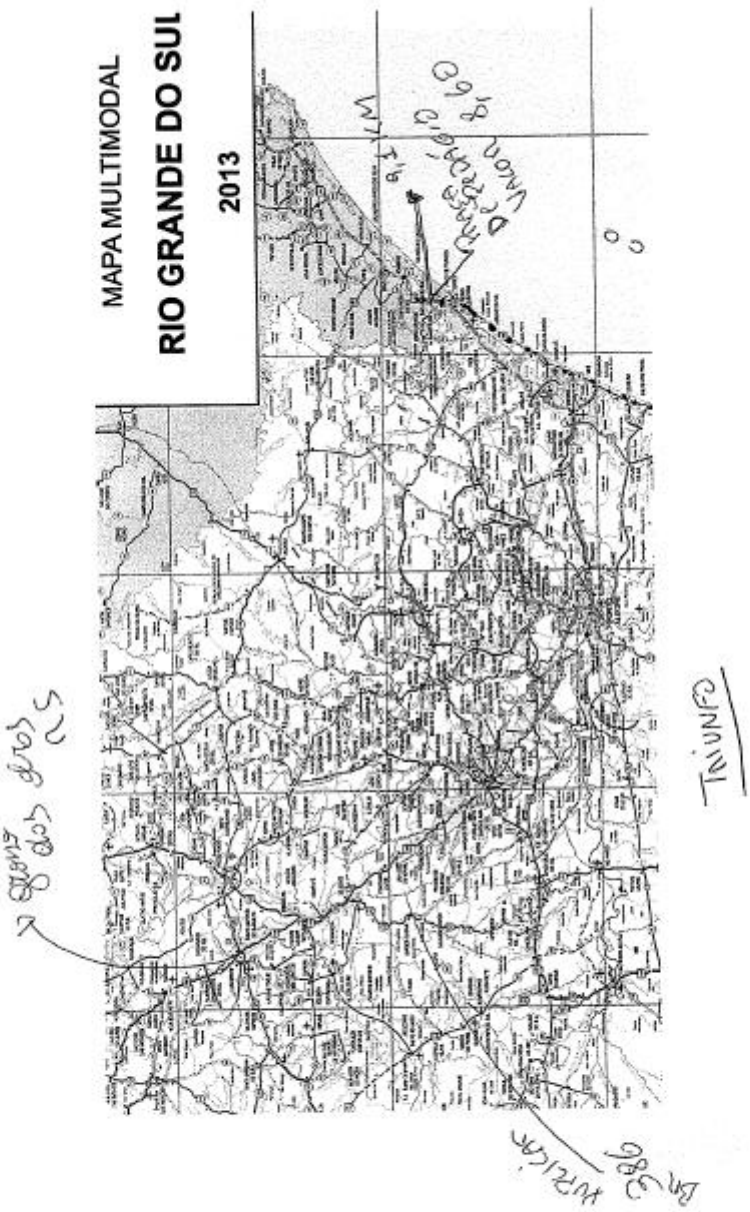
Praça	Tarifa (R$)
P1	8,60
P2	9,50 / 7,40
P3	4,70 / 6,90
P4	6,20
P5	9,70
P6	8,40
P7	7,60

Finalmente, com vistas a criar incentivos contrários a deságios exageradamente agressivos, foi utilizada uma metodologia que prevê a figura de um aporte de capital social adicional proporcional a estes deságios.


JACUIZINHO
CAMBARÁ DO SUL
JACIRA DO SUL
ESTÂNCIA VELHA
SÃO JOSÉ DO SUL
SÃO JOÃO DO SUL
TORRES
PASSO DE TORRES
ARROIO DO SUL
CAPÃO DA CANOA
TRÊS FORQUILHAS
TERRA DE AREIA
SAO FRANCISCO DE PAULA
CAMBÉ
SOLANTE
ROZÁRIO
CARAÁ
SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA
ELDORADO
TRÊS CORONAS
IGREJINHA
NOVA HARTZ
PARECI
SURGIO
SAPIRANGA
ESTEIO


PORTO ALEGRE
CAPÃO DA CANOA
TRAMANDAÍ
TORRES
PASSO DE TORRES
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBÉ
CAXIAS DO SUL
GRAMADO
CANELA
TAQUARA
ROLANTE
SAPIRANGA
NOVO HAMBURGO
SÃO LEOPOLDO
CAMPO BOM
ESTÂNCIA VELHA
VENÂNCIO AIRES
SANTA CRUZ DO SUL
SÃO JERÔNIMO
ELDORADO DO SUL
GUAÍBA
CACHOEIRINHA
GRAVATAÍ
VIAMÃO
OSÓRIO
MAQUINÉ
TERRA DE AREIA
TRÊS FORQUILHAS
CAMPO BOM
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
DOIS IRMÃOS
HARTZ
NOVA HARTZ
TAPERA
PARAÍZO DO SUL
VERA CRUZ
SANTA CRUZ DO SUL
VENÂNCIO AIRES
TUPANCI DO SUL
SÃO JOSÉ DO HORTÊNCIO
BARÃO
SÃO VICENTE DO SUL
BOA VISTA DO SUL
CAMPO BOM
NOVA PETRÓPOLIS
PICADA CAFÉ
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBÉ
CAXIAS DO SUL
FLORES DA CUNHA
NOVA ROMA DO SUL
BENTO GONÇALVES
SÃO MARCOS
VACARIA
CAMPO BOM
SÃO LEOPOLDO
NOVO HAMBURGO
ESTÂNCIA VELHA
VENÂNCIO AIRES
SANTA CRUZ DO SUL
SÃO JERÔNIMO
ELDORADO DO SUL
GUAÍBA
CACHOEIRINHA
GRAVATAÍ
VIAMÃO
OSÓRIO
MAQUINÉ
TERRA DE AREIA
TRÊS FORQUILHAS
CAPÃO DA CANOA
TRAMANDAÍ
TORRES
PASSO DE TORRES
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBÉ
CAXIAS DO SUL
GRAMADO
CANELA
TAQUARA
ROLANTE
SAPIRANGA
NOVO HAMBURGO
SÃO LEOPOLDO
CAMPO BOM


PORTO ALEGRE
PASSO DE TORRES
TRAMANDAI
CAPÃO DA CANOA
TORRES
CAMPO BOM
NOVO HAMBURGO
SÃO LEOPOLDO
CAXIAS DO SUL
GRAMADO
CANELA
VACARIA
LAGEADO
ESTRELA
SOBRADO
BALNEÁRIO GAIVOTA
ERVO
JACINTO MACHADO
TURVO
CAMBAÚ DO SUL
MORRINHOS DO SUL
TRES CACHOEIRAS
TERRA DE AREIA
TRES FORQUILHAS
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBIRELA
TAQUARA
ROLANTE
PARAÍ
CARLOS BARBOSA
FARROUPILHA
FLORES DA CUNHA
CAXIAS DO SUL
PETRÓPOLIS
NOVA PETRÓPOLIS
VACARIA
LAGEADO
ESTRELA
SOBRADO
SANTA MARIA
SANTA CRUZ DO SUL
VENÂNCIO AIRES
SÃO JERÔNIMO
SÃO JOSÉ DO SUL
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
BOM PRINCÍPIO
FELIZ
TAPES
SÃO JOSÉ DO NORTE
ELDORADO DO SUL
SÃO JERÔNIMO
CHARQUEADAS
NOVA SANTA RITA
SAPUCAIA DO SUL
CANOAS
ALVORADA
GRAVATAÍ
TRAMANDAÍ
CAPÃO DA CANOA
TORRES
PASSO DE TORRES
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBIRELA
TAQUARA
ROLANTE
PARAÍ
CARLOS BARBOSA
FARROUPILHA
FLORES DA CUNHA
CAXIAS DO SUL
PETRÓPOLIS
NOVA PETRÓPOLIS
VACARIA
LAGEADO
ESTRELA
SOBRADO
SANTA MARIA
SANTA CRUZ DO SUL
VENÂNCIO AIRES
SÃO JERÔNIMO
SÃO JOSÉ DO SUL
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
BOM PRINCÍPIO
FELIZ
TAPES
SÃO JOSÉ DO NORTE
ELDORADO DO SUL
SÃO JERÔNIMO
CHARQUEADAS
NOVA SANTA RITA
SAPUCAIA DO SUL
CANOAS
ALVORADA
GRAVATAÍ
TRAMANDAÍ
CAPÃO DA CANOA
TORRES
PASSO DE TORRES
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBIRELA
TAQUARA
ROLANTE
PARAÍ
CARLOS BARBOSA
FARROUPILHA
FLORES DA CUNHA
CAXIAS DO SUL
PETRÓPOLIS
NOVA PETRÓPOLIS
VACARIA
LAGEADO
ESTRELA
SOBRADO
SANTA MARIA
SANTA CRUZ DO SUL
VENÂNCIO AIRES
SÃO JERÔNIMO
SÃO JOSÉ DO SUL
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
BOM PRINCÍPIO
FELIZ
TAPES
SÃO JOSÉ DO NORTE
ELDORADO DO SUL
SÃO JERÔNIMO
CHARQUEADAS
NOVA SANTA RITA
SAPUCAIA DO SUL
CANOAS
ALVORADA
GRAVATAÍ
TRAMANDAÍ
CAPÃO DA CANOA
TORRES
PASSO DE TORRES
SÃO FRANCISCO DE PAULA
CAMBIRELA
TAQUARA
ROLANTE
PARAÍ
CARLOS BARBOSA
FARROUPILHA
FLORES DA CUNHA
CAXIAS DO SUL
PETRÓPOLIS
NOVA PETRÓPOLIS
VACARIA
LAGEADO
ESTRELA
SOBRADO
SANTA MARIA
SANTA CRUZ DO SUL
VENÂNCIO AIRES
SÃO JERÔNIMO
SÃO JOSÉ DO SUL
SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ
BOM PRINCÍPIO
FELIZ
TAPES
SÃO JOSÉ DO NORTE
ELDORADO DO SUL
SÃO JERÔNIMO
CHARQUEADAS
NOVA SANTA RITA
SAPUCAIA DO SUL
CANOAS
ALVORADA
GRAVATAÍ



Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

280. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3842594

Assunto: Colocado reivindicação da comunidade de MNT

Contribuição: Em anexo. Retornamos a presença de vossas senhorias, destacando minha posição como Legislador e cidadão referente ao programa de exploração de rodovias (PER), a qual prevê a concessão para instalação de uma praça de pedágio na Rodovia BR 3861 KM 426, conhecida como rodovia da produção, na área de Montenegro.

Como já afirmado, a instalação de uma praça de pedágio em nosso Munícipio, numa área (que abrange pouco mais de 20 km da Rodovia BR 386 (Tabaí - Canoas) está próximo ao III Polo Petroquímico e junto ao distrito industrial de Montenegro e Triunfo, com empresas já instaladas e outros espaços disponíveis, o que poderá acarretar prejuízos as mesmas e desistências de instalação daquelas com intenção.

Estamos pleiteando a realização de uma audiência pública em nosso
município, para que a comunidade tenha a oportunidade de se manifestar sobre o assunto e então, definir posicionamento da região do Vale do Caí.

Ainda, em sendo instalada uma praça de pedágio em nossos domínios,
buscamos uma avaliação nas seguintes considerações:

1) Isenção da cobrança de tarifa para veículos emplacados em Montenegro;

2) Cobrança feita em uma única passagem e não ida e volta;

3) Redução do valor mencionado ou em análise;

4) Que as contrapartidas sejam realizadas de forma imediata, assim que iniciar as atividade;

5) Melhorias nas sinalizações, iluminações, limpeza constante da rodovia, implantação de redutores de velocidade em pontos de entrada de comunidades, bem como instalação de guarda corpos e abrigos de Ônibus."

Justificativa: Em anexo

Anexo:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO
"Montenegro Cidade das Artes
Capital do Tanino e da Citricultura"

Montenegro

Montenegro, 16 de março de 2017.

A
Superintendência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Lajeado - RS

Assunto: Programa de exploração de rodovias (PER).

Prezados Senhores:

Retornamos a presença de vossas senhorias, destacando minha posição como Legislador e cidadão referente ao programa de exploração de rodovias (PER), a qual prevê a concessão para instalação de uma praça de pedágio na Rodovia BR 386/ KM 426, conhecida como rodovia da produção, na área de Montenegro.

Como já afirmado, a instalação de uma praça de pedágio em nosso Munícipio, numa área que abrange pouco mais de 20 km da Rodovia BR 386 (Tabaí – Canoas) está próximo ao III Polo Petroquímico e junto ao distrito industrial de Montenegro e Triunfo, com empresas já instaladas e outros espaços disponíveis, o que poderá acarretar prejuízos as mesmas e desistências de instalação daquelas com intenção.

Estamos pleiteando a realização de uma audiência pública em nosso município, para que a comunidade tenha a oportunidade de se manifestar sobre o assunto e então, definir posicionamento da região do Vale do Caí.

Ainda, em sendo instalada uma praça de pedágio em nossos domínios, buscamos uma avaliação nas seguintes considerações:

1) Isenção da cobrança de tarifa para veículos emplacados em Montenegro;
2) Cobrança feita em uma única passagem e não ida e volta;
3) Redução do valor mencionado ou em análise;
4) Que as contrapartidas sejam realizadas de forma imediata, assim que iniciar as atividades;
5) Melhorias nas sinalizações, iluminações, limpeza constante da rodovia, implantação de redutores de velocidade em pontos de entrada de comunidades, bem como instalação de guarda corpos e abrigos de ônibus.

Atenciosamente.

Cristiano Von Rosenthal Braatz
Vereador de Montenegro - PMDB

c.c. Sr. Jorge Bastos – Diretor Geral da ANTT

"DOE ÓRGÃOS, DOE SANGUE: SALVE VIDAS"

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE MONTENEGRO
"Montenegro Cidade das Artes
Capital do Tanino e da Citricultura"

Montenegro

Montenegro, 16 de março de 2017.

A
Superintendência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Lajeado - RS

Assunto: Representante
Programa de exploração de rodovias (PER).

Prezados Senhores:

Tendo em vista que na data de hoje foi agendado reunião em Porto Alegre, coincidindo horário, estamos impossibilitados de comparecer a Audiência Pública da ANTT em Lajeado.

Peço seja registrado que estarei sendo representado por minha Assessora Parlamentar, senhor Janete Maria Hörlle Zirbes.

Junto está sendo enviada nossa manifestação e posicionamento com relação ao assunto, para que vossas senhorias tomem conhecimento.

Atenciosamente.

Cristiano Von Rosenthal Braatz
Vereador de Montenegro - PMDB

"DOE ÓRGÃOS, DOE SANGUE: SALVE VIDAS"

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, podemos citar a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção) logo no início do prazo da concessão, assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) depois de 6 meses do início do prazo da concessão, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação do projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Lembramos que o início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão).

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

281. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3842644

Assunto: Posição da entidade em relação ao pedágio
Contribuição: Em anexo. POSICIONAMENTO DA ACI MONTENIEGRO/PARECI NOVOS SOBRE A
INSTALAÇÃO DE UMA PRAÇA DE PEDÁGIO NA BR 386

A Diretoria da ACI de Montenegro e Pareci Novo realizou reunião no dia 07/03/2017 para analisar a proposta do Governo Federal de concessão da manutenção e ampliação de rodovias federais no RS à iniciativa privada.
Foi analisada a conjuntura atual das rodovias, seu estado de conservação e o custo dos pedágios já existentes sobre o setor produtivo gaúcho.
A conclusão Inicial foi que já existe um custo considerável onerando o setor produtivo através dos pedágios já instalados. Incluir novas praças de pedágio significa sobrecarregar as empresas e as famílias com custos proibitivos no uso das rodovias.
Deveriam ser feitos todos os esforços possíveis para melhorar e conservar nossas estradas sem aumentar o custo para os usuários das mesmas.
Por outro lado, existem conhecidas limitações nos orçamentos da União e do Estado do RS que limitam os investimentos em infraestrutura. Também se verifica m a melhora significativa da qualidade das rodovias nos trechos em que existem pedágios administrados de forma competente,
Levando em conta esta realidade e não havendo solução possível no momento sem a cobrança de pedágios, entendemos que o projeto precisa ser melhorado em alguns aspectos importantes.
O primeiro deles é a fixação dos valores de forma adequada, para não onerar mais do que necessário aos usuários e a permanente fiscalização das empresas responsáveis pelos pedágios para que o custo dos mesmos tenha corno contrapartida a diminuição dos custos de manutenção dos veículos e a redução dos acidentes de trânsito,
O segundo é a redução do tempo máximo para que a empresa vencedora faça as

melhorias em todas as rodovias e a duplicação do trecho Estrela - Tio Hugo, uma vez que doze anos é um prazo longo demais para esperar pela duplicação.
São estas as considerações a serem encaminhadas na consulta pública sobre a concessão de rodovias federais no RS."

Justificativa: Em anexo

Anexo:

ACI MONTENEGRO PARECI NOVO

POSICIONAMENTO DA ACI MONTENEGRO/PARECI NOVOS SOBRE A INSTALAÇÃO DE UMA PRAÇA DE PEDÁGIO NA BR 386

A Diretoria da ACI de Montenegro e Pareci Novo realizou reunião no dia 07/03/2017 para analisar a proposta do Governo Federal de concessão da manutenção e ampliação de rodovias federais no RS à iniciativa privada.

Foi analisada a conjuntura atual das rodovias, seu estado de conservação e o custo dos pedágios já existentes sobre o setor produtivo gaúcho.

A conclusão inicial foi que já existe um custo considerável onerando o setor produtivo através dos pedágios já instalados. Incluir novas praças de pedágio significa sobrecarregar as empresas e as famílias com custos proibitivos no uso das rodovias.

Deveriam ser feitos todos os esforços possíveis para melhorar e conservar nossas estradas sem aumentar o custo para os usuários das mesmas.

Por outro lado existem conhecidas limitações nos orçamentos da União e do Estado do RS que limitam os investimentos em infraestrutura. Também se verifica uma melhora significativa da qualidade das rodovias nos trechos em que existem pedágios administrados de forma competente.

Levando em conta esta realidade e não havendo solução possível no momento sem a cobrança de pedágios, entendemos que o projeto precisa ser melhorado em alguns aspectos importantes.

O primeiro deles é a fixação dos valores de forma adequada, para não onerar mais do que necessário aos usuários e a permanente fiscalização das empresas responsáveis

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo

R. Ramiro Barcelos, 1700 | Montenegro - RS | CEP 95.780-000
(51) 3057 4344 | acimontenegro@acimontenegro.org.br
www.acimontenegro.org.br

ACI MONTENEGRO PARECI NOVO

pelos pedágios para que o custo dos mesmos tenha como contrapartida a diminuição dos custos de manutenção dos veículos e a redução dos acidentes de trânsito.

O segundo é a redução do tempo máximo para que a empresa vencedora faça as melhorias em todas as rodovias e a duplicação do trecho Estrela – Tio Hugo, uma vez que doze anos é um prazo longo demais para esperar pela duplicação.

São estas as considerações a serem encaminhadas na consulta pública sobre a concessão de rodovias federais no RS.

Waldir João Kleber
Presidente

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro e Pareci Novo, com as duplicações e melhorias previstas na concessão. O trecho entre Tabaí e Canoas, segmento de 54 km em multifaixas, que, embora possua duas faixas de rolamento por sentido, não conta atualmente com separador central (defensa ou barreira New Jersey), levando a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Já o trecho entre Estrela e Lajeado contará com vias marginais em toda a sua área de travessia urbana, além de faixa de rolamento adicional em Lajeado. Na sequência, do final da travessia urbana de Lajeado até Carazinho, o trecho será integralmente duplicado gradualmente, iniciando no 3º ano e sendo concluídas no integralmente até o 12º ano, perfazendo 166 km. No caso específico do trecho até Tio Hugo, as obras serão concluídas até o 10º ano de concessão. Adicionalmente, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização e no pavimento, as quais permitirão uma redução imediata do elevado número de acidentes que ocorre atualmente na BR-386.

282. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3842661

Assunto: Em anexo

Contribuição: "Em anexo. Ao senhor Presidente da Mesa Diretora

O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades (Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT,

Câmara de Indústria e Comércio - CIC), e
demais líderes regionais, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região, vem a público expor sua contrariedade com a possibilidade de deslocamento de praça de pedágio prevista na região do Botucaraí, para a região do Vale do Taquari.
Legitimamente, a região do Alto da Serra do Botucaraí solicita que não haja duas praças de pedágio próximas, ou seja, Soledade e Tio Hugo. No entanto, essa praça não pode ser mais uma deslocada para a nossa região.
Salientarmos que no Vale do Taquari já existem 3 praças de pedágio estaduais, via Empresa Gaúcha de Rodovias - EGR: Encantado, em seu deslocamento para a região de Guaporé; Boa Vista do Sul, em seu deslocamento para a Serra Gaúcha; e, Cruzeiro do Sul, em seu deslocamerito para Santa Cruz do Sul e região. Das regiões pedagiadas pelo Estado é a região que mais possui praças de pedágio.
No edital da nova concessão, em discussão neste momento, estão previstas praças de pedágio, em Fazenda Vilanova, município do Vale do Taquari e Monte Negro, na região vizinha e que são duas praças para pagarmos pedágio em nossa ida a capital gaúcha.
Ainda, estão previstas as duas praças na região do Botucaraí, Soledade e Tio Hugo, que suas duas cobranças para nosso deslocamento para a região de Passo Fundo.
Se, seguindo a fala do Ministro dos Transportes, essa praça for deslocada, e se esse deslocamento ocorrer para a região do Vale do Taquari, serão 5 praças de pedágio dentro da região e mais duas, uma para nos deslocar a Porto Alegre e outra, para Passo Fundo.
Não vamos admitir que a região, já prejudicada por pedagiamentos estaduais, seja cercada, diferentemente de outras regiões do Estado. E essa perspectiva que causa a perda de competitividade regional e que nos causa a preocupação com esse fato.
Assim, solicitamos que sim, seja resolvido o problema da região do Botucaraí, mas que para que essa questão tenha solução, não seja transferido o problema para a nossa região. Isso prejudicará muito o deslocamento intraregional e nestas condições, o Vale do Taquari não concorda.
A região está mobilizada e engajada com vistas ao melhor para nossa sociedade, assim, pedimos que todas as nossas solicitações sejam consideradas e estamos a disposição para eventuais esclarecimentos."

Justificativa: Em anexo

Anexo:

CODEVAT

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO VALE DO TAQUARI

Oficio 009/CODEVAT

Vale do Taquari, 16 de março de 2017.

Ao senhor Presidente da Mesa Diretora

O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades (Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT, Câmara de Indústria e Comércio – CIC), e demais líderes regionais, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região, vem a público expor sua contrariedade com a possibilidade de deslocamento de praça de pedágio prevista na região do Botucaraí, para a região do Vale do Taquari.

Legitimamente, a região do Alto da Serra do Botucaraí solicita que não haja duas praças de pedágio próximas, ou seja, Soledade e Tio Hugo. No entanto, essa praça não pode ser mais uma deslocada para a nossa região.

Salientamos que no Vale do Taquari já existem 3 praças de pedágio estaduais, via Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR: Encantado, em seu deslocamento para a região de Guaporé; Boa Vista do Sul, em seu deslocamento para a Serra Gaúcha; e, Cruzeiro do Sul, em seu deslocamento para Santa Cruz do Sul e região. Das regiões pedagiadas pelo Estado é a região que mais possui praças de pedágio.

No edital da nova concessão, em discussão neste momento, estão previstas praças de pedágio, em Fazenda Vilanova, município do Vale do Taquari e Monte Negro, na região vizinha e que são duas praças para pagarmos pedágio em nossa ida a capital gaúcha.

Ainda, estão previstas as duas praças na região do Botucaraí, Soledade e Tio Hugo, que suas duas cobranças para nosso deslocamento para a região de Passo Fundo.

Se, seguindo a fala do Ministro dos Transportes, essa praça for deslocada, e se esse deslocamento ocorrer para a região do Vale do Taquari, serão 5 praças de pedágio dentro da região e mais duas, uma para nos deslocar a Porto Alegre e outra, para Passo Fundo.

Não vamos admitir que a região, já prejudicada por pedagiamentos estaduais, seja cercada, diferentemente de outras regiões do Estado. E essa perspectiva que causa a perda de competitividade regional e que nos causa a preocupação com esse fato.

Assim, solicitamos que sim, seja resolvido o problema da região do Botucaraí, mas que para que essa questão tenha solução, não seja transferido o problema para a nossa região. Isso prejudicará muito o deslocamento intraregional e nestas condições, o Vale do Taquari não concorda.

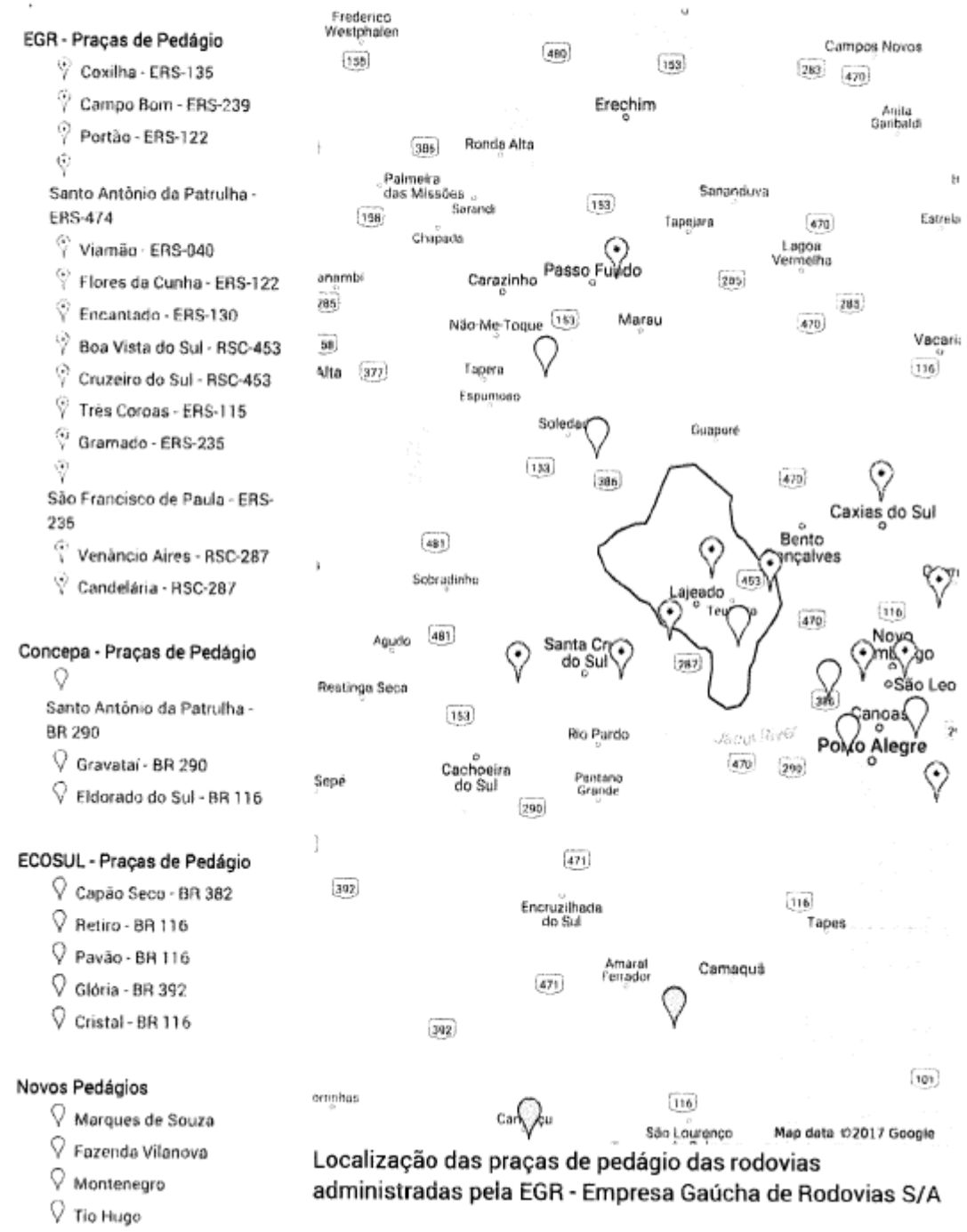
A região está mobilizada e engajada com vistas ao melhor para nossa sociedade, assim, pedimos que todas as nossas solicitações sejam consideradas e estamos à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente

Cintia Agostini
Presidente do CODEVAT

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014
Fones: (51) 37147023/7000 r.5919

Praças de Pedágio RS



Localização das praças de pedágio das rodovias administradas pela EGR - Empresa Gaúcha de Rodovias S/A

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Boticaraí e do Vale do Taquari.

283. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842670

Assunto: Em anexo

Contribuição: Anexo. O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades, quais sejam Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVPT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT e Câmara de Indústria, Com6rcio e Serviços do Vale do Taquari-CICNT, e demais líderes regionais, consideram:

A intenção de concessão de rodovias no estado do Rio Grande do Sul, descritas no Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-1O1/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290;

Os princípios da publicidade, isonomia, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, que devem nortear todas as ações da administração pública

direta e indireta;

Que a citada concessão está prevista para durar 30 longos anos, podendo ser renovada por mais 30 anos, atingindo diretamente e especialmente toda a economia do Vale do Taquari, região formada por municípios de pequeno porte e cuja agricultura familiar e cooperativa é o fator que impulsiona o desenvolvimento local;

Que após a realização de 2 (duas) audiências públicas e inúmeras reuniões das entidades Notificantes e outras sobre o tema, bem como após detida análise dos poucos documentos que foram tornados públicos sobre este tema, restaram numerosas e importantes dúvidas sobre diversos pontos desse processo;

As entidades que a esta subscreve, vem formalmente e respeitosamente através do presente instrumento particular e na melhor forma admitida em direito, solicita ao MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES e a ANTT, para que, no prazo de 10 (dez) dias, apresentem detalhadamente e com os documentos comprobatórios, as seguintes informações:

1. Se foi realizado estudo do impacto socioeconômico que as praças de pedágios previstas nos editais, especialmente aquelas previstas na BR-386, irão ocasionar nos municípios das regiões cortadas pelas rodovias a serem pedagiadas? Enviar cópia dos estudos e relatório detalhado.

2. Qual a forma de cálculo e os valores considerados para que se fosse arbitrado o valor das tarifas de cada praça, detalhando-se o porque da utilização de cada fator e de cada valor considerado.

3. Objetivamente, descrever cada obra prevista para realização e enviar cópia de cada projeto, na medida em que, provavelmente, estas obras foram consideradas para o cálculo das tarifas e valores de investimento.

4. Quando, como e por quem foi realizado o levantamento do tráfego de veículos pelas rodovias, especialmente a rodovia 386, considerado para o cálculo das tarifas? Este levantamento considera a proporção de motos, carros, Ônibus e caminhões no referido cálculo? Qual a fórmula e critérios considerados para a progressão anual do aumento de veículos transitando pelas rodovias e como este impacto foi medido na tarifa ao longo do tempo?

5. Qual o calendário detalhado do início de cada obra prevista, na medida em que o edita1 é extremamente vago neste sentido?

6. Os valores considerados para as tarifas estão datados de março de 2015. Os

estudos técnicos foram realizados a partir de julho de 2015 e homologados em 23 de dezembro de 2016. Como estabelecer o valor das tarifas antes mesmo de analisar-se os valores a serem investidos nas rodovias? O valor da tarifa não deveria ser estabelecido considerando-se as necessidades de duplicação e obras nas rodovias a serem concedidas?

7. Qual o critério e as razões de escolha adotados para a escolha dos locais onde estão previstas as praças de pedágio?

Solicitamos que a resposta a este ofício deverá ser encaminhada diretamente aos solicitantes, nos endereços que seguem:

Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT: Rua Avelino Tallini, 171, sala 212, prédio 20, bairro Universitário, Lajeado, RS, CEP 95914-014.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente,

Justificativa: Em anexo

Anexo:

CODEVAT
CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO VALE DO TAQUARI

Ofício 008/CODEVAT

Vale do Taquari, 13 de março de 2017

O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades, quais sejam Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari – AVAT e Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari-CIC/VT, e demais líderes regionais, consideram:

- A intenção de concessão de rodovias no estado do Rio Grande do Sul, descritas no Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290;
- Os princípios da publicidade, isonomia, legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, que devem nortear todas as ações da administração pública direta e indireta;
- Que a citada concessão está prevista para durar 30 longos anos, podendo ser renovada por mais 30 anos, atingindo diretamente e especialmente toda a economia do Vale do Taquari, região formada por municípios de pequeno porte e cuja

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014
Fones: (51) 37147023/7000 r.5919

agricultura familiar e cooperativa é o fator que impulsiona o desenvolvimento local;

- Que após a realização de 2 (duas) audiências públicas e inúmeras reuniões das entidades Notificantes e outras sobre o tema, bem como após detida análise dos poucos documentos que foram tornados públicos sobre este tema, restaram numerosas e importantes dúvidas sobre diversos pontos desse processo;

As entidades que a esta subscreve, vem formalmente e respeitosamente através do presente instrumento particular e na melhor forma admitida em direito, **solicita** ao MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES e a ANTT, para que, no prazo de 10 (dez) dias, apresentem detalhadamente e com os documentos comprobatórios, as seguintes informações:

1. Se foi realizado estudo do impacto sócio-econômico que as praças de pedágios previstas nos editais, especialmente aquelas previstas na BR-386, irão ocasionar nos municípios das regiões cortadas pelas rodovias a serem pedagiadas? Enviar cópia dos estudos e relatório detalhado.
2. Qual a forma de cálculo e os valores considerados para que se fosse arbitrado o valor das tarifas de cada praça, detalhando-se o porque da utilização de cada fator e de cada valor considerado.
3. Objetivamente, descrever cada obra prevista para realização e enviar cópia de cada projeto, na medida em que, provavelmente, estas obras foram consideradas para o cálculo das tarifas e valores de investimento.
4. Quando, como e por quem foi realizado o levantamento do tráfego de veículos pelas rodovias, especialmente a rodovia 386, considerado para o cálculo das tarifas? Este levantamento considera a proporção de motos, carros, ônibus e caminhões no referido cálculo? Qual a fórmula e critérios considerados para a progressão anual do aumento de veículos transitando pelas rodovias e como este impacto foi medido na tarifa ao longo do tempo?
5. Qual o calendário detalhado do início de cada obra prevista, na medida em que o

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014

edital é extremamente vago neste sentido?

6. Os valores considerados para as tarifas estão datados de março de 2015. Os estudos técnicos foram realizados a partir de julho de 2015 e homologados em 23 de dezembro de 2016. Como estabelecer o valor das tarifas antes mesmo de analisar-se os valores a serem investidos nas rodovias? O valor da tarifa não deveria ser estabelecido considerando-se as necessidades de duplicação e obras nas rodovias a serem concedidas?
7. Qual o critério e as razões de escolha adotados para a escolha dos locais onde estão previstas as praças de pedágio?

Solicitamos que a resposta a este ofício deverá ser encaminhada diretamente aos solicitantes, nos endereços que seguem:

Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT: Rua Avelino Tallini, 171, sala 212/prédio 20, bairro Universitário, Lajeado, RS, CEP 95914-014.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente,

Cintia Agostini

Presidente do CODEVAT

Presidente da Mesa Diretora

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Secretaria do CODEVAT
Rua Avelino Tallini, 171 - Sala 212/Prédio 20 (TECNOVATES)
Bairro Universitário - Lajeado/RS
CEP: 95914-014

Resposta da área técnica: Todas as informações necessárias para a análise do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul foram devidamente disponibilizadas no sítio da ANTT, Audiência Pública nº 001/2017, tanto no que diz respeito a estudos de tráfego, de engenharia ou ainda econômico-financeiros encontram-se exaustivamente detalhadas nos relatórios e planilhas divulgadas.

Sobre o cronograma de obras e serviços, o mesmo está detalhado no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

Ainda, por se tratar de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica, comumente adotados para este tipo de projetos de infraestrutura, não há o detalhamento do projeto de cada obra (o qual será desenvolvido pela futura concessionária e em seguida apresentado para aprovação à ANTT), mas sim a sua precificação e descrição da funcionalidade exigida.

Os levantamentos de tráfego são realizados conforme as boas práticas dos métodos clássicos de contagens volumétricas largamente utilizadas para este fim, considerando a coleta de dados em diversos pontos das rodovias estudadas, além da realização de pesquisas de origem-destino (OD) e de preferência declarada (PD) com usuários da rodovia. Todo o tráfego medido é classificado de acordo com a sua característica (motos, carros, ônibus, caminhões, entre outros) e número de eixos. Com o mesmo nível de rigor são realizadas as projeções de tráfego ao longo o período da concessão, as quais utilizam indicadores provenientes de dados econômicos históricos e projetados amplamente reconhecidos nesse campo, como o relatório Focus/Bacen, para se prever o comportamento do tráfego.O cálculo da Tarifa Básica de Pedágio é resultado de fluxo de caixa que equilibra todos os dispêndios previstos ao longo do período de concessão, decorrentes dos investimentos e serviços realizados, com as receitas tarifárias estimadas em função do tráfego projetado, a uma taxa interna de retorno (taxa de desconto) de 9,2% ao ano. Em suma, não há qualquer fixação de tarifa, uma vez que essa é resultado das necessidades/demandas do sistema rodoviário pela sua base de tarifária pagante. Todos os valores expressos na audiência pública tinham como data-base março/2015, tendo sido somente a sua aprovação realizada a posteriori, sem

qualquer afetação nos mesmos. Na versão pós audiência pública, juntamente com os ajustes decorrentes das demandas acatadas, será feita a atualização dos preços a bases mais recentes.

A definição da localização do posicionamento das praças de pedágio é realizado com base em diversos critérios, entre os quais estão a inexistência de fluxos pendulares, não segregação localidades próximas integradas, como sedes e bairros ou distritos de municípios, afastamento das manchas urbanas, condições favoráveis de topografia e solo, não ocupação da faixa de domínio da rodovia, distribuição mais uniforme possível entre praças, menor densidade da malha viária adjacente, menor relação de iniquidade na cobrança entre usuários. Em síntese, o objetivo é tarifar da forma mais equilibrada e equânime o fluxo de médio a longo curso, evitando a cobrança em fluxos locais.

284. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842679

Assunto: Em anexo

Contribuição: anexo. O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades, quais sejam Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari - AVAT e Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari- CICNT, e demais líderes regionais, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região, solicita ao Senhor Ministro que considere os aspectos que seguem na consecução da referida concessão.

A região do Vale do Taquari está disposta e solicita a formação de um grupo de trabalho, no qual participará uma comissão da região e os órgãos do governo federal, para tratar tecnicamente os termos deste edital. Nossa região fez debates regionais sobre o tema, participou das audiências que houveram, continuará participando de todos os encontros, mas necessita ter clareza dos aspectos que

estão no edital, no contrato e no Programa de Exploração da Rodovia - PER. Nos termos que hoje o edital está proposto, o Vale do Taquari não concorda e não aceita, no entanto, está aberto ao debate e, com transparência, quer discutir vários aspectos previstos nesta concessão. Dentre estes, estão os citados:

- VDMA (média de circulação de veículos nas praças): o VDMA previsto para o terceiro ano de todas as praças em discussão, ou seja, BRs 290/101/448/386 é de 18.160 veiculas. No entanto, levantamentos oficiais do CODEVAT, que atentam para o período de 2012, quando da antiga concessão, indicam que na praça de Fazenda Vilanova circulavam, naquele período, 11.907 veículos/dia. Ainda, por informações extraoficiais existentes atualmente, indicam que circulam somente nesta rodovia, 30 mil veículos/dia. A região solicita a abertura destas informaç6es e a possível revisão destes dados, a partir de uma reavaliação técnica.

- valores dos tetos previstos nas tarifas: para o Vale do Taquari, os valores são muito superiores a nossa capacidade de pagamento, não somente em se tratando da região, mas como de todos os que circulam por essa rodovia. Associada a essa concessão, em nossa região estão instaladas três praças de pedágio da Empresa Gaúcha de Rodovias - EGR e esse e um custo que impacta diretamente na competitividade regional, já que outras rodovias e regiões não possuem o pedagiamento igual a nossa.

- duplicação da BR 386: para iniciar a duplicação dos 219,70 kms da BR 386, do trecho de Lajeado até o entroncamento com Passo Fundo, o edita1 prevê obras a partir do final do primeiro terço da concessão, ou seja, 10 anos. Para o Vale do Taquari essa proposta e inaceitável. Portanto, nossa condição de duplicação e que as obras sejam iniciadas no início da concessão.

- praças de pedágio: a discussão regional não perpassa a diminuição de praças pois temos clareza que as praças podem diluir os valores pagos e usuário vai pagar pelo trecho percorrido. Assim, sugerimos incluir imediatamente ou logo adiante, no trecho da BR 448 desta concessão, como um trecho a ter uma praça de pedágio, diluindo assim os valores das demais praças da BR 386.

- Programa de Exploração da Rodovia - PER: no PER estão relacionados um conjunto de obras para a região, no entanto, os municípios já identificaram que existem obras necessárias e que não foram previstas nos termos do programa. Algumas obras já foram expostas nas audiências e todas devem ser discutidas neste grupo de trabalho a ser formado, para então verificarmos as necessidades e

adequarmos as possibilidades do contrato de concessão. Além disso, algumas dessas obras devem e podem ocorrer antes da duplicação naqueles trechos, pois assim teremos resultados significativos em termos de segurança das nossas rodovias.

- prazo de renovação do contrato: o contrato de concessão é por 30 anos, o que já nos parece um período longo. No entanto, nosso maior questionamento estão nos até 30 anos previstos para renovação deste mesmo contrato. A região solicita que este período de renovação não seja de até mais 30 anos, que haja sim um período de renovação para ajustes de concessão, mas que para um novo período longo, seja feita nova concessão.

- tecnologia no sistema de cobrança: é sabido que em países desenvolvidos, os sistemas de cobrança são feitos por dispositivos existentes nas rodovias e veículos, onde o usuário paga por quilometro rodado. Assim, solicitamos que este contrato preveja, em suas cláusulas, que em determinado período, por exemplo, na metade do contrato, haja uma mudança tecnológica do sistema de cobrança e adequação do sistema desta concessão aos modelos internacionais.

- contrapartidas da União: é de conhecimento geral que a União possui orçamento para a manutenção da BR 386. Além disso, existe um imposto cobrado sobre combustíveis que que deve ser utilizado na malha viária nacional, a CIDEi - Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico. O Vale do Taquari indica que possamos, nesta concessão, usar os recursos da União, em um formato inovador e que poderia minimizar o impacto da concessão para a sociedade regional.

- conselho de usuários: por fim, e por experiência do Vale do Taquari, sugerimos que o edital contemple um formato de Conselho de Usuários. O referido Conselho terá o papel de mediar as necessidades regionais com a empresa que administrará a rodovia no período de Concessão.

O Vale do Taquari está mobilizado e engajado com vistas ao melhor para nossa sociedade, assim, pedimos que a nossa solicitação seja considerada e que tenhamos um grupo a se debruçar sobre o tema, para melhorarmos a condição deste edital. Nossa região pode ser avalista deste edital, no entanto, ele deve atender as necessidades e suprir as potencialidades do Vale do Taquari e das regiões que circulam na BR 386.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Presidente CODEVAT

Justificativa: Em anexo

Anexo:

CODEVAT

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO VALE DO TAQUARI

Oficio 007/CODEVAT

Vale do Taquari, 13 de março de 2017.

O Vale do Taquari, aqui representado por suas entidades, quais sejam Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari - CODEVAT, Associação dos Municípios do Vale do Taquari - AMVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari – AVAT e Câmara de Indústria, Comércio e Serviços do Vale do Taquari-CIC/VT, e demais líderes regionais, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região, solicita ao Senhor Ministro que considere os aspectos que seguem na consecução da referida concessão.

A região do Vale do Taquari está disposta e **solicita a formação de um grupo de trabalho**, no qual participará uma comissão da região e os órgãos do governo federal, para tratar tecnicamente os termos deste edital. Nossa região fez debates regionais sobre o tema, participou das audiências que houveram, continuará participando de todos os encontros, mas necessita ter clareza dos aspectos que estão no edital, no contrato e no Programa de Exploração da Rodovia - PER. Nos termos que hoje o edital está proposto, o Vale do Taquari não concorda e não aceita, no entanto, está aberto ao debate e, com transparência, quer discutir vários aspectos previstos nesta concessão. Dentre estes, estão os citados:

- **VDMA (média de circulação de veículos nas praças)**: o VDMA previsto para o terceiro ano de todas as praças em discussão, ou seja, BRs 290/101/448/386 é de 18.160 veículos. No entanto, levantamentos oficiais do CODEVAT, que atentam para o período de 2012, quando da antiga concessão, indicam que na praça de Fazenda Vilanova circulavam, naquele período, 11.907 veículos/dia. Ainda, por informações extraoficiais existentes atualmente, indicam que circulam somente nesta rodovia, 30 mil veículos/dia. A região solicita a abertura destas informações e a possível revisão destes dados, a partir de uma reavaliação técnica.

- **valores dos tetos previstos nas tarifas**: para o Vale do Taquari, os valores são muito superiores a nossa capacidade de pagamento, não somente em se tratando da região, mas como de todos os que circulam por essa rodovia. Associada a essa concessão, em nossa região estão instaladas três praças de pedágio da Empresa Gaúcha de Rodovias – EGR e esse é um custo que impacta diretamente na competitividade regional, já que outras rodovias e regiões não possuem o pedagiamento igual a nossa.

- **duplicação da BR 386**: para iniciar a duplicação dos 219,70 kms da BR 386, do trecho de Lajeado até o entroncamento com Passo Fundo, o edital prevê obras a partir do final do primeiro terço da concessão, ou seja, 10 anos. Para o Vale do Taquari essa proposta é inaceitável. Portanto, nossa condição de duplicação é que as obras sejam iniciadas no início da concessão.

- **praças de pedágio**: a discussão regional não perpassa a diminuição de praças pois temos clareza que as praças podem diluir os valores pagos e usuário vai pagar pelo trecho percorrido. Assim, sugerimos incluir imediatamente ou logo adiante, no trecho da BR 448 desta concessão, como um trecho a ter uma praça de pedágio, diluindo assim os valores das demais praças da BR 386.

- **Programa de Exploração da Rodovia – PER**: no PER estão relacionados um conjunto de obras para a região, no entanto, os municípios já identificaram que existem obras necessárias e que não foram previstas nos termos do programa. Algumas obras já foram expostas nas audiências e todas devem ser discutidas neste grupo de trabalho a ser formado, para então verificarmos as necessidades e adequarmos as possibilidades do contrato de concessão. Além disso, algumas dessas obras devem e podem ocorrer antes da duplicação naqueles trechos, pois assim teremos resultados significativos em termos de segurança das nossas rodovias.

- **prazo de renovação do contrato**: o contrato de concessão é por 30 anos, o que já nos parece um período longo. No entanto, nosso maior questionamento estão nos até 30 anos previstos para renovação deste mesmo contrato. A região solicita que este período de renovação não seja de até mais 30 anos, que haja sim um período de renovação para ajustes de concessão, mas que para um novo período longo, seja feita nova concessão.

- **tecnologia no sistema de cobrança**: é sabido que em países desenvolvidos, os sistemas de cobrança são feitos por dispositivos existentes nas rodovias e veículos, onde o usuário paga por quilometro rodado. Assim, solicitamos que este contrato preveja, em suas cláusulas, que em determinado período, por exemplo, na metade do contrato, haja uma mudança tecnológica do sistema de cobrança e adequação do sistema desta concessão aos modelos internacionais.

- **contrapartidas da União**: é de conhecimento geral que a União possui orçamento para a manutenção da BR 386. Além disso, existe um imposto cobrado sobre combustíveis que que deve ser utilizado na malha viária nacional, a CIDE – Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico. O Vale do

Taquari indica que possamos, nesta concessão, usar os recursos da União, em um formato inovador e que poderia minimizar o impacto da concessão para a sociedade regional.

- **conselho de usuários**: por fim, e por experiência do Vale do Taquari, sugerimos que o edital contemple um formato de Conselho de Usuários. O referido Conselho terá o papel de mediar as necessidades regionais com a empresa que administrará a rodovia no período de Concessão.

O Vale do Taquari está mobilizado e engajado com vistas ao melhor para nossa sociedade, assim, pedimos que a nossa solicitação seja considerada e que tenhamos um grupo a se debruçar sobre o tema, para melhorarmos a condição deste edital. Nossa região pode ser avalista deste edital, no entanto, ele deve atender as necessidades e suprir as potencialidades do Vale do Taquari e das regiões que circulam na BR 386.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Cintia Agostini
Presidente do CODEVAT

Resposta da área técnica: Os valores de VDMA foram obtidos por meio de metodologias consagradas de contagem e projeção, as quais estão detalhadas nos estudos de tráfego disponibilizados no sítio da ANTT. Além disso, os resultados encontrados foram testados e se mostraram consistentes com todos os dados de contagens oficialmente disponíveis, como das concessões estaduais, de estudos prévios e do Plano Nacional de Contagem de Tráfego – PNCT do Departamento

Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. A título de exemplo, verifica-se que no ponto de contagem da Praça 5 (P5), em Fazenda Vila Nova, os estudos indicaram VDMA inicial de 13,3 mil veículos/dia, condizente com a evolução projetada de tráfego nos últimos anos a partir dos 11,9 mil veículos/dia verificados em 2012. Seguramente a rodovia absorve em suas travessias urbanas números bastante superiores de veículos/dia, como os 30 mil veículos/dia mencionados na contribuição, contudo esses trechos ao não receberem praças de pedágio, não podem ser considerados para fins de cálculo das receitas da concessão.

Quanto à questão dos valores de tarifa teto acima da capacidade de pagamento, cabe salientar que as tarifas apresentadas na audiência pública não são finais. Primeiramente porque o projeto apresentado na Audiência Pública é versão preliminar, devendo passar ainda por diversos aperfeiçoamentos nas etapas de revisão prévias ao lançamento do edital de licitação. E, ainda após esses ajustes, tratar-se-á apenas de tarifa teto (de referência) para o leilão, a qual poderá ser reduzida na medida dos lances ofertados pelos participantes do certame. A proposta vencedora nas concessões federais de rodovias é a que apresenta a menor tarifa de pedágio, sendo que nenhum valor de outorga é exigido do concessionário, diferindo sobremaneira de outros modelos existentes nos estados brasileiros.

Quanto à duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão, esta premissa levaria à necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários. Ademais, trata-se de obras com etapas preparatórias complexas, havendo necessidade de se superar previamente as etapas de desenvolvimento e aprovação de projetos e de licenciamento ambiental, o que inviabiliza a sua alocação nos primeiros dois anos de concessão. Nesse sentido, a duplicação dos 166 km de Lajeado a Carazinho teve seu cronograma ajustado de forma a aproximá-lo do início da concessão. As obras serão realizadas de forma gradual, divididas em segmentos, os quais foram priorizados para execução do 3º ao 12º ano de concessão, buscando não onerar demasiadamente o usuário da rodovia.

Em relação à sugestão de uma nova praça de pedágio, é relevante esclarecer que, fundamentado nos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, é definido sistema de pedagiamento otimizado – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará

receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos. Especificamente quanto à colocação de praça de pedágio na BR-448, tal possibilidade foi testada e se mostrou tecnicamente inviável, sobretudo em função da existência de rota alternativa paralela, a BR-116, o que geraria provável redução do tráfego hoje existente na rodovia, pouco contribuindo para incrementar a receitas da concessão e ao mesmo tempo ainda afastando os usuários de infraestrutura de alta capacidade prevista para desafogar o fluxo pendular da região metropolitana de Porto Alegre.

Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. No que tange ao detalhamento das obras no PER, convém observar o item relativo a investimentos de ampliação de capacidade nos estudos ajustados a serem publicados pós audiência pública, os quais informam de maneira pormenorizada todos os investimentos previstos dessa natureza previstos para a concessão, incluindo aqueles provenientes de demandas acatadas no âmbito das contribuições recebidas.

A respeito do prazo de renovação ou prorrogação, é importante dizer que a prorrogação não ocorre de forma automática, mas somente de forma motivada, o que restringe fortemente a possibilidade de renovação em três hipóteses específicas (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado; (ii) em decorrência

de força maior, devidamente comprovada; e (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração. Tecida esta consideração, o prazo pelo qual seria renovada a concessão ganha um caráter de menor importância, pois caso venha a ocorrer a prorrogação, nessa hipótese (i) diante da possível vantajosidade da prorrogação, é positivo que o poder público tenha a possibilidade de escolher prazo adicional que lhe convier; (ii) confere-se também flexibilidade importante para que o prazo seja suficiente para o desenvolvimento das tratativas adotadas em relação ao evento de força maior; e (iii) pode ser interessante utilizar do mecanismo de prazo para compensar a inclusão de investimentos originalmente não previstos no PER, que venham a se tornar necessários com o desenvolvimento das regiões de influência da rodovia. Além disso, a recente Lei nº 13.448 previu que a prorrogação contratual ou antecipada somente pode ser realizada após passar por estudos detalhados que demonstrem o seu interesse público e mediante a realização de consulta pública prévia.

Sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

Quanto a contrapartidas da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de

manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

285. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842695

Assunto: -

Contribuição: Por que só o PMDB quer pedágio. Custo do pedágio tarifa única R$ 3,00.

Justificativa: -

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos. Tendo em vista a limitação dos recursos orçamentários pela qual passa o Governo Federal, não existe, por enquanto, perspectiva de adotar o modelo das Parcerias Público-Privadas para concessões de rodovias federais.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de

pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015.

286. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842702

Assunto: Contemplação de melhorias

Contribuição: Conforme documento em anexo, esta instalação é prejudicada (ou inviabilizada) pela falta de acesso à rodovia. Em determinados trechos onde ocorre a duplicação, inclusive, já estão ocorrendo problemas com empresas que estão se instalando encontram muita dificuldade de acesso a BR/386, pelo fato de as vias laterais não chegarem a frente de seus terrenos.

4. Melhoria na interseção com a rua João Fell

O projeto inicial de duplicação da BR/386 não prevê rua lateral em um dos lados da rodovia neste ponto. Sendo assim, deverá ser melhorado o acesso a Rua João Fell (trevo/obra de arte), que será a ligação entre BR/386 e RS453 (Rota do Sol), o que aumentará consideravelmente o tráfego pesado na região.

5.- TÚNEL DE ACESSO AOS BAIRROS BOA UNIAO/PINHEIROS.

A CONSTRUÇÃO DE UM TÚNEL ENTRE AS RUAS Cel. Brito e João Lino Braun, daria condições para a melhoria do fluxo de veículos na cidade e poderia tirar da BR/386 um grande número de veículos que a utilizam para acessar, principalmente o bairro Pinheiros. Esta obra, portanto, além de melhorar o fluxo de veículos, contribui para o aumento da segurança na BR/386. O município já possui um projeto Executivo de Passagem inferior sob a Rodovia - TUNNEL LINER - que foi doado ao DNIT em

24/06/2010.

6- Construção ou ampliação da ponte sobre o Rio Taquari na BR 386

Grande fluxo de veículos na rodovia, com tendência de aumentar muito nos próximos anos; tornará a atual obra de arte obsoleta.

7- TRANSPOSIÇÕES DA BR/386. (Dependendo do local e topografia, ou túnel ou passarela)

De acordo com a Lei Municipal no 6.841, 22/11/2016 - Cria Sistema Municipal de Mobilidade Urbana de Estrela.

a)- Final da Transantarita

b)- Rua João Fell

c)- Rua Guilerme Siepmann

d)- Rua Alfredo Matias Arenhardt

e)- Rua Julio Carlos Lohmann/Balduino P. Vier

f)- Rua Cel. Brito

g)- Rua João Lino Braun/Augusto Frederico Markus (Acesso ao Porto)

Justificativa: -

Anexo:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL – BRASIL

PREFEITURA MUNICIPAL DE ESTRELA
Rua Julio de Castilhos, 380 – Centro – Estrela/RS
Fone: 39811000

Ofício nº. 014-01/2017-AJI Estrela, 16 de março de 2017.

AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTT

Prezados Srs.

Ao cumprimentá-los, vimos, respeitosamente, perante Vossas Senhorias, apresentar, nesta solenidade, a anexa Relação das Prioridades do Município de Estrela/RS no que concerne à melhorias no processo de concessão da Rodovia BR 386.

Sem mais, com as tradicionais saudações de estima e apreço.

Atenciosamente,

Carlos Rafael Mallmann
Prefeito

A Agência Nacional de Transportes Terrestres
Brasília/DF

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL – BRASIL
PREFEITURA DE ESTRELA
Rua Júlio de Castilhos, 380, Centro – Estrela/RS
Fone: 3981-1000 / 3981-1027

AUDIÊNCIA PÚBLICA ANTT – 16/03/2017 - LAJEADO

RODOVIA BR/386

RELAÇÃO DAS PRIORIDADES DO MUNICÍPIO DE ESTRELA/RS

1.- Construção de um Trevo de acesso da ERS-129 à BR/386 na saída da Vila São José

Este pedido foi apresentado pelos municípios de Estela, Colinas, Imigrante e Roca Sales. Trata-se de um retorno na BR/386, que facilita o acesso de quem sai da Vila São José ou quem vem de Colinas e quer se dirigir para o Centro de Estrela.

2.- MELHORIAS NO ACESSO A PARTIR DA BR/386 À ÁREA DO PORTO DE ESTRELA.

Além de existência de empresas de grande porte instalando-se e/ou ampliando suas atividades naquela área, tal como o ATACADÃO que já está em pleno funcionamento, existe a perspectiva de novos investimentos no Porto. Como já existe um considerável "estrangulamento" no Trevo de acesso a área portuária, é essencial e urgente uma nova obra de arte, como garantia de melhor escoamento da produção daquela área tão importante para a região.

3.- RUAS LATERAIS À BR/386 (dois lados)

Mesmo após a duplicação que está ocorrendo na BR/386, vários trechos entre o Trevo de acesso à Estrela e o Trevo de acesso de Bom Retiro do Sul não estão contemplados com vias laterais. A área tem grande potencialidade para a instalação de empresas, fato de grande relevância para o desenvolvimento dos municípios.

No momento, porém, esta instalação é prejudicada (ou inviabilizada) pela falta de acesso à rodovia. Em determinados trechos onde ocorre a duplicação, inclusive, já estão ocorrendo problemas com empresas que estão se instalando encontram muita dificuldade de acesso à BR/386, pelo fato de as vias laterais não chegarem a frente de seus terrenos.

4.- MELHORIA NA INTERSEÇÃO COM A RUA JOÃO FELL.

O projeto inicial de duplicação da BR/386 não prevê rua lateral em um dos lados da rodovia neste ponto. Sendo assim, deverá ser melhorado o acesso à Rua João Fell (trevo/obra de arte), que será a ligação entre BR/386 e RS453 (Rota do Sol), o que aumentará consideravelmente o tráfego pesado na região.

5.- TÚNEL DE ACESSO AOS BAIRROS BOA UNIÃO/PINHEIROS.

A CONSTRUÇÃO DE UM TÚNEL ENTRE AS RUAS Cel. Brito e João Lino Braun, daria condições para a melhoria do fluxo de veículos na cidade e poderia tirar da BR/386 um grande número de veículos que a utilizam para acessar, principalmente o bairro Pinheiros. Esta obra, portanto, além de melhorar o fluxo de veículos, contribui para o aumento da segurança na BR/386.

O município já possui um projeto Executivo de Passagem inferior sob a Rodovia – TUNNEL LINER – que foi doado ao DNIT em 24/06/2010.

6- Construção ou ampliação da ponte sobre o Rio Taquari na BR 386

Grande fluxo de veículos na rodovia, com tendência de aumentar muito nos próximos anos; tornará a atual obra de arte obsoleta.

7- TRANSPOSIÇÕES DA BR/386. (Dependendo do local e topografia, ou túnel ou passarela)

De acordo com a Lei Municipal nº 6.841, 22/11/2016 – Cria Sistema Municipal de Mobilidade Urbana de Estrela.

a)- Final da Transantarita

b)- Rua João Fell

c)- Rua Guilherme Siepmann

d)- Rua Alfredo Matias Arenhardt

e)- Rua Julio Carlos Lohmann/Balduino P. Vier

f)- Rua Cel. Brito

g)- Rua João Lino Braun/Augusto Frederico Markus (Acesso ao Porto)

Resposta da área técnica: Estas solicitações já foram analisadas anteriormente.

1-Inserido acesso tipo parclo, com conexão com a saída da Vila São José

2-Já está prevista melhoria do acesso ao Porto de Estrela

3-Serão incluídas marginais até ao km352

4-trombeta com ligação, e vias marginais

5-A obra prevista pelo município não cumpre os gabaritos exigidos pelo DNIT. Além disso a sua viabilidade depende da elevação da via principal, uma vez que as ruas em questão estão à mesma cota da BR-386. Tal investimento não se justifica quando existe um trevo a 500m

6-Já está contemplada nos estudos

7-As transposições estão asseguradas pela passarela existente e pela que está prevista no estudo, e a mobilidade será melhorada pelas marginais.

287. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842718

Assunto: Valores de pedágio

Contribuição: O condutor que se mantiver na rodovia de um ponto ao outro cada nova praça de pedágio que ele cegar há uma diminuição percentual do valor. Condutores que vierem de outra rodovia, assim que entrar na rodovia, paga primeira taxa integral e vai recolhendo descontos ao longo da rodovia. Valores pagos podem ser abatidos no IR.

Justificativa: -

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Neste sentido, o oferecimento de descontos para passagens sucessivas em praças de pedágio resultaria numa redução da receita de pedágio prevista, levando a um aumento na Tarifa Básica de Pedágio em cada praça para os usuários da rodovia. O conceito proposto é contrário ao que se busca evitar em uma concessão, a diferenciação entre usuários, a partir da geração de uma iniquidade tarifária entre usuários de maior ou menor curso. A defesa da equidade tarifária e isonomia numa concessão é objeto inclusive objeto de análise do Tribunal de Conta da União (TCU) na sua fiscalização do processo concessório.

Sobre a possibilidade de abatimento das tarifas de pedágio no imposto de renda, cabe considerar que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas). Falar em abrir mão de impostos seria um contrassenso para a União neste contexto.

288. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842754

Assunto: -

Contribuição: Termos um Conselho do Usuário que seja atuante, podendo fiscalizar e auditar inclusive, com informações online de quantidade de veículos e faturamento dos postos ou praças, conforme lei de acesso à informação e transparência.

Justificativa: Estamos cansados de pagar e não saber o que está sendo feito com nosso dinheiro, pois se trata de bem (patrimônio) público.

Resposta da área técnica: A regulamentação das Comissões Tripartites - compostas por representantes do Poder Concedente, das concessionárias e dos usuários para fiscalização dos serviços concedidos pela ANTT, conforme previsto pela Lei nº 8.987/95 - faz parte da Agenda regulatória da ANTT para o biênio 2017/2018, com previsão de conclusão da Resolução Regulatória até o início de 2018.

289. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842771

Assunto: -

Contribuição: Em anexo. Ilustríssimo Senhor Presidente:
Ao cumprimentar Vossa Senhoria cordialmente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta o município de Fazenda Vilanova, vimos, através do presente, solicitar a inclusão de obras complementares a serem executadas ao longo da Rodovia que está inserida no perímetro urbano do Município.
Essas melhorias são fundamentais para a segurança viária como forma de diminuir o elevado risco de acidentes, que podem acarretar desde prejuízos financeiros até a perda de vidas, e dar condições de segurança para trafegabilidade dos vilanovenses, pedestres e condutores de veículos e utilitários que circulam intensamente na BR 386 e vias laterais para suas atividades diárias de trabalho e estudo, entre outras, e acesso aos municípios vizinhos, sendo motivo de insegurança permanente para todos que necessitam transitar nas mesmas para seu deslocamento.
Diante desta situação, que nos preocupa diariamente, bem como a toda população, apresentamos as seguintes sugestões:
- Execução de Passeio Público nas Vias Laterais nos dois sentidos;
- Execução de Viaduto para acesso a Via Láctea:
- Instalação de Iluminação Pública desde o entroncamento da BR 386 com a Via Láctea até o final da elevada no centro de Fazenda Vilanova.
Ainda, tendo em vista o Programa de Exploração da Rodovia - PER, que contempla a implantação de uma Praça de Pedágio no município de Fazenda Vilanova, vimos solicitar que seja contemplada no Edital da Chamada Publica, a isenção da tarifa de pedágio para trânsito dos veículos de Fazenda Vilanova, para não prejudicar financeiramente a população que obrigatoriamente terá de transitar pela Praça de Pedágio diariamente, para ida e volta nas suas rotinas diárias.
Todavia, sendo impossível conceder a isenção aos moradores vilanovenses, vimos informar que a localização constante no projeto atual irá dividir o nosso Município e causar enorme descontentamento aos munícipes, bem como acarretará prejuízos econômicos ao setor de serviços e de comércio de Fazenda Vilanova, e desde já reivindicamos que a construção da Praça de Pedágio seja deslocada de 2 a 3 km no sentido Interior/Capital.

Assim, sendo o que se apresenta para o momento, desde já agradecermos a especial atenção que ao nosso pleito dedicar, bem como colocamo-nos a inteira disposição de Vossa Senhoria através do telefone (51) 981708062 e enviamos nossas cordiais saudações subscrevendo-nos.
Atenciosamente,

Justificativa: -

Anexo:

MUNICÍPIO DE FAZENDA VILANOVA

Oficio Gab. 003/2017 Fazenda Vilanova, 16 de fevereiro de 2017.

Ilustríssimo Senhor Presidente:

Ao cumprimentar Vossa Senhoria cordialmente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), especificamente no trecho da BR 386 que corta o município de Fazenda Vilanova, vimos, através do presente, solicitar a inclusão de obras complementares a serem executadas ao longo da Rodovia que está inserida no perímetro urbano do Município.

Essas melhorias são fundamentais para a segurança viária como forma de diminuir o elevado risco de acidentes, que podem acarretar desde prejuízos financeiros até a perda de vidas, e dar condições de segurança para trafegabilidade dos vilanovenses, pedestres e condutores de veículos e utilitários que circulam intensamente na BR 386 e vias laterais para suas atividades diárias de trabalho e estudo, entre outras, e acesso aos municípios vizinhos, sendo motivo de insegurança permanente para todos que necessitam transitar nas mesmas para seu deslocamento.

Diante desta situação, que nos preocupa diariamente, bem como à toda população, apresentamos as seguintes sugestões:

- Execução de Passeio Público nas Vias Laterais nos dois sentidos;

- Execução de Viaduto para acesso à Via Láctea;

- Instalação de Iluminação Pública desde o entroncamento da BR 386 com a Via Láctea até o final da elevada no centro de Fazenda Vilanova.

Ao Presidente da Mesa Diretora

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Rod. BR 386 - Km 368 - Av. Rio Grande do Sul, 100 | Centro | Fazenda Vilanova | RS | CEP 95875-000
Fone: (51) 3609 2100 | CNPJ: 01.607.509/0001-60
www.fazendavilanova.rs.gov.br | E-mail: administracao@fazendavilanova.rs.gov.br

MUNICÍPIO DE FAZENDA VILANOVA

Ainda, tendo em vista o Programa de Exploração da Rodovia – PER, que contempla a implantação de uma Praça de Pedágio no município de Fazenda Vilanova, vimos solicitar que seja contemplada no Edital da Chamada Pública, a isenção da tarifa de pedágio para trânsito dos veículos de Fazenda Vilanova, para não prejudicar financeiramente a população que obrigatoriamente terá de transitar pela Praça de Pedágio diariamente, para ida e volta nas suas rotinas diárias.

Todavia, sendo impossível conceder a isenção aos moradores vilanovenses, vimos informar que a localização constante no projeto atual irá dividir o nosso Município e causar enorme descontentamento aos munícipes, bem como acarretará prejuízos econômicos ao setor de serviços e de comércio de Fazenda Vilanova, e desde já **reivindicamos** que a construção da Praça de Pedágio seja deslocada de 2 a 3 km no sentido Interior/Capital.

Assim, sendo o que se apresenta para o momento, desde já agradecemos a especial atenção que ao nosso pleito dedicar, bem como colocamo-nos a inteira disposição de Vossa Senhoria através do telefone (51) 981708062 e enviamos nossas cordiais saudações subscrevendo-nos.

Atenciosamente,

JOSÉ LUIZ CENCI

Prefeito Municipal

Rod. BR 386 - Km 368 - Av. Rio Grande do Sul, 100 | Centro | Fazenda Vilanova | RS | CEP 95875-000
Fone: (51) 3609 2100 | CNPJ: 01.607.509/0001-60
www.fazendavilanova.rs.gov.br | E-mail: administracao@fazendavilanova.rs.gov.br

Resposta da área técnica: Os estudos já contemplam uma interseção em desnível do tipo diamante na ligação com a BR-128 (Viá Láctea).

Está prevista iluminação nas travessias urbanas.

Não poderá haver exceções nem isenções no pagamento das tarifas de pedágio.

290. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842789

Assunto: Posicionamento sobre pedágios na BR386 e 448

Contribuição: A cidade de Montenegro será a maior prejudicada com a instalação dos pedágios, duplicação está pronta. Pedimos contrapartida: isenção para as placas de Montenegro. Distrito Industrial, ao lado da praça, será inviabilizado. Prezado Senhor:
Para conhecimento, enviamos em anexo o posicionamento da Associação
Comercial, Industrial e de Serviços de Montenegro/Pareci Novo em relação a instalação de uma praça de pedágio na BR-386.
Atenciosamente,

POSICIONAMENTO DA ACI MONTENEGROIPARECI NOVOS SOBRE A INSTALAÇÃO DE UMA PRAÇA DE PEDÁGIO NA BR 386
A Direitoria da ACI de Montenegro e Pareci Novo realizou reunião no dia 07/03/2017 para analisar a proposta do Governo Federal de concessão da manutenção e ampliação de rodovias federais no RS a iniciativa privada.
Foi analisada a conjuntura atual das rodovias, seu estado de conservação e o custo dos pedágios já existentes sobre o setor produtivo gaúcho.
A conclusão inicial foi que já existe um custo considerável onerando o setor produtivo através dos pedágios já instalados. Incluir novas praças de pedágio significa sobrecarregar as empresas e as famílias com custos proibitivos no uso das rodovias.
Deveriam ser feitos todos os esforços possíveis para melhorar e conservar nossas estradas sem aumentar o custo para os usuários das mesmas.
Por outro lado, existem conhecidas limitações nos orçamentos da União e do Estado do RS que limitam os investimentos em infraestrutura. Também se verifica uma melhora significativa da qualidade das rodovias nos trechos em que existem

pedágios administrados de forma competente.
Levando em conta esta realidade e não havendo solução possível no momento sem a cobrança de pedágios, entendemos que o projeto precisa ser melhorado em alguns aspectos importantes.
O primeiro deles é a fixação dos valores de forma adequada, para não onerar mais do que necessário aos usuários e a permanente fiscalização das empresas responsáveis pelos pedágios para que o custo dos mesmos tenha como contrapartida a diminuição dos custos (de manutenção dos veículos e a redução dos acidentes de trânsito.
O segundo é a redução do tempo máximo para que a empresa vencedora faça as melhorias em todas as rodovias e a duplicação do trecho Estrela - Tio Hugo, uma vez que doze anos é um prazo longo demais para esperar pela duplicação.
São estas as considerações a serem encaminhadas na consulta pública sobre a concessão de rodovias federais no RS.

Justificativa: Pagamos impostos! Situação cômoda do Goveno ao "lavar as mãos" de suas responsabilidades, sobrecarregando o povo com mais taxas e impostos

Anexo:

MONTENEGRO
PARECI NOVO

Montenegro, 09 de março de 2017.

Ilmo. Sr. Vereador
JOEL FABIANO KERBER
Montenegro – RS

Prezado Senhor:

Para conhecimento, enviamos em anexo o posicionamento da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Montenegro/Pareci Novo em relação à instalação de uma praça de pedágio na BR-386.

Atenciosamente,

p/ Waldir João Kleber
Presidente

ACI 002/2017

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo

R. Ramiro Barcelos, 1700 | Montenegro - RS | CEP 95.780-000
(51) 3057.4344 | acimontenegro@acimontenegro.org.br
www.acimontenegro.org.br

66

MONTENEGRO
PARECI NOVO

POSICIONAMENTO DA ACI MONTENEGRO/PARECI NOVOS SOBRE A INSTALAÇÃO DE UMA PRAÇA DE PEDÁGIO NA BR 386

A Diretoria da ACI de Montenegro e Pareci Novo realizou reunião no dia 07/03/2017 para analisar a proposta do Governo Federal de concessão da manutenção e ampliação de rodovias federais no RS à iniciativa privada.

Foi analisada a conjuntura atual das rodovias, seu estado de conservação e o custo dos pedágios já existentes sobre o setor produtivo gaúcho.

A conclusão inicial foi que já existe um custo considerável onerando o setor produtivo através dos pedágios já instalados. Incluir novas praças de pedágio significa sobrecarregar as empresas e as famílias com custos proibitivos no uso das rodovias.

Deveriam ser feitos todos os esforços possíveis para melhorar e conservar nossas estradas sem aumentar o custo para os usuários das mesmas.

Por outro lado existem conhecidas limitações nos orçamentos da União e do Estado do RS que limitam os investimentos em infraestrutura. Também se verifica uma melhora significativa da qualidade das rodovias nos trechos em que existem pedágios administrados de forma competente.

Levando em conta esta realidade e não havendo solução possível no momento sem a cobrança de pedágios, entendemos que o projeto precisa ser melhorado em alguns aspectos importantes.

O primeiro deles é a fixação dos valores de forma adequada, para não onerar mais do que necessário aos usuários e a permanente fiscalização das empresas responsáveis

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo

R. Ramiro Barcelos, 1700 | Montenegro - RS | CEP 95 780-000
(51) 3657 4344 | acimontenegroeac@montenegro.org.br
www.acimontenegro.org.br

MONTENEGRO
PARECI NOVO

pelos pedágios para que o custo dos mesmos tenha como contrapartida a diminuição dos custos de manutenção dos veículos e a redução dos acidentes de trânsito.

O segundo é a redução do tempo máximo para que a empresa vencedora faça as melhorias em todas as rodovias e a duplicação do trecho Estrela – Tio Hugo, uma vez que doze anos é um prazo longo demais para esperar pela duplicação.

São estas as considerações a serem encaminhadas na consulta pública sobre a concessão de rodovias federais no RS.

Waldir João Kleber
Presidente

Associação Comercial Industrial e de
Serviços de Montenegro e Pareci Novo
R. Ramiro Barcelos, 1700 | Montenegro - RS | CEP 95.780-000
(51) 3621-4344 | acimontenegro@acimontenegro.org.br
www.acimontenegro.org.br

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro e Pareci Novo, com as duplicações e melhorias previstas na concessão. O trecho entre Tabaí e Canoas, segmento de 54 km em multifaixas, que, embora possua duas faixas de rolamento por sentido, não conta atualmente com separador central (defensa ou barreira New Jersey), levando a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Já o trecho entre Estrela e Lajeado contará com vias marginais em toda a sua área de travessia urbana, além de faixa de rolamento adicional em Lajeado. Na sequência, do final da travessia urbana de Lajeado até Carazinho, o trecho será integralmente duplicado gradualmente, iniciando no 3º ano e sendo concluídas no integralmente até o 12º ano, perfazendo 166 km. No caso específico do trecho até Tio Hugo, as obras serão concluídas até o 10º ano de concessão. Adicionalmente, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização e no pavimento, as quais permitirão uma redução imediata do elevado número de acidentes que ocorre atualmente na BR-386.

291. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3842816

Assunto: -

Contribuição: O que justifica a existência de duas praças de pedágio em uma distância tão curta (Fazenda Vila Nova e 448), especialmente, tendo em vista que a esmagadora maioria das pessoas irão passar em ambas as praças? Qual a

quantidade de veículos que passam nesse trecho? Se o número efeito for superior ao projetado, o valor de pedágio será reduzido?

Justificativa: -

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.
No que tange ao volume de tráfego, este risco, a maior ou a menor, é de responsabilidade da concessionária, não sendo, portanto, objeto de reequilíbrio.

292. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843040

Assunto: Sugestão

Contribuição: Mudança de modelo. Documento em anexo. A FETRANSUL - Federal das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul, cumprimenta cordialmente Vossa Senhoria e ao mesmo tempo, através do presente, externa preocupações com nosso transporte. Entendemos imprescindível a retirada do projeto de concessão da rodovia BR-386/RS proposta pela ANTT, retornando ao domínio do Ministério dos Transportes. O projeto merece cuidadosa e ampla avaliação, para não onerar, os transportadores de cargas e demais usuários da rodovia. Consideramos adequado o modelo de Concessão Light, com estudo em andamento no Ministério do Planejamento, que certamente atenderá o desejo de

melhorias que a população desta região do Rio Grande do Sul espera. Sem outro particular no momento, renovamos protestos de elevada estima e consideração.

Justificativa: -

Anexo:

FETRANSUL
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

OF. FETRASUL. PRE. Nº 001/2017

Porto Alegre/RS, 17 de março de 2017.

Ilmo. Sr.
VALTER CASIMIRO SILVEIRA
MD Diretor-Geral do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
BRASÍLIA-DF

Ilustríssimo Senhor,

A FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul, cumprimenta cordialmente Vossa Senhoria e ao mesmo tempo, através do presente, externa preocupações com nosso setor de transporte.

ENTENDEMOS imprescindível a retirada do projeto de concessão da rodovia BR-386/RS proposta pela ANTT, retornando ao domínio do Ministério dos Transpores. O projeto merece cuidadosa e ampla avaliação, para não onerar, os transportadores de cargas e demais usuários da rodovia.

CONSIDERAMOS adequado o modelo de "Concessão Light", com estudo em andamento no Ministério do Planejamento, que certamente atenderá o desejo de melhorias que a população desta região do Rio Grande do Sul espera.

Sem outro particular no momento, renovamos protestos de elevada estima e consideração.

Cordialmente,

PAULO VICENTE CALEFFI
Presidente da FETRANSUL

Av. São Pedro, 1439 - CEP 90230-024 - Porto Alegre/RS - Fone: (51) 3342 9299

Resposta da área técnica: O sistema rodoviário composto pela BR-101/290/386/448/RS constitui-se num grande eixo integrador em nível estadual,

nacional e internacional. No plano estadual tem-se a ligação da Região da Produção, cuja porta de entrada no sistema se dá pela BR-386 em Carazinho, escoando seus produtos e facilitando a circulação de pessoas com a Região Metropolitana de Porto Alegre, em associação com a recente rodovia de ampla capacidade e padrão, caracterizada pela BR-101. No âmbito nacional, tem-se a rodovia BR-101/RS, cujo trecho dá início ao amplo corredor que interliga o sul do Brasil. Já internacionalmente, a BR-290, em conjunto com a BR-101, respondem por parcela relevante do comércio exterior que circula por via rodoviária no Mercosul. Nesse sentido, tem-se um sistema completo e integrado, que confere o nome dado ao eixo – Rodovia de Integração do Sul.

Em toda a extensão desse sistema, verificam-se volumes elevados de tráfego, os quais demandam elevados investimentos para a sua operação em nível de serviço adequado. Dos estudos de engenharia realizados, verifica-se que o trecho Lajeado-Carazinho possui níveis de serviços aquém dos necessários, demandando já há alguns anos investimentos de duplicação. Contudo, o vigor desse sistema é amplamente capaz de viabilizar esse passo modernizador para o Estado do Rio Grande do Sul, que dificilmente seria possível de ser dado no curto e médio prazo com o orçamento público devido aos compromissos fiscais já assumidos. Atualmente, o DNIT possui mais de R$ 70 bilhões em sua carteira de obras já contratadas ou em processo de contratação e menos de R$ 3 bilhões anuais estão sendo disponibilizados para executá-los, o que demonstra o comprometimento dos recursos públicos nas próximas, pelo menos, duas décadas. É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivendo pelo estado, pelo contrário, ajudando a

fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Tanto a BR-386, quanto as demais rodovias do sistema possuem caraterística de rodovias estruturantes, cuja solução mais indicada é a implantação do modelo mais completo de concessão, calcado em fortes investimentos e nível elevado de serviços à disposição dos usuários. Assim, não há que se falar nesse caso em concessões light ou de manutenção. Concessões dessa natureza foram inclusive rechaçadas pela população quando implantadas no programa de polos regionais estabelecido pelo governo estadual na década de 1990. Assim, o Governo Federal está seguro de que o modelo na Rodovia de Integração do Sul é o mais indicado diante das características das rodovias em questão.

Adicionalmente, é importante frisar que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia, permitindo a alavancagem social e econômica do Estado.

293. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843084

Assunto: Mudança de modelo

Contribuição: Mudança de Modelo. Documento em anexo. Prezados senhores. A Associação Brasileira de Logística, Transporte e Carga (ABTC) se integra e apoia de maneira irrestrita a posição da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul (FETRANSUL) na pessoa de seu presidente, Paulo Vicente Caleffi, e seus sindicatos filiados, para retirada do projeto de concessão da rodovia BR-386/RS, proposta pela ANTT. Consideramos que o valor do pedágio e a sugestão de melhoramento é incompatível com o fluxo de veículos. O projeto merece cuidadosa e ampla avaliação, para não onerar, acima de sua capacidade, os transportadores de cargas e demais usuários da rodovia. Propomos a retirada do trecho do Edital da ANTT e que o mesmo retorne ao domínio do Ministério dos Transportes. E ainda, que se estudo como é desejo do governo, a implantação do modelo de Concessão Light, que está em andamento no Ministério do Planejamento e que certamente atenderá o desejo de melhorias que a população desta região do Rio Grande do Sul espera.

Justificativa: -

Anexo:

ABTC

OF.ABTC.PRE.Nº0002/2017.

Brasília-DF, 16 de março de 2017.

À Federação das Empresas de Logística e
Transportes de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul
(FETRANSUL)
Porto Alegre - RS

Prezados Senhores,

A Associação Brasileira de Logística, Transporte e Carga (ABTC), se integra e apoia de maneira irrestrita a posição da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul (FETRANSUL), na pessoa de seu presidente, Paulo Vicente Caleffi, e seus sindicatos filiados, para retirada do projeto de concessão da rodovia BR-386/RS, proposta pela ANTT. Consideramos que o valor do pedágio e a sugestão de melhoramento é incompatível com o fluxo de veículos. O projeto merece cuidadosa e ampla avaliação, para não onerar, acima da sua capacidade, os transportadores de cargas e demais usuários da rodovia.

Propomos a retirada do trecho do Edital da ANTT e que o mesmo retorne ao domínio do Ministério dos Transportes. E ainda, que se estude como é desejo do governo, a implantação do modelo de "Concessão Light", que está em andamento no Ministério do Planejamento e que certamente atenderá o desejo de melhorias que a população desta região do Rio Grande do Sul espera.

Atenciosamente,

Pedro de Oliveira Lopes
Presidente

1

SAUS Quadra 1 - Bloco "J" - Ed. Confederação Nacional do Transporte, 6º Andar- Torre A- Sala 601-
Brasília - DF - Cep:70070-010 Tel: (61) 3321-7172 - Fax: (61) 3323-3960 e-mail: abtc@abtc.org.br

Resposta da área técnica: O sistema rodoviário composto pela BR-101/290/386/448/RS constitui-se num grande eixo integrador em nível estadual, nacional e internacional. No plano estadual têm-se a ligação da região da produção,

cuja porta de entrada no sistema se dá pela BR-386 em Carazinho, escoando seus produtos e facilitando a circulação de pessoas com a região metropolitana, em associação com a recente rodovia de ampla capacidade e padrão, caracterizada pela BR-101. No âmbito nacional, têm-se a rodovia BR-101/RS, cujo trecho dá início ao amplo corredor que interliga o sul do Brasil. Já internacionalmente, a BR-290, em conjunto com a BR-101, respondem por parcela relevante do comércio exterior que circula por via rodoviária no Mercosul. Nesse sentido, têm-se um sistema completo e integrado, que confere o nome dado ao eixo – Rodovia de Integração do Sul.

Em toda a extensão desse sistema, verificam-se volumes elevados de tráfego, os quais demandam elevados investimentos para a sua operação em nível de serviço adequado. Dos estudos de engenharia realizados, verifica-se que o trecho Lajeado-Carazinho possui níveis de serviços aquém dos necessários, demandando já há alguns anos investimentos de duplicação. Contudo, o vigor desse sistema é amplamente capaz de viabilizar esse passo modernizador para o Estado do Rio Grande do Sul, que dificilmente seria possível de ser dado no curto e médio prazo com o orçamento público devido aos compromissos fiscais já assumidos. Atualmente, o DNIT possui mais de R$ 70 bilhões em sua carteira de obras já contratadas ou em processo de contratação e menos de R$ 3 bilhões anuais estão sendo disponibilizados para executá-los, o que demonstra o comprometimento dos recursos públicos nas próximas, pelo menos, duas décadas.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivendo pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência. Esse efeito decorre em grande medida pela

redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Tanto a BR-386, quanto as demais rodovias do sistema possuem caraterística de rodovias estruturantes, cuja solução mais indicada é a implantação do modelo mais completo de concessão, calcado em fortes investimentos e nível elevado de serviços à disposição dos usuários. Assim, não há que se falar nesse caso em concessões light ou de manutenção. Concessões dessa natureza foram inclusive rechaçadas pela população quando implantadas no programa de polos regionais estabelecido pelo governo estadual na década de 1990. Assim, o Governo Federal está seguro de que o modelo na Rodovia de Integração do Sul é o mais indicado diante das características das rodovias em questão.

Adicionalmente, é importante frisar que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia, permitindo a alavancagem social e econômica do Estado.

294. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843151

Assunto: Contribuição para melhoria na concessão

Contribuição: Em anexo. Ao senhor Presidente da Mesa Diretora,

O COREDE Botucaraí, aqui representado por seu presidente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), manifesta-se especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região.

Considerando, a publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, de que a Região do Alto da Serra do Botucaraí receberá duas praças de pedágios requer o que segue:

- A formação de um grupo de trabalho, com representação desta região, para colher sugestões e avaliar melhorias no edital ora em discussão;
- Que a duplicação do trecho da BR-386 inicie desde o primeiro ano da concessão (com o encaminhamento e obtenção de licenças ambientais e documentos necessários), que isso conste no contrato com a concessionária vencedora do certame;
- Que seja rediscutida a localização das praças de pedágios P7 e P6, na visão da região do Botucaraí não é viável economicamente duas praças de cobranças em aproximadamente 30 km, o que ainda irá sitiar o município de Soledade, pois as tarifas de pedágio são altíssimas para os padrões econômicos da região;
- Sugerimos uma praça de pedágio a cada 100 km, e a inclusão de duas praças uma na BR-448 e na BR-101, que pelo volume de trafego poderá auxiliar na redução do preço médio da tarifa ao longo da concessão;
- Que em Soledade seja previsto a locação de um viaduto subterrâneo, ligando o Bairro Botucaraí, para a passagem de veículos e pedestres;
- Que em Soledade seja acrescido vias marginais no perímetro urbano de Soledade, Tio Hugo, Fontoura Xavier e São Jose do Herval, além da previsão de um acesso especial para o Parque de Eventos da Exposol e do Parque das Tuias.
- Que seja criado um grupo de trabalho com técnicos do Ministério dos Transportes e municípios da região para discutir trevos e formas de acesso em locais estratégicos dos municípios, sem que causem danos aos empreendimentos locais.
- Que nos perímetros urbanos haja um conjunto redutor eletrônicos de velocidades, em pontos de travessia de pedestres.
- Que seja solicitado ao Governo Federal a locação de recursos para o início das obras da duplicação, de forma a possibilitar a redução das tarifas.

- Que seja acrescido no edita1 e contrato da concessão o formato de controle social da concessão, e que este ser constituído por um conselho de usuários, das regiões inclusive com representatividade da Região do Botucaraí.

Justificativa: -

Anexo:

CONDASB

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAÍ

Oficio 06/CONDAB/2017 Soledade, 17 de março de 2017.

Ao senhor Presidente da Mesa Diretora

O COREDE Botucaraí, aqui representado por seu presidente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), manifesta-se especificamente no trecho da BR 386 que corta esta região.

Considerando, a publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, de que a Região do Alto da Serra do Botucaraí receberá duas praças de pedágios requer o que segue:

- A formação de um grupo de trabalho, com representação desta região, para colher sugestões e avaliar melhorias no edital ora em discussão;
- Que a duplicação do trecho da BR-386 inicie desde o primeiro ano da concessão (com o encaminhamento e obtenção de licenças ambientais e documentos necessários), que isso conste no contrato com a concessionária vencedora do certame;
- Que seja rediscutida a localização das praças de pedágios P7 e P6, na visão da região do Botucarai não é viável economicamente duas praças de cobranças em aproximadamente 30 km, o que ainda irá sitiar o município de Soledade, pois as tarifas de pedágio são altíssimas para os padrões econômicos da região;
- Sugerimos uma praça de pedágio a cada 100 km, e a inclusão de duas praças uma na BR-448 e na BR-101, que pelo volume de trafego poderá auxilia na redução do preço médio da tarifa ao longo da concessão;
- Que em Soledade seja previsto a locação de um viaduto subterrâneo, ligando o Bairro Botucaraí, para a passagem de veículos e pedestres;
- Que em Soledade seja acrescidos vias marginais no perímetro urbano de Soledade, Tio Hugo, Fontoura Xavier e São José do Herval, além da previsão de um acesso especial para o Parque de Eventos da Exposol e do Parque das Tuias.
- Que seja criado um grupo de trabalho com técnicos do Ministério dos Transportes e municípios da região para discutir trevos e formas de acesso

CONDASB – Av. Marechal Floriano Peixoto, 3033 – Bairro Botucaraí, CEP: 99300-000 - Soledade/RS – Presidente: Idioney Oliveira Vieira - E-mail: idioney@upf.br – Tel. 54999232415

empreendimentos locais.

- Que nos perímetros urbanos haja um conjunto redutor eletrônicos de velocidades, em pontos de travessia de pedestres.
- Que seja solicitado ao Governo Federal à locação de recursos para o inicio das obras da duplicação, de forma a possibilitar a redução das tarifas.
- Que seja acrescido no edital e contrato da concessão o formato de controle social da concessão, e que este ser constituído por um conselho de usuários, das regiões inclusive com representatividade da Região do Botucaraí.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Idioney Oliveira Viera

Presidente do COREDE Botucaraí

Presidente da Mesa Diretora

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

CONDASB – Av. Marechal Floriano Peixoto, 3033 – Bairro Botucaraí, CEP: 99300-000 - Soledade/RS – Presidente: Idioney Oliveira Vieira - E-mail: idioney@upf.br – Tel. 54999232415

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do

Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Quanto à duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão, esta premissa levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários. Ademais, trata-se de obras com etapas preparatórias complexas, havendo necessidade de se superar previamente as etapas de desenvolvimento e aprovação de projetos e de licenciamento ambiental, o que inviabiliza a sua alocação nos primeiros dois anos de concessão. Nesse sentido, a duplicação dos 166 km de Lajeado a Carazinho teve seu cronograma ajustado de forma a aproximá-lo do início da concessão. As obras serão realizadas de forma gradual, divididas em segmentos, os quais foram priorizados para execução do 3º ao 12º ano de concessão, buscando não onerar demasiadamente o usuário da rodovia.

Quanto à colocação de praças adicionais de pedágio, tal possibilidade foi testada e se mostrou tecnicamente inviável: (i) na BR-448, devido à existência de rota alternativa paralela, a BR-116, o que geraria provável redução do tráfego hoje existente na rodovia, pouco contribuindo para incrementar a receitas da concessão e ao mesmo tempo ainda afastando os usuários de infraestrutura de alta capacidade prevista para desafogar o fluxo pendular da região metropolitana de Porto Alegre e (ii) na BR-101, pela necessidade de relativo distanciamento entre as praças da

concessão, tendo em vista que a P1 foi reposicionada, sendo deslocada de São João do Sul, em Santa Catarina, para Terra de Areia, no Rio Grande do Sul.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

Quanto a contrapartidas da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Referente às melhorias solicitadas informamos que as demandas relativas à implantação/complementação de vias marginais em Soledade, Tio Hugo, São José do Herval e Fontoura Xavier e a construção de passagem inferior ("viaduto subterrâneo") em Soledade foram acatadas.

295. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843213

Assunto: Projeto de acesso à BR-386 KM 190

Contribuição: Na minuta o município de Santo Antonio do Planalto está sendo beneficiado com uma passarela, mas no entendimento da comunidade o túnel subterrâneo sob a rodovia BR-386 é uma necessidade para a travessia dessa BR.

Mapa em anexo

Justificativa: No entendimento das lidenrças é muito importante a inclusão do projeto no Edital, pois é o futuro para segurança para quem trafega por esta BR. Principalmente para fazer travessia.

Anexo:

Estado do Rio Grande do Sul
Município de Santo Antônio do Planalto
Emancipado em 20 de Março de 1992

Oficio GP/ADM nº030/2017

Santo Antonio do Planalto – RS, 16 de março de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral - ANTT

Assunto: Solicitação de túnel subterrâneo sob a rodovia BR 386

Honra-nos cumprimentá-los, e na oportunidade vimos encaminhar a solicitação de um túnel subterrâneo sob a rodovia BR 386, entre o Km189 á Km190, conforme as seguintes coordenadas geográficas: latitude 28° 23' 25.99" S, longitude 52°, 41' 53.34" O.

A cidade de santo Antônio do Planalto é dividida entre os lados Sul e Norte pela rodovia BR 386.

Esta solicitação tem como objetivo diminuir consideravelmente a travessia de veículos e pedestres na rodovia. O município é essencialmente agrícola e possui pontos de entrega de grãos, tanto ao lado Sul como ao lado Norte, oque intensifica, principalmente nas épocas de plantio e safra, a circulação de máquinas e equipamentos agrícolas sobre a rodovia.

Com a contrução do túnel todos os acessos de veículos agrícolas serão desviados para o mesmo, oque proporcionará mais segurança aos pedestres que farão a passagem a pé, aos condutores de veículos que utilizarão o túnel para acesso aos dois lados da cidade, e também aos usuários que trafegam na rodovia.

O mapa de localização do túnel segue em anexo.

Sendo o que tínhamos para o momento subscrevemo-nos.

Respeitosamente

Elio Gilberto Luz de Freitas

Prefeito Municipal

"É Bom Viver Aqui"
Telefone: (54) 3377-1800 - E-mail: prefeito.sap@dgnet.com.br - **CNPJ: 94.704.020/0001-97**
Avenida Jorge Müller, nº 1075 - CEP: 99.525-000 - Santo Antônio do Planalto - Rio Grande do Sul
Salve uma vida: dos árvores e diga não às drogas - Lei Municipal nº 1.093-2011

MUNICIPIO DE SANTO ANTONIO DO PLANALTO.
Mapa de Localização do túnel da Rodovia BR -386.
Coordenadas Geográficas:
Latitude: 28°23'25.99"S;
Longitude: 52°41'53.34"O

MUNICIPIO DE SANTO ANTONIO DO PLANALTO.
Mapa de Situação do túnel da Rodovia BR -386.
Coordenadas Geográficas:
Latitude: 28°23'25.99"S;
Longitude: 52°41'53.34"O

Resposta da área técnica: Estão previstos retornos nos limites do núcleo urbano,

com apenas 4km de afastamento, o que permitirá a transposição da BR-386 com as devidas condições de segurança.

296. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843239

Assunto: Sugestões

Contribuição: Em anexo. A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL INDÚSTRIAL E SERVIÇOS SOLEDADE, filiada a CACB, Federasul, Boa Vista, e CDLPOA, remete a ANTT responsável pela audiência pública referente as instalações das praças de pedágios na BR386.

Representamos grande número de empresas de nossa cidade, dos segmentos de indústria, comércio, prestadores de serviços e profissionais liberais.

Nossa posição oficial é de concordância com a instalação dos pedágios desde que se façam adequações no edita1 dentre elas;

Primeira - Deslocamento e afastamento entre 100 e 120 km entre as praças de pedágios, permanecendo a prevista entre as cidades de Soledade e Fontoura Xavier e deslocando-se a que está prevista entre as cidades de Soledade e Tio Hugo para o trajeto entre Carazinho e

Sarandi.

Segundo - Investimentos imediatos da futura concessionária nos projetos de infraestrutura, urbanas (vias paralelas) no primeiro momento e de duplicação em segundo momento.

Terceiro - Prazo limite de finalização da duplicação do trajeto entre Lajeado e Tio Hugo em no máximo 5 anos do início da cobrança de pedágios.

Quarto - Diminuição do teto (valor de referência) máximo na licitação de R$ 8,40, para R$6,80

Quinto - Revisão no prazo de concessão de exploração da rodovia sendo feito por 20 anos com a possibilidade de renovar para mais 10 anos.

Sexto Que as concessionárias mantenham infra estruturas compatíveis com a nesses idades sem exageros que dispendam recursos desnecessários que encarecerão as

tarifas.

Justificativa: Representamos empresários da região

Anexo:

À ASSOCIAÇÃO COMERCIAL INDÚSTRIAL E SERVIÇOS SOLEDADE, filiada à CACB, Federasul, Boa Vista, e CDLPOA, remete à ANTT responsável pela audiência pública referente as instalações das praças de pedágios na BR386.

Representamos grande número de empresas de nossa cidade, dos segmentos de indústria, comércio, prestadores de serviços e profissionais liberais.

Nossa posição oficial é de concordância com a instalação dos pedágios desde que se façam adequações no edital dentre elas;

Primeira Deslocamento e afastamento entre 100 e 120 km entre as praças de pedágios, permanecendo a prevista entre as cidades de Soledade e Fontoura Xavier e deslocando-se a que está prevista entre as cidades de Soledade e Tio Hugo para o trajeto entre Carazinho e Sarandi.

Segundo Investimentos imediatos da futura concessionária nos projetos de infraestrutura, urbanas (vias paralelas) no primeiro momento e de duplicação em segundo momento.

Terceiro Prazo limite de finalização da duplicação do trajeto entre Lajeado e Tio Hugo em no máximo 5 anos do início da cobrança de pedágios.

Quarto Diminuição do teto (valor de referência) máximo na licitação de R$ 8,40, para R$ 6,80

Quinto Revisão no prazo de concessão de exploração da rodovia sendo feito por 20 anos com a possibilidade de renovar para mais 10 anos.

Sexto Que as concessionárias mantenham infra estruturas compatíveis com a nesses idades sem exageros que dispendam recursos desnecessários que encarecerão as tarifas.

Altair Hoerlle
Presidente ACIS

Av. Marechal Floriano Peixoto, nº 395, sala 205 , Centro – Soledade/RS CEP 99300-000
telefone: (54)3381-2001 e-mail: acissoledade@gmail.com

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras

e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Sobre o sistema de pedagiamento, os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio e quantidade das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Quanto à duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão, esta premissa levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

297. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843248

Assunto: Sugestão para melhorias do Edital - Trecho Urbano de Soledade

Contribuição: Melhorias para Soledade. Em anexo. 1.
Obra/Melhoria

Implementação de redutores eletrônicos de velocidade no PERÌMETRO RBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS

Justificativa
Não há previsão de implantação de redutores eletrônicos de velocidade no item 3.1.2.

Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Prazo
Imediato a concessão

2.
Obra/Melhoria
Construção de ruas laterais/vias marginais no
PERIMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE

Justificativa
Não há previsão no item 3.2.1.2. Obras de Melhorias de construção de ruas laterais/vias marginais no km 245 a 247 para Soledade

Prazo
Até o Ano 2

3.
Obra/Melhoria
Construção ou realocação de mais uma passarela para o perímetro urbano de Soledade/RS

Justificativa
O item 3.2.1.2 Obras de Melhoria prevê apenas duas passarelas para Soledade (13 - 386BRS0230 245.500 Soledade n14 386BRS0230 246+500 Soledade)

Prazo

Imediata concessão ou até o ano 2. O PER prevê: De acordo com o cronograma de Ampliação de Capacidade

4.
Obra/Melhoria
Implementação de sistema de iluminação da BR 386, km 245 a 247 em Soledade-RS

Justificativa
Justificativa: A minuta do PER no item 3.1.8. Sistemas Elétricos e de Iluminação prevê: 2.
Implantação de sistemas de iluminação na rodovia nos trechos próximos ao SAU, BSOs, CCO, balanças fixas existentes, Unidades Operacionais e Delegacias da PRG, Postos Fiscais (já existentes) e Postos de fiscalização da ANTT. 3. Complementação dos sistemas de iluminação existentes dos principais acessos, trevos, entroncamentos, retornos, passagens subterrâneas, trechos urbanos, locais de travessia de pedestres e passarelas. Se requer ESPECIFICAÇÃO EXPRESSA DE CADA TRECHO A SER IMPLANTADO O SISTEMA DE ILUMINAÇÃO para que não se fique ao critério da Concessionária.

Prazo
Até o ano 2

5.
Obra/Melhoria
Construção de um ELEVADO ou VIADUTO com início no km 244 e término no km 246, no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS;

Justificativa
Não há previsão do PER desta melhoria para Soledade-RS.

Prazo
Até o ano 2

Justificativa: As melhorias se fazem necessárias pois o perímetro urbano de Soledade, tais como iluminação, redutores de velocidade, ruais laterais e mais

passarelas.

Anexo:

RESUMO DOS REQUERIMENTOS PARA O TRECHO URBANO DA BR 386, KM 245 A 247 EM SOLEDADE-RS

	Obra/melhoria	Justificativa	Prazo
1º	Implementação de redutores eletrônicos de velocidade no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS	Não há previsão de implantação de redutores eletrônicos de velocidade no item 3.1.2. Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança	Imediato à concessão
2º	Construção de ruas laterais/vias marginais no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS;	Não há previsão no item 3.2.1.2. Obras de Melhorias de contrução de ruas laterais/vias marginais no km 245 a 247 para Soledade.	Até o Ano 2
3º	Construção ou realocação de mais uma passarela para o perímetro urbano de Soledade-RS.	O Item 3.2.1.2. Obras de Melhorias prevê apenas duas passarelas para Soledade (13 - 386BRS0230 245+500 Soledade - n14 386BRS0230 246+500 Soledade)	Imediata à concessão ou até o Ano 2 *Justificativa: O PER prevê: "De acordo com o cronograma de Ampliação de Capacidade"*
4º	Implementação de sistema de iluminação da BR 386, km 245 a 247 em Soledade-RS	Justificativa: A minuta do PER no item 3.1.8. Sistemas Elétricos e de Iluminação prevê: 2. Implantação de sistemas de iluminação na rodovia nos trechos próximos ao SAU, BSOs, CCO, balanças fixas existentes, Unidades Operacionais e Delegacias da PRF, Postos Fiscais (já existentes)	Até o Ano 2

		e Postos de fiscalização da ANTT. 3. Complementação dos sistemas de iluminação existentes dos principais acessos, trevos, entroncamentos, retornos, passagens subterrâneas, trechos urbanos, locais de travessia de pedestres e passarelas. **Se requer ESPECIFICAÇÃO EXPRESSA DE CADA TRECHO A SER IMPLANTADO O SISTEMA DE ILUMINAÇÃO para que não se fique ao critério da Concessionária.**	
5º	Construção de um ELEVADO ou VIADUTO com início no km 244 e término no km 246, no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS;	Não há previsão do PER desta melhoria para Soledade-RS.	Até o Ano 2

Sr. Gustavo Baldissera
Vereador do Município de Soledade-RS

Sr. Paulo Ricardo Cattaneo
Prefeito de Soledade-RS e Presidente da Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí

Sr. Idionei Oliveira Vieira
Presidente do Corede Alto da Serra do Botucaraí e Diretor da Universidade de Passo Fundo (UPF) Campus Soledade

ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA MUNICIPAL SOBRE O PLANO DE CONCESSÕES PEDAGIADAS PARA A RODOVIA BR 386, PERÍMETRO URBANO DE SOLEDADE

Dispõe sobre as deliberações tomadas pela comunidade soledadense residente nas adjacências da Rodovia BR 386, no Bairro Botucaraí, perímetro urbano de Soledade.

Aos quatorze dias do mês de março de dois mil e dezessete, a partir das dezenove horas, os cidadãos e cidadãs soledadenses residentes na Vila Primavera, Vila São Bom Jesus, no Bairro Botucaraí em Soledade, Rio Grande do Sul, se reuniram em audiência pública municipal, proposta pela Câmara Municipal de Vereadores. A audiência foi realizada nas dependências do Ginásio do PPV e teve a participação de autoridades públicas municipais, lideranças e da comunidade em geral. A seguir, o proponente da audiência, Vereador Gustavo Baldissera realizou a introdução do assunto ressaltando a importância da discussão e apresentando os seguintes aspectos relevantes: plano de concessão de pedágios para os próximos trinta anos, prazo de 12 anos para início das obras no trecho um da rodovia, ausência de previsão de obras substanciais para evitar acidentes. O vereador proponente citou o exemplo do município de Fazenda Vilanova,

no Vale do Taquari que recebeu a duplicação da rodovia, onde foi levantado um viaduto, sendo que o tráfego pesado ocorre sobre este viaduto e o tráfego local ocorre por baixo. Ainda citou as ruas laterais para acesso do trafego da rodovia para o comércio local, redutores de velocidade e a iluminação do trecho. A seguir os Vereadores Juarez da Rosa Moares, Luis Carlos Vizzoto e Jorgenei Sérgio de Souza, bem como o presidente do Bairro Botucaraí, Sr. Dirlei Campos Santana, fizeram uso da palavra. Na sequência, foram oportunizadas as manifestações dos participantes, dentre eles líderes comunitários, moradores do local e representantes do Movimento Soledade sem Pedágios. A seguir o Sr. Prefeito Municipal de Soledade, Paulo Ricardo Cattaneo fez seu pronunciamento. Foram colhidas as manifestações e colocadas em votação cinco propostas escolhidas pela comunidade: **1ª) a grande maioria dos presentes votou contra ao modelo de concessão proposto; 2ª) em caso de concessão, todos os presentes votaram pelo início imediato das obras para segurança da via, com a construção de um ELEVADO ou VIADUTO com início no km 244 e término no km 246, no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS; 3ª) todos os presentes votaram pela implementação imediata de ruas laterais e iluminação noturna no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS; 4º) todos os presentes votaram pela implementação de passarelas antes ou depois do VIADUTO ou ELEVADO no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS; 5º) todos os presentes votaram pe-**

la implementação imediata de redutores eletrônicos de velocidade no PERÍMETRO URBANO DA RODOVIA BR 386 EM SOLEDADE-RS. A seguir o representante do Movimento Soledade sem Pedágios explicou que o Programa de Exploração de Rodovia – PER contempla apenas duas passarelas no trecho de Soledade. **Concluiu-se através da audiência realizada que a população do Bairro Botucaraí em Soledade exige que o Programa de Exploração de Rodovia – Contemple em sue edital a OBRIGATORIEDADE da construção de um ELEVADO ou VIADUTO com passagem inferior para o tráfego local, bem como para pedestres, ciclistas e animais; que o edital contemple a construção de vias marginais no perímetro urbano da rodovia em Soledade; que o edital contemple a iluminação do trecho urbano da rodovia em Soledade, que o edital contemple a colocação de redutores eletrônicos de velocidade.** A seguir as autoridades presentes agradeceram a presença da comunidade e o vereador proponente procedeu ao encerramento da mesma.

OBS: Em anexo segue lista de presença e fotos da audiência.

MOÇÃO Nº 015/2017

EXMO. SR. ILÂNIO CASAGRANDE GUERRA
M.D. Presidente da Câmara Municipal de Soledade

Proponho a esta Casa Legislativa, Moção de Apelo para ser enviada à Agência Nacional de Transportes Terrestres, pela inclusão de plano de concessão de rodovias, referente ao trecho Nº 001 da BR 386, que seja planejada a construção de um viaduto no perímetro urbano de Soledade, assim como a colocação de controladores de velocidade e melhorias na iluminação pública no mesmo local.

Na referida rodovia já aconteceram inúmeras tragédias e acidentes fatais, especialmente no trajeto compreendido entre o Km 245 e Km 247, e tal medida viria salva vidas evitando tais acidentes. Destaca-se que a colocação de simples passarelas naquele local não resolveria o problema, considerando o alto fluxo de pedestres residentes ali, e que necessitam atravessar a rodovia diariamente.

Por outro lado, fatores mais simples, como a colocação de controladores de velocidade e melhorias na iluminação pública já serviriam para amenizar temporariamente os perigos, especialmente de atropelamentos.

Em face disso, APELAMOS à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para que tome as medidas supra solicitadas.

Soledade, RS, 06 de março de 2017.

V. Gustavo Luís Baldissera - PMDB
Autor

V. Eduardo Tatim -PP

V. José Elton de Molraes - PT

Vª. Ida Walendorff – PP

V. Ilânio Casagrande Guerra - PDT

V. Jorgenei de Souza - PMDB

V. Edson Ivo Stecker - PSDB

V. Juarez da Rosa Moraes –PMDB

V. João Francisco dos Santos - PSB

V. Junior Koch Berté – PP

V. Luiz Carlos Vizzoto - PSDB

V. Miguel Adones de Campos - PMDB

V. Sergio Rodrigues da Silva - PMDB

Lista de Presença

AUDIÊNCIA PÚBLICA MUNICIPAL SOBRE O PLANO DE CONCESSÕES PEDAGIADAS PARA A RODOVIA BR 386, PERÍMETRO URBANO DE SOLEDADE

Av. Mal. Floriano Peixoto, 744, 2º andar - CEP 99300-000 - Soledade - RS
camarasoledade@gmail.com (54) 3381.1899/1814
www.camarasoledade.rs.gov.br

Elói Miranda
Lívia de Fátima Veiga de Miranda
Gustavo Luís Baldissera
Juarez da Rosa Moraes
Diógo Cardoso Santos
Luiz Carlos Vergot
Jorgemei Sergio de Souza *
Andreia Pierozzon
[illegible]
João Junior Baldissera
Lariano
Anir D. P. da Silva
JORDANA VEIGA MORAES
Francisco Júnior
Nair Maria Ross
Rafael Holmes Z. de Leste
[illegible] Pablo Vaz *
Jair Trautmann *

Isandi Correia
Verdi Ubiratan
Marcelo Silva
Eliandra Lima
Gelson Povato Ghezzi
João Daniel de Lima Moraes
Eliana Motta Carvalho
Daiane Walendoff de Oliveira
Paulo Ricardo Cattaneo
Alex Cenes Lopes
Erceu Prestes da Silva
Leandro
Junior Lima
Celeton Oliveira
Emerson Oliveira
Felipe Luz
Vitor Gabriel da Silva Ferreira
Cleiton da Silva Barba.

Resposta da área técnica: Vão ser incluídas vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente.

Já estava contemplada a iluminação de todas as travessias urbanas, retornos e interseções em desnível.

Além das duas passarelas, já estavam previstos 2 diamantes e agora uma passagem inferior, pelo que existem 5 possibilidades de transposição da BR-386.

A execução de um elevado com 2km de extensão para a travessia de Soledade, quando estão previstos 3 desnivelamentos rodoviários, não se justifica do ponto de vista económico.

298. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3843272

Assunto: Infraestrutura no acesso à cidade conforme ofício

Contribuição: Em anexo. José Flávio Godoy da Rosa, Prefeito Municipal de Fontoura Xavier/RS, no uso de suas atribuições, vem, através do presente, à presença de Vossa Senhoria, dizer e requerer o que segue:
Ao cumprimentá-lo cordialmente, venho solicitar atenção especial para nosso município Fontoura Xavier, o qual possui aproximadamente 12 mil habitantes, e situa-se às margens da BR 386, e como sabido e notório, tem sofrido inúmeros acidentes de trânsito graves, inclusive com vítimas fatais, devido ao grande tráfego de veículos.
Diante do quadro que se apresenta e da necessidade de infraestrutura dos acesos à nossa cidade, venho requerer a imediata construção de um trevo de acesso a nossa cidade Fontoura Xavier, em Vila Assis, com acesso ao centro do município, às comunidades, postos de gasolinas e restaurantes das proximidades, em razão do fluxo intenso de veículos e pedestres, havendo a necessidade de projeto de trevo elevado, como no caso da cidade Fazenda Vilanova, bem como um trecho de

ligação secundária ao município, no km 272 da BR 386. Ainda necessário a implantação de uma via lateral iniciando no referido km 272 até o trevo de acesso principal de Foutora Cavier, pois nesta área existe o Parque Municipal de Eventos, seguindo-se da existência de muitas residências de pessoas que vivem às margens da BR, o que também implica no grande fluxo de veículos e pedestres. Certos de conta com sua boa vontade em atender o solicitado para o bem de nossa população, reitero votos de estima e consideração.

Justificativa: -

Anexo:

Estado do Rio Grande do Sul
PREFEITURA MUNICIPAL DE FONTOURA XAVIER

Ofício 133/2016

Fontoura Xavier/RS, 17 de março de 2017.

Digníssimo Senhor:

JOSÉ FLÁVIO GODOY DA ROSA, Prefeito Municipal de Fontoura Xavier/RS, no uso de suas atribuições, vem, através do presente, à presença de Vossa Senhoria, dizer e requerer o que segue:

Ao cumprimentá-lo cordialmente, venho solicitar atenção especial para nosso município Fontoura Xavier, o qual possui aproximadamente 12 mil habitantes, e situa-se às margens da BR 386, e como sabido e notório, tem sofrido inúmeros acidentes de trânsito graves, inclusive com vítimas fatais, devido ao grande trafego de veículos.

Diante do quadro que se apresenta e da necessidade de infraestrutura dos acessos à nossa cidade, venho requerer a imediata construção de um trevo de acesso a nossa cidade de Fontoura Xavier, em Vila Assis, com acesso ao centro do município, às comunidades, postos de gasolinas e restaurantes das proximidades, em razão do fluxo intenso de veículos e pedestres, havendo a necessidade de projeto de trevo elevado, como no caso na cidade de Fazenda Vilanova, bem como um trevo de ligação secundária ao município, no Km 272 da BR 386. Ainda necessário a implantação de uma via lateral iniciando no referido Km 272 até o trevo de acesso principal de Fontoura Xavier, pois nesta área existe o Parque Municipal de Eventos, seguindo-se da existência de muitas residências de pessoas que vivem as margens da BR, o que também implica no grande fluxo de veículos e pedestres.

Certo de contar com sua boa vontade em atender o solicitado para o bem de nossa população, reitero votos de estima e consideração.

JOSÉ FLÁVIO GODOY DA ROSA
PREFEITO MUNICIPAL

AO
CHEFE DO DNIT
LAJEADO/RS

Av. 25 de Abril, 920 - Centro - CEP: 99370-000 - Fontoura Xavier

Resposta da área técnica: Para a travessia urbana de Fontoura Xavier serão inseridas no Projeto de Concessão as seguintes obras: Duas melhorias de acesso nos quilômetros 269 e 269+200; 1,6km de vias

299. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3876819

Assunto: -

Contribuição: Quais investimentos serão feitos na BR-386 no trecho que compreende Montenegro, sobretudo entre a RS-287 e a BR-116?

Justificativa: -

Resposta da área técnica: No município de Montenegro estão previstas vias marginais em Vendinha, 9 melhorias de acesso, 3 retornos em nível e 2 passarelas.

300. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3876846

Assunto: -

Contribuição: Trecho Tabaí Canoas. Tarifa Menor, Contra partidas imediatas, outra posição da praça de pedágio

Justificativa: -

Anexo:

Cristiano Braatz

De: Anderson Souza <ander_aas@yahoo.com.br>
Enviado em: segunda-feira, 20 de março de 2017 22:45
Para: von@camaramontenegro.rs.gov.br
Assunto: Audiência Pública: Sugestões ao Edital de Pedágio

Olá Vereador Braatz.

Quarta-feira teremos uma audiência pública para colher sugestão ao Edital de Pedágio da RS 386.Gostaria muito de participar; todavia não sei se conseguirei chegar a tempo, em virtude do meu trabalho (trabalho em Porto Alegre).

De toda forma, avalio esta questão como de extrema importância, pois estamos falando de uma concessão de trinta anos. Não é possível cobrarem R$ 14,00 (ida e volta) do trabalhador que usa esta rodovia. No primeiro reajuste (segundo ano) já passaria para mais de R$ 15,00, e assim por diante. É um valor exorbitante. Imagina quanto não estaria o valor da tarifa em vinte anos! Montenegro ficaria sitiado, sem saída para à Grande Porto Alegre: pedágios na RS 240 e na BR 386.

Ademais, se é para cobrar tão logo a praça estiver instalada e só após 12 anos começarem a duplicar a rodovia, isso também é um despautério. Outrossim, no trecho da rodovia que corta nosso município, não há que se falar em duplicação, uma vez que a estrada já é duplicada. Então, vamos pagar pela duplicação do trecho de Lajeado a Carazinho? Não seria mais coerente eles cobrarem por lá e dispensarem algum recurso para manterem os trechos já duplicados daqui, uma vez que o montante de valores seria bem menor?

Enfim, vejo com decepção que algumas lideranças políticas, pensem somente no retorno do ISSQN (devido à má gestão o município está deficitário) e não na opressão que os usuários da rodovia estarão sujeitos. Teve Secretário de Governo dizendo que a Praça amenizaria os abigeatos daquela região. Ora, se o Posto da PRF não contém estes criminosos não seria uma praça de pedágio que o faria. Revoltante! Mas dirão: - teremos serviços de resgate (ambulâncias, guincho), fraldários, sanitários etc. Ora essa, se é para cobrar milhões para terem estes "benefícios", então, podes ter certeza, os usuários não quererão. Desculpe o desabafo, mas pagar pedágio para termos alguns postes de iluminação e placas de identificação do acesso à Montenegro, é demais! Então que a rodovia fique como está, sendo mantida pelo DNIT que, aliás, tem feito constantes e suficientes manutenções.

Por tudo isso, sou a favor que os veículos emplacados em Montenegro sejam isentos da cobrança.

Por fim, outra sugestão: Instalem a praça de cobrança após o viaduto da RS 124, com a BR 386, em direção à Vendinha (lá eles teriam até alguma chance de desviar por alguma estrada vicinal, coisa que na beira do Caí, não há). Assim, poupariam os trabalhadores que saem de Montenegro para Porto Alegre, Canoas, Gravataí, Nova Santa Rita... bem como os que vêem destas cidades para trabalharem no Pólo Petroquímico, também nãos seriam penalizados. Este é o discurso que eu gostaria de falar na audiência. Ou pelo menos ouvir de alguma liderança política.

Agradeço tua atenção e empenho em debater esta questão de relevante impacto à todos nós, sobretudo pela luta em trazer esta audiência pública para Montenegro.

1

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o

volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

301. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3876875

Assunto: Praças de Eldorado do Sul + Bifurcação 116/290

Contribuição: Precisamos ter maiores informações e esclarecimentos sobre este projeto de concessões que representará para a região centro sul do Estado.

Justificativa: No passado tínhamos 2 praças numa distância de 20 km uma da outra. O que empobreceu sobemaneira a região. Queremos esta discussão bem às claras.

Sugiro uma audiência naquela região carbonífera / Costa Doce

Resposta da área técnica: Agradecemos a contribuição, a qual não será acatada, tendo em vista que o projeto de concessão da BR-101/290/386/448/RS ("Rodovia de Integração do Sul"), cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve.

302. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-3878242

Assunto: Pedido de Isenção da Tarifa Pública

Contribuição: Vide ofício anexo

Justificativa: Vide ofício anexo

Anexo:

ESTADO DE SANTA CATARINA
PODER LEGISLATIVO
CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO JOÃO DO SUL

OF/PL. n. 011/2017

São João do Sul, em 24 de março de 2017.

Ilmo(a). Sr(a). Presidente:

Dirijo-me a vossa Senhoria para apresentar, cordialmente, meus cumprimentos, bem como, para requerer que se dignifique a levar nosso pleito aos cuidados da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) visto que uma das futuras praças de pedágio a serem instaladas com a concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS está localizada no perímetro urbano de nosso Município.

Neste sentido, possuindo nosso Município uma população de 7.247 habitantes crível concluir que nossa economia local subsiste, basicamente, da agricultura. Deste modo, é notório não estar nosso ente municipal dentre os municípios do Estado catarinense com a maior concentração de renda por habitante. O que, inevitavelmente, nos leva a presumir que os custos com a implantação do referido pedágio em nossa zona urbana acarretará um significativo impacto financeiro-orçamentário para a população saojoaosulense que transita, diuturnamente, no trecho objeto da referida concessão.

Logo, a cobrança da tarifa de pedágio aos moradores saojoaosulense, por certo, representará um entrave para o desenvolvimento de suas atividades pessoais e empresariais haja vista o expressivo aumento do custo diário para o tráfego municipal.

Assim sendo, rogamos a esta Agência que determine, após o devido estudo de impacto-orçamentário, a **isenção da cobrança do pedágio** a todos os munícipes residentes do Município de São João do Sul de forma a garantir o crescimento e o desenvolvimento econômico da região.

Certo de que poderemos contar com a vossa colaboração, desde já renovamos protestos de estima e consideração, colocando-nos a vossa disposição para maiores esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

Vereador SERGIO LUIZ DOS SANTOS.

Presidente da Câmara Municipal

Imo Sr. Presidente da Audiência Pública 002/2017
SR. LEONARDO CAVALCANTI
Salão Comunitário - Município de São João do Sul/SC

Rua Anselmo Borba, s/n - Tel/Fax: 48 539-0238 - 88970-000 -. São João do Sul - Santa Catarina

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.277, DE 10 DE MAIO DE 1996.

Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizada a delegar, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos municípios, estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais.

Art. 2° Fica a União igualmente autorizada, nos termos desta Lei, a delegar a exploração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas. (Regulamento)

Art. 3° A delegação será formalizada mediante convênio.

§ 1° No instrumento de convênio constará cláusula prevendo a possibilidade de aplicação da legislação do Município, do Estado ou do Distrito Federal na cobrança de pedágio ou de tarifa portuária, ou de outra forma de cobrança cabível, no que não contrarie a legislação federal.

§ 2° A receita auferida na forma do parágrafo anterior será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem.

Art. 4° Para a consecução dos objetivos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via ou o porto diretamente ou através de concessão, nos temos das leis federais que regem as concessões e da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 5° A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6° No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Odacir Klein

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 13.5.1996

*

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2012

(Do Sr. Paulo Pimenta)

Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, isentando do pagamento das tarifas de pedágio, os usuários da rodovia residentes e trabalhadores dos municípios em que se encontram as praças de cobrança de pedágio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º **-** Esta Lei acrescenta à Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, dispositivo que concede isenção de pagamento das tarifas de pedágio aos usuários da rodovia, residentes e trabalhadores, dos municípios em que se encontram as praças de cobrança de pedágio.

Art. 2º- *A* Lei nº 9.277, de 1996 com o acréscimo do dispositivo que segue, passa a vigorar da seguinte forma:

> *"Art. 4º-A. É isento do pagamento da tarifa de pedágio em rodovias federais, estaduais e municipais ou delegadas pela União ao Distrito Federal, aos Estados ou aos Municípios, exploradas pela iniciativa privada mediante concessão ou pelo poder público, o veículo do usuário, residente ou com trabalhado fixo, no município em que esteja localizada a praça de cobrança de pedágio.*
>
> *§ 1º Para usufruir da isenção da tarifa na praça de cobrança de pedágio localizada no município em que reside ou trabalha, o usuário deverá ter seu veículo credenciado pelo poder concedente ou pelo concessionário responsável pela via.*
>
> *§ 2º As normas para o credenciamento que se refere o § 1º deste artigo e sua aplicação, serão fixadas pelo órgão competente da administração pública."*

Art. 3º **-** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei visa conceder isenção do pagamento da tarifa de pedágio a pessoas que morem ou trabalhem nos municípios que estejam instaladas as praças de cobrança de pedágio, com intuito de não onerar o morador e trabalhador em seu transito local.

Após a adoção da política de concessão da exploração de rodovias por parte da iniciativa privada, lançado em 1993 no governo Itamar Franco pelo Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias, deu início a um grande problema para a população dos Municípios onde se instalam as praças de cobrança de pedágio, que é a excessiva tarifação em relação ao trecho utilizado da via por parte da população e do trabalhador local, que utiliza a via basicamente para deslocamentos do cotidiano, como trabalhar, estudar ou fazer compras, realizados muitas vezes no âmbito do território do próprio Município.

Além disso, o comércio, a indústria e os produtores rurais que realizam entregas a domicilio sofrem com o aumento das despesas, tornando o custo operacional insuportável para a mantença dos negócios, nesta senda, também podemos salientar a competitividade econômica do Município onde se localiza as praças de cobrança de pedágio, que fica seriamente comprometida. Na economia globalizada em que vivemos, uma medida como esta pode assumir contornos inimagináveis, causando a redução do crescimento econômico do município e, por conseguinte, a redução da oferta de empregos e a diminuição demográfica.

Importante frisar que para usufruir da isenção, o usuário deverá preencher os requisitos que serão estipulados pelo órgão executivo responsável pela rodovia.

Desta forma, no intuito de tentar ajustar esta deformidade, apresentamos esta proposta, com a certeza que sua aprovação será de grande valia, não só para a população dos municípios em que se encontram as praças de pedágio, mas para a população em geral, pois aumentaria a capacidade produtiva destas regiões, que atualmente são castigadas pela onerosidade que a cobrança exacerbada das tarifas de pedágio proporciona.

Sala das Sessões, em 03 de julho de 2012.

Deputado **PAULO PIMENTA**

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de

Integração do Sul.

303. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3878248

Assunto: Sugestões para a viabilidade da concessão da BR 101 no trecho que corta a cidade de Terra de Areia RS

Contribuição: em anexo

Justificativa: em anexo

Anexo:

SUGESTÕES PARA A VIABILIDADE DA CONCESSÃO DA BR 101 NO

TRECHO QUE CORTA A CIDADE DE TERRA DE AREIA -RS

Reparos e restaurações nas bocas de lôbo que estão danificadas, em toda extenção das marginais deste Município, devido ao grande risco de quedas e lesões que tais defeitos oferecem aos usuários, em especial aos ciclistas que utilizam a ciclovia, sendo que muitas tampas estão em desnível com a pista.

Melhorias no escoamento do esgoto pluvial que está gerando muitos problemas em diverças partes da cidade causando principalmente na periferia a onde não tem marginal inúmeros alagamentos, assim também como grande acúmulo de água em cima da pista, ocasionando aqua-planagem dos veículos, assim como problemas mecânicos.

Acesso aos Rios e Lagoas principalmente nos Rio Sanga Funda e Três Forquilhas praticamente não existe, deixando o Município de investir noTurismo e na Pesca Artezanal pois não tem como o usuário chegar até a beira do rio onde existia rampa para descarga de barcos e lanchas e também caso aconteça algum acidente não tem como chegar alguma espécie de resgate, e também falta sinalização fluvial pois embaixo da ponte ficou partes da ponte antiga, pois existe passagem para barcos lanchas e jet sky onde já aconteceu alguns acidentes.

Viaduto em frente a Rodoviária, colocar passeio público nas laterais para travessia de pedestre onde as mesmas já mais utilizam pois a que existe é central pouco usada, melhorias na alça para dar acesso as ruas Princesa Isabel e a Rua Presidente Vargas e definição de estacionamentos nas laterais e embaixo do viaduto com a sinalização adequada se for inviável ou não.

Dar preferência no trânsito na rotatória que sai do viaduto pois o mesmo é em curva causando pouca visualização para quem vai entrar na marginal, e colocar redutores e sinalização antes do viaduto para quem vem pela marginal.

Viaduto central, idem ao viaduto da Rodoviária e viabilização de estacionamento na área central embaixo do viaduto por ser uma área bastante movimentada devido ao grande número de comércios.

Viaduto final, idem aos outros e também por ser perto de rede bancária e comercial, viabilizar estacionamento nas laterais da rotatória e também na áerea central em baixo do viaduto.

Viabilização de uma intercesão em nível no km 42,2 com a finalidade de retorno para veículos que tenham até 5,5m padrão de altura pois não existe nenhum dentro do município, pois o único que existe, fica no município vizinho, com uma distância muito considerada.

Melhorias nas distância da descida da BR. 101 para a marginal pois a mesma está muito próxima da passagem de travessia de uma pista para a outra no KM 42.

Viabilização da implantação do acortinamento verde, nas paredes dos viadutos e também das laterais da Rodovia, de forma de auxiliar na manutenção da obra devido a erosão causada pelos altos índice de chuva e também com a preocupação da questão ambiental, que de forma pequena, porém responsável para a dininuição do aquecimento global, cessando também boa parte de nossa poluição visual.

Viabilização de via de mão duplas nas marginais da BR 101, cfe. Moldes já existentes nas localidades de São Braz, Santo Anjo da Guarda e Campo Bonito do Município de Torres, nos trechos devido as necessidades do Executivo Municipal e também do moradores assim como o comércio local a onde existem muitas reenvindicações.

Redutores, sinalizações e faixa de segurança nas passagens de travessia, pois tem lugar que tem sinalização e não tem redutor, tem redutor e não tem sinalização e quebra molas sem pintura.

Dar continuidade na construção de via marginal ao longo da rodovia, já que a cidade vem num rítimo acelerado de crescimento, bem como a disponibilidade de mãos com duplo sentido.

Ativar a Iluminação da rodovia, viadutos e passagens, assim também como fazer a manutenção e reparos das mesmas, pois muitas já se encontram com problemas..

Reativação do Posto de Pesagem de Veículos – Balança, para Controle de execesso de peso, pois pela rodovia escoa quase toda produção do nosso estado como também em grande

parte do Mercosul, pois a mesma se encontra paralisada desde 2014 devido a um órdem judicial e um Juíz Federal.

Reativação do Posto da Polícia Rodoviária Federal, onde antigamente existia para dar apoio as fugas do Posto de Pesagem de Veículos, pois se encontra em um ponto estratégico num raio de quase 100km, que hoje se encontra em ruínas.

Resposta da área técnica: Muitas das solicitações não se enquadram no escopo da Concessão, pelo que não poderão ser atendidas. Terra de Areia é um dos municípios melhor servidos por acessibilidades à BR-101, assim como possibilidades

de retorno. Ao todo tem 7 obras em desnível, 6 do tipo diamante e 1 do tipo trevo completo, e ainda 1 retorno em nível. Nos estudos está prevista 1 passarela para melhorar as travessias pedonais ao km 44+500.

A utilização de mão dupla em vias marginais só deve ser adotada quando não há alternativas, uma vez que é muito penalizadora da segurança, pelo que deverá ser mantida a solução atual.

Quanto aos elementos de Drenagem, é obrigação da Concessão a devida manutenção de todos eles

Os estudos já contemplam a reativação do posto de pesagem, assim como a iluminação de todas as travessias urbanas.

A nova Concessão será responsável pela manutenção e conservação adequada de todo o sistema rodoviário, conforme os padrões estabelecidos no PER, indo ao encontro da expectativa do solicitante.

304. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3878248

Assunto: Sugestões para a viabilidade da concessão da BR 101 no trecho que corta a cidade de Terra de Areia RS

Contribuição: em anexo

Justificativa: em anexo

Anexo:

SUGESTÕES PARA A VIABILIDADE DA CONCESSÃO DA BR 101 NO

TRECHO QUE CORTA A CIDADE DE TERRA DE AREIA -RS

Reparos e restaurações nas bocas de lôbo que estão danificadas, em toda extenção das marginais deste Município, devido ao grande risco de quedas e lesões que tais defeitos oferecem aos usuários, em especial aos ciclistas que utilizam a ciclovia, sendo que muitas tampas estão em desnível com a pista.

Melhorias no escoamento do esgoto pluvial que está gerando muitos problemas em diverças partes da cidade causando principalmente na periferia a onde não tem marginal inúmeros alagamentos, assim também como grande acúmulo de água em cima da pista, ocasionando aqua-planagem dos veículos, assim como problemas mecânicos.

Acesso aos Rios e Lagoas principalmente nos Rio Sanga Funda e Três Forquilhas praticamente não existe, deixando o Município de investir noTurismo e na Pesca Artezanal pois não tem como o usuário chegar até a beira do rio onde existia rampa para descarga de barcos e lanchas e também caso aconteça algum acidente não tem como chegar alguma espécie de resgate, e também falta sinalização fluvial pois embaixo da ponte ficou partes da ponte antiga, pois existe passagem para barcos lanchas e jet sky onde já aconteceu alguns acidentes.

Viaduto em frente a Rodoviária, colocar passeio público nas laterais para travessia de pedestre onde as mesmas já mais utilizam pois a que existe é central pouco usada, melhorias na alça para dar acesso as ruas Princesa Isabel e a Rua Presidente Vargas e definição de estacionamentos nas laterais e embaixo do viaduto com a sinalização adequada se for inviável ou não.

Dar preferência no trânsito na rotatória que sai do viaduto pois o mesmo é em curva causando pouca visualização para quem vai entrar na marginal, e colocar redutores e sinalização antes do viaduto para quem vem pela marginal.

Viaduto central, idem ao viaduto da Rodoviária e viabilização de estacionamento na área central embaixo do viaduto por ser uma área bastante movimentada devido ao grande número de comércios.

Viaduto final, idem aos outros e também por ser perto de rede bancária e comercial, viabilizar estacionamento nas laterais da rotatória e também na áerea central em baixo do viaduto.

Viabilização de uma intercesão em nível no km 42,2 com a finalidade de retorno para veículos que tenham até 5,5m padrão de altura pois não existe nenhum dentro do município, pois o único que existe, fica no município vizinho, com uma distância muito considerada.

Melhorias nas distância da descida da BR. 101 para a marginal pois a mesma está muito próxima da passagem de travessia de uma pista para a outra no KM 42.

Viabilização da implantação do acortinamento verde, nas paredes dos viadutos e também das laterais da Rodovia, de forma de auxiliar na manutenção da obra devido a erosão causada pelos altos índice de chuva e também com a preocupação da questão ambiental, que de forma pequena, porém responsável para a dininuição do aquecimento global, cessando também boa parte de nossa poluição visual.

Viabilização de via de mão duplas nas marginais da BR 101, cfe. Moldes já existentes nas localidades de São Braz, Santo Anjo da Guarda e Campo Bonito do Município de Torres, nos trechos devido as necessidades do Executivo Municipal e também do moradores assim como o comércio local a onde existem muitas reenvindicações.

Redutores, sinalizações e faixa de segurança nas passagens de travessia, pois tem lugar que tem sinalização e não tem redutor, tem redutor e não tem sinalização e quebra molas sem pintura.

Dar continuidade na construção de via marginal ao longo da rodovia, já que a cidade vem num rítimo acelerado de crescimento, bem como a disponibilidade de mãos com duplo sentido.

Ativar a Iluminação da rodovia, viadutos e passagens, assim também como fazer a manutenção e reparos das mesmas, pois muitas já se encontram com problemas..

Reativação do Posto de Pesagem de Veículos – Balança, para Controle de execesso de peso, pois pela rodovia escoa quase toda produção do nosso estado como também em grande

parte do Mercosul, pois a mesma se encontra paralisada desde 2014 devido a um órdem judicial e um Juíz Federal.

Reativação do Posto da Polícia Rodoviária Federal, onde antigamente existia para dar apoio as fugas do Posto de Pesagem de Veículos, pois se encontra em um ponto estratégico num raio de quase 100km, que hoje se encontra em ruínas.

Resposta da área técnica: Muitas das solicitações não se enquadram no escopo da Concessão, pelo que não poderão ser atendidas. Terra de Areia é um dos

municípios melhor servidos por acessibilidades à BR-101, assim como possibilidades de retorno. Ao todo tem 7 obras em desnível, 6 do tipo diamante e 1 do tipo trevo completo, e ainda 1 retorno em nível. Nos estudos está prevista 1 passarela para melhorar as travessias pedonais ao km 44+500.

A utilização de mão dupla em vias marginais só deve ser adotada quando não há alternativas, uma vez que é muito penalizadora da segurança, pelo que deverá ser mantida a solução atual.

Quanto aos elementos de Drenagem, é obrigação da Concessão a devida manutenção de todos eles

Os estudos já contemplam a reativação do posto de pesagem, assim como a iluminação de todas as travessias urbanas.

A nova Concessão será responsável pela manutenção e conservação adequada de todo o sistema rodoviário, conforme os padrões estabelecidos no PER, indo ao encontro da expectativa do solicitante.

305. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3878256

Assunto: Reativar serviços

Contribuição: Reativiar a balança no km 50 e o posto da PRF (em anexo)

Justificativa: Fiscalizar cargas, geração de emprego, segurança pública e fator arrecadador para o município

Anexo:

SUGESTÕES PARA A VIABILIDADE DA CONCESSÃO DA BR 101 NO

TRECHO QUE CORTA A CIDADE DE TERRA DE AREIA -RS

Reparos e restaurações nas bocas de lôbo que estão danificadas, em toda extenção das marginais deste Município, devido ao grande risco de quedas e lesões que tais defeitos oferecem aos usuários, em especial aos ciclistas que utilizam a ciclovia, sendo que muitas tampas estão em desnível com a pista.

Melhorias no escoamento do esgoto pluvial que está gerando muitos problemas em diverças partes da cidade causando principalmente na periferia a onde não tem marginal inúmeros alagamentos, assim também como grande acúmulo de água em cima da pista, ocasionando aqua-planagem dos veículos, assim como problemas mecânicos.

Acesso aos Rios e Lagoas principalmente nos Rio Sanga Funda e Três Forquilhas praticamente não existe, deixando o Município de investir noTurismo e na Pesca Artezanal pois não tem como o usuário chegar até a beira do rio onde existia rampa para descarga de barcos e lanchas e também caso aconteça algum acidente não tem como chegar alguma espécie de resgate, e também falta sinalização fluvial pois embaixo da ponte ficou partes da ponte antiga, pois existe passagem para barcos lanchas e jet sky onde já aconteceu alguns acidentes.

Viaduto em frente a Rodoviária, colocar passeio público nas laterais para travessia de pedestre onde as mesmas já mais utilizam pois a que existe é central pouco usada, melhorias na alça para dar acesso as ruas Princesa Isabel e a Rua Presidente Vargas e definição de estacionamentos nas laterais e embaixo do viaduto com a sinalização adequada se for inviável ou não.

Dar preferência no trânsito na rotatória que sai do viaduto pois o mesmo é em curva causando pouca visualização para quem vai entrar na marginal, e colocar redutores e sinalização antes do viaduto para quem vem pela marginal.

Viaduto central, idem ao viaduto da Rodoviária e viabilização de estacionamento na área central embaixo do viaduto por ser uma área bastante movimentada devido ao grande número de comércios.

Viaduto final, idem aos outros e também por ser perto de rede bancária e comercial, viabilizar estacionamento nas laterais da rotatória e também na áerea central em baixo do viaduto.

Viabilização de uma intercesão em nível no km 42,2 com a finalidade de retorno para veículos que tenham até 5,5m padrão de altura pois não existe nenhum dentro do município, pois o único que existe, fica no município vizinho, com uma distância muito considerada.

Melhorias nas distância da descida da BR. 101 para a marginal pois a mesma está muito próxima da passagem de travessia de uma pista para a outra no KM 42.

Viabilização da implantação do acortinamento verde, nas paredes dos viadutos e também das laterais da Rodovia, de forma de auxiliar na manutenção da obra devido a erosão causada pelos altos índice de chuva e também com a preocupação da questão ambiental, que de forma pequena, porém responsável para a dininuição do aquecimento global, cessando também boa parte de nossa poluição visual.

Viabilização de via de mão duplas nas marginais da BR 101, cfe. Moldes já existentes nas localidades de São Braz, Santo Anjo da Guarda e Campo Bonito do Município de Torres, nos trechos devido as necessidades do Executivo Municipal e também do moradores assim como o comércio local a onde existem muitas reenvindicações.

Redutores, sinalizações e faixa de segurança nas passagens de travessia, pois tem lugar que tem sinalização e não tem redutor, tem redutor e não tem sinalização e quebra molas sem pintura.

Dar continuidade na construção de via marginal ao longo da rodovia, já que a cidade vem num rítimo acelerado de crescimento, bem como a disponibilidade de mãos com duplo sentido.

Ativar a Iluminação da rodovia, viadutos e passagens, assim também como fazer a manutenção e reparos das mesmas, pois muitas já se encontram com problemas..

Reativação do Posto de Pesagem de Veículos – Balança, para Controle de execesso de peso, pois pela rodovia escoa quase toda produção do nosso estado como também em grande

parte do Mercosul, pois a mesma se encontra paralisada desde 2014 devido a um órdem judicial e um Juíz Federal.

Reativação do Posto da Polícia Rodoviária Federal, onde antigamente existia para dar apoio as fugas do Posto de Pesagem de Veículos, pois se encontra em um ponto estratégico num raio de quase 100km, que hoje se encontra em ruínas.

Resposta da área técnica: Muitas das solicitações não se enquadram no escopo da Concessão, pelo que não poderão ser atendidas. Terra de Areia é um dos

municípios melhor servidos por acessibilidades à BR-101, assim como possibilidades de retorno. Ao todo tem 7 obras em desnível, 6 do tipo diamante e 1 do tipo trevo completo, e ainda 1 retorno em nível. Nos estudos está prevista 1 passarela para melhorar as travessias pedonais ao km 44+500.

A utilização de mão dupla em vias marginais só deve ser adotada quando não há alternativas, uma vez que é muito penalizadora da segurança, pelo que deverá ser mantida a solução atual.

Quanto aos elementos de Drenagem, é obrigação da Concessão a devida manutenção de todos eles

Os estudos já contemplam a reativação do posto de pesagem, assim como a iluminação de todas as travessias urbanas.

A nova Concessão será responsável pela manutenção e conservação adequada de todo o sistema rodoviário, conforme os padrões estabelecidos no PER, indo ao encontro da expectativa do solicitante.

306. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 3878262

Assunto: Retorno / Conversão

Contribuição: Os moradores e comércio e empresa, situada às margens da BR 101 sentido Sombrio/Norte - Para Sul (POA). Km 458 dentro do próprio município de Passo de Torres, para acessar este local temos de ir sentido São João do Sul/SC fazer retorno por baixo do viaduto, para voltar ao mesmo município que é Passo de Torres/SC, mas ao outro lado como citei. Para isso teremos de pagar pedágio de ida sentio Sombrio, fazer retorno no acesso de São João do Sul/SC e pagar pedágio de volta.

Justificativa: Fazer um retorno conversão antes da Praça de Pedágio

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

307. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 4179990

Contribuição: Parecer do SETCERGS referente projeto de concessão das Rodovias BR 290, 101, 448 e 386.

Justificativa: O SETCERGS, órgão de representação sindical patronal do transporte rodoviário de cargas com base territorial na maior parte do Estado do Rio Grande do Sul, face ao projeto de concessão das Rodovias BR 290, 101, 448 e 386 promovido por essa Agência, não só acompanhou e participou das Audiência Públicas realizadas pela Agência como efetivou uma ampla revisão dos documentos disponibilizados, o que resultou em um Parecer Técnico efetivado pelo seu consultor Eng. Cloraldino Severo datado de 20/03/2017, e que segue em anexo, como forma não apenas de contribuir para o êxito e sucesso desse importante empreendimento de infraestrutura, mas para garantir que esse ocorra de forma a privilegiar e otimizar o interesse público, a sua sustentabilidade financeira e sua conformação social.

Anexo:

SETCERGS
Transporte & Logística

Oficio nº 010/2017

Porto Alegre, 28 de março de 2017.

Ao

Sr. Diretor-Geral da ANTT

Sr. Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF/ANTT

O Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul - SETCERGS, com sede a Av. São Pedro, 1420 em Porto Alegre/RS, inscrito no CNPJ sob o nº92.964.451/0001-67, neste ato representado por seu Presidente, Sr. Afrânio Rogério Kieling, vem, no âmbito da Audiência Pública 01/2017 apresentar suas contribuições.

O SETCERGS, órgão de representação sindical patronal do transporte rodoviário de cargas com base territorial na maior parte do Estado do Rio Grande do Sul, face ao projeto de concessão das Rodovias BR 290, 101, 448 e 386 promovido por essa Agência, não só acompanhou e participou das Audiências Públicas realizadas pela Agência, como efetivou uma ampla revisão dos documentos disponibilizados, o que resultou em um Parecer Técnico efetivado pelo seu consultor Eng. Cloraldino Severo datado de 20/03/2017, e que segue em anexo, como forma não apenas de contribuir para o êxito e sucesso desse importante empreendimento de infraestrutura, mas para garantir que esse ocorra de forma a privilegiar e otimizar o interesse público, a sua sustentabilidade financeira e sua conformação social.

Assim posto, destaca-se que é indiscutível a necessidade de aprimorar e modernizar a malha viária do Estado do Rio Grande do Sul, em especial pela duplicação da BR 386 e aumento de capacidade das demais rodovias, garantindo um menor custo logístico para as cargas, pontualidade e conforto aos usuários e, principalmente, segurança para quem se desloca pela via e para as comunidades que a margeiam.

SETCERGS

Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul
Av. São Pedro, 1420 - CEP 90230-124 - Porto Alegre/RS - Fone: (51) 3342.9299
setcergs@setcergs.com.br - www.setcergs.com.br

Por outro lado, não podemos deixar de expor as críticas fundamentais ao modelo de exploração demonstrado pelo projeto apresentado pela PMI, e que, fundamentalmente, concentrouem um mesmo contrato dois conceitos logísticos distintos, assim como usuários de perfis heterogêneos,em bases de custos diferenciadas e que apresenta sérios riscos a modicidade tarifária e aos direitos dos usuários.

Em primeiro lugar, a rede de rodovias proposta para concessão abrange duas rotas independentes, com origens e destinos diferenciados e com baixa comunicação. É bastante evidente e amplamente conhecido que o trecho BR 101/BR290 constitui-se em um CORREDOR DE INTEGRAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL, em especial por sua relação com a BR 116, assim como é evidente que o trecho previsto sob as rodovias BR 386/448 compõe um CORREDOR DE INTEGRAÇÃO REGIONAL E ESTADUAL, ligando a Região Metropolitana ao Noroeste do Estado.

Urge, portanto, separar esses trechos e essas rotas, fracionando o projeto em duas concessões diferentes, uma atendendo a Integração Nacional e outra a Integração Regional.

Um segundo elemento é consequência lógica desse primeiro. O modelo proposto utiliza um método de subsídio cruzado, onde o usuário de uma rodovia que gera saldo de caixa positivo financia os investimentos em outra.

Essas diferenças não se resumem apenas a questão logística, uma vez que o projeto evidencia que o trecho BR 290/101, responsável por 56,7% da receita terá investimentos correspondentes a apenas 4,7% desta, enquanto que o trecho BR 386/448 irá gerar a receita de 43,3%, mas consumirá 33,8% desta em investimentos.

Trata-se, evidentemente, de uma concessão de conservação e operação de um trecho, misturado a uma concessão com altos investimentos

em outro trecho, modelo este, aliás,já testado e amplamente rejeitado em nosso Estado.

Importa salientar ainda, que os Estudos apresentados não demonstraram os possíveis cenários, possibilidades e impactos das decisões tomadas pela empresa projetista ou da própria ANTT, como por exemplo, aqueles que determinaram retirar a BR 386, entre o entroncamento da BR 448(rodovia do parque) até o entroncamento com a BR116do projeto, já que este trecho constava como elegível para concessão no Edital de chamamento público 11/2105 da PMI. A própria BR 448 deveria – a nosso ver – ser retirada deste chamamento, tendo em vista sua importância muito localizada no tráfego metropolitano e urbano de Porto Alegre.

Isso é de fundamental importância, uma vez que estes cenários prospectivos poderiam fundamentar um trecho mais lógico e adequado para a concessão, ou mesmo permitir dois contratos diferenciados, garantindo mais e melhores investimentos, efetivando o princípio da transparência e a necessária legalidade das decisões do Poder Público.

SETCERGS

Apesar de não ser objeto da Audiência Pública, mas que pode ser consequência lógica das decisões a serem tomadas pela ANTT, este Sindicato, desde já, se manifesta contrário a qualquer possibilidade de prorrogação ao atual contrato de concessão da BR 290, e espera que qualquer decisão a esse respeito seja precedida de ampla discussão pública com a comunidade e com os usuários.

São essas algumas das considerações desta entidade sindical acerca dos elementos apresentados pela Audiência Pública 01/2017.Como pode ser visto no Parecer anexo, que faz parte integrante deste documento e cujos argumentos espelham a nossa posição, este projeto, tal como foi apresentado não deve ter prosseguimento, sob pena de trazer um risco social e econômico para a população do Rio Grande do Sul, e de quebra criar um risco regulatório e financeiro para a União e para a própria concessionária, face as

possíveis ineficiências que se vê de forma óbvia, e que levarão a discussões judiciais, atrasos de investimentos e a permanência dos riscos para a vida dos usuários que utilizam em especial a BR 386.

Esperamos contar com a valiosa atenção de Vossa Senhoria para a solução dos fatos acima narrados, colocamo-nos à inteira disposição para contribuir em obter melhores soluções logísticas, reiteramos os nossos votos da mais alta estimae distinta consideração.

Atenciosamente,

Afrânio Rogério Kieling

Presidente SETCERGS

SETCERGS

Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul
Av. São Pedro, 1420 - CEP 90230-124 - Porto Alegre/RS - Fone: (51) 3342.9299
setcergs@setcergs.com.br - www.setcergs.com.br

PARECER SOBRE O PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE (PMI) REFERENTE AO EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 11/2015 DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPA) – ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS BÁSICOS RESULTANTES DESTE, PROJETO DE MINUTA DE EDITAL E CONTRATO DE CONCESSÃO PARA TRECHOS RODOVIÁRIOS DA BR-101/290/386/448 (SC/RS)

CLORALDINO SEVERO

Março/2017

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO/*1*
2. QUANTO À AMPLITUDE DA CONCESSÃO/*2*
3. PROBLEMAS ASSOCIADOS AO MODELO DE CONCESSÃO/*4*
4. PROBLEMAS DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA (PER)/*6*
5. A FIXAÇÃO DO PRAZO DE CONCESSÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS/*8*
6. TARIFA: EQUIDADE, MODICIDADE E ESTRUTURA TARIFÁRIA/*9*
7. AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS, PROJETOS, ESTUDOS E LICENÇAS AMBIENTAIS/*12*
8. ALOCAÇÃO DE RISCOS/*14*
9. VIAS ALTERNATIVAS, ROTAS DE FUGA E LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO E OUTROS IMPACTOS SOCIAIS/*17*
10. CENÁRIO SELECIONADO E INTERESSES DOS CIDADÃOS E USUÁRIOS/*21*
11. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES/*26*

Anexo 1
POSSÍVEIS RESTRIÇÕES À COMPETIÇÃO/*30*

RESUMO:

- O presente documento analisa, do ponto de vista dos USUÁRIOS e dos CIDADÃOS, da defesa dos direitos e dos interesses destes, da LEGALIDADE e do INTERESSE PÚBLICO, a proposta de concessão de trechos das rodovias BR-101/290/386/448 (SC/RS) elaborada pelo governo federal e pelo Grupo Triunfo, vencedor do Edital de PMI 11/2015.
- O edital e o contrato são analisados a partir da documentação disponibilizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), confrontando-os com a legislação e regulamentação vigentes, com especial atenção à verificação do atendimento dos direitos e interesses dos USUÁRIOS. Procura identificar os riscos para o PODER CONCEDENTE que, em última análise, serão ressarcidos pela tarifa paga pelos USUÁRIOS.
- Ao final, apresenta conclusões e recomendações.

CLORALDINO SEVERO

Março/2017

1. APRESENTAÇÃO

Este parecer tem por referência a documentação disponibilizada no site eletrônico da ANTT[1] referente ao PMI do Edital de Chamamento Público **11/2015**, e o projeto de minuta de edital e de contrato de concessão dele resultante para trechos rodoviários da **BR-101/290/386/448 (SC/RS)**.

A referida documentação engloba, entre outros, sete Produtos[2] de responsabilidade da Triunfo Participações e Investimentos (**Triunfo**). Estudos de Engenharia apresentados em 6 (seis) Tomos: **Tomo** I – Cadastro Geral da Rodovia – 479 p.; Tomo II – Estudos Ambientais – 276 p.; **Tomo** III – Trabalhos Iniciais – 43 p.; **Tomo** IV – Manutenção – 229 p.; Tomo V – **Programa de Investimentos** – 532 p.; e, **Tomo VI** – Recuperação – 42 p.

Aos documentos citados se somam 34 planilhas, das quais se destaca a **Planilha** – TPI_MEF_ANTT.xsim [Modo Exibição – protegido], contendo o **Demonstrativo do Fluxo de Caixa do Projeto (R$ x 1000)** e as planilhas complementares vinculadas a esta (Painel de Controle, Resumo de Valores, Tráfego, Transporte de Valores, Custos e Investimentos, Macroeconomia, PER, Depreciação, **FCProjReal e FCProjNom**).

Desse conjunto de documentos e das "premissas macroeconômicas, financeiras e de projeto definidas pelo PODER CONCEDENTE", além daquelas definidas no Termo de Referência (ANEXO AO EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 11/2015), resultam a **Minuta** de Edital – 75p. e a **Minuta de Contrato** – 88p.

O edital e o contrato serão analisados a partir dessa documentação, confrontando-os com a legislação e regulamentação vigentes, verificando o **atendimento dos direitos** e interesses dos **USUÁRIOS**, e procurando identificar os riscos para o PODER CONCEDENTE que, em última análise, serão ressarcidos pela tarifa paga pelos **USUÁRIOS**.

Ainda se busca, neste parecer, verificar a adequação dos documentos básicos preparados pela **Triunfo** para embasar e justificar a proposta de concessão apresentada, as minutas de edital e de contrato, e oferecer informações confiáveis e seguras, para definir direitos e obrigações das partes, tarifas módicas e os riscos, custos e benefícios, em especial para os USUÁRIOS. Não perdendo de vista os impactos sociais e econômicos resultantes para os cidadãos e comunidades, municípios e regiões atravessadas.

---

[1] Disponível no site da ANTT a partir do dia 31 de janeiro de 2017.

[2] Produto 1 – Estudos de Tráfego – 228 p.; Produto 2 – Estudos de Engenharia – 220 p.; Produto 3 – Modelo Operacional – 120 p.; Produto 4 – Estudo Econômico-financeiro – 45 p.; Produto 5 – Relatório Executivo; Produto 6 – Programa de Exploração Rodoviária (PER) – 11 p.; Produto 7 – Eventuais Sugestões de Aprimoramento de Documentos Editícios.

2. QUANTO À AMPLITUDE DA CONCESSÃO

O Edital de Chamamento Público 11/2015 PMI do MTPA, na Cláusula 1 – **Objeto do Edital**, define em 1.1 a obrigação de realizar estudos de viabilidade com o intuito de subsidiar a concessão dos trechos rodoviários indicados em (a), (b), (c) e (d). No item 1.2, dá a autorização ao interessado vencedor, no caso a **Triunfo**, para sugerir alterações ao escopo da futura concessão, desde que cada uma dessas alterações seja devidamente fundamentada e tecnicamente justificada. O referido edital permite o **fracionamento dos trechos em mais de uma concessão.**

A Triunfo propôs a concessão de um conjunto de trechos[3] com a extensão de 467,62 quilômetros, não apresentando justificativas tecnicamente fundamentadas para cada uma das alterações propostas, nem para agrupá-los todos em um único contrato de concessão.

Quadro 1:

1 **Objeto do Edital**

1.1. Este Chamamento Público tem como objeto a apresentação de estudos de viabilidade técnica com intuito de subsidiar a concessão dos seguintes trechos rodoviários:

a. BR-101, entre a divisa RS/SC e Osório/RS;

b. BR-116, entre o entroncamento com a BR-290(B) (p/ Arroio dos Ratos) e o entroncamento com a BR-470/RS-350 (p/ Carlopolis);

c. BR-290, entre Osório/RS e o entroncamento com a BR-116 (p/ Guaíba); e

d. BR-386, entre o entroncamento com a BR-116(B)/290 (Porto Alegre) e o entroncamento com a BR-377(A) (p/ Carazinho).

1.2. Os interessados poderão sugerir alterações de escopo da futura concessão, como, por exemplo, a inclusão de contornos e variantes, a **exclusão, modificação e inclusão de segmentos da malha viária ao escopo**, bem como o fracionamento dos trechos em mais de uma concessão. Cada uma dessas alterações deverá ser devidamente fundamentada e tecnicamente justificada.

1.3. O Termo de Referência que contém o detalhamento das atividades a serem realizadas e as demais regras inerentes a este processo é anexo deste Edital de Chamamento, e será publicado no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes no endereço www.transportes.gov.br, concomitantemente com este Edital.

1.4. O Termo de Referência estabelece as diretrizes e premissas do estudo que orientam sua elaboração, e devem ser interpretadas como indicativas. Os interessados são incentivados a propor inovações nos estudos e nas concessões.

A rede de rodovias proposta para conceder em um único contrato não se constitui em um SISTEMA, abrange **duas rotas independentes**, com origens e destinos típicos e diferenciados[4]. A Rota 1 – **BR-101/290 (SC/RS)** – serve a um **corredor de integração nacional e continental** e a Rota 2 – **BR-386/448 (RS)** – tem por finalidade **a integração estadual e o acesso da região noroeste à capital e ao Porto do Rio Grande.**

---

[3] Os estudos da **Triunfo** não apresentam justificativas para as alterações na rede rodoviária de 586,6 quilômetros apresentada no Edital de Chamamento Público 11/2015, também nos limites de cada trecho selecionado, acrescido ou retirado.

[4] As distribuições das origens e destinos dessas duas rotas, como mostram as páginas 67 e 69 do Estudo de Tráfego, confirmam a diferenciação das mesmas.

- As Características Diferenciadas das Duas Rotas

O Quadro 2 apresenta as principais características e a comparação das duas rotas.

Quadro 2: Características da Rota 1 – BR-101/290 (SC/RS) e da Rota 2 – BR-386/448 (RS)

CARACTERÍSTICAS	Rota 1 – BR-101/290 (SC/RS)	Rota 2 – BR-386/448 (RS)
Sistemas Operacionais – Ano 1[i]	Predomina BSOs existentes	A construir – maior número
Novas Praças de Pedágio[ii]	3 (três) a construir (mantidas 3)	5 (cinco) a construir
Postos de Pesagem[iii]	A reformar	A reformar
Faixas de Domínio Existentes[iv]	BR-101 – 60 m. BR-290 – 120 m[v].	Variáveis – 60, 70 e 80 m, e, no caso da BR-448, variável entre 65 e 200 m.
Travessias Urbanas[v]	Não interferem com trânsito local, trecho duplicado, dotado de ruas laterais, canteiro central e barreiras New Jersey. Passarelas de pedestres ao longo da via[vi].	Não interfere com trânsito local, trecho duplicado, dotado de ruas laterais, canteiro central e barreiras New Jersey. Passarelas de pedestres localizadas nos pontos de maior necessidade e fluxo de pedestres[vi].
Acessos Oficiais	BR-101 (RS)[vii] – Muitos acessos em boas condições, necessidades de complementação em alguns na iluminação e sinalização vertical e horizontal. BR-290 – Intersecções em desnível.	
Obras e Projetos em Curso[viii]	Nova ponte sobre o Rio Guaíba[ix]	Obras de duplicação da BR-386[x]
Estado da Rede[xi] Pista e Pavimento	BR-101 – Pista dupla, pavimento bom. BR-290 – Pista tripla, pavimento bom[xii].	BR-386 – Pista simples predominante e dupla em alguns trechos, pavimento bom.
Velocidade Média[xiii]	BR-101 (RS) – de 99 a 101 km/h. BR-290 (RS) – 101 km/h.	BR-386 – variável em diversos trechos, entre 60 e 100 km/h.
Previsão do Nível de Serviço por Subtrecho[xiv]	BR-101 (RS) – entre nível B e C, em um subtrecho B e C até 2042, e D, de 2043 a 2047. BR-290 – entre A e D. Osório-Santo Antônio da Patrulha, deste até Glorinha C e D até 2042, daí a GM o mesmo até 2043 (nível E a partir de 2044). Da GM até Cachoeirinha, nível B e D até 2041. Trechos críticos entre Av. Assis Brasil, entroncamento BR-116/386 Porto Alegre, e daí até o fim da ponte sobre o Rio Guaíba.	Nível E em muitos subtrechos. Previsão de melhoramentos e ampliação de capacidade entre o primeiro e o décimo ano de concessão. Duplicações de 155,9 quilômetros do décimo ao 15º ano, quando a concessão chegaria ao nível C e no total da rede.
Base Pedagiada 3.446.990.000 (Eixos equivalentes) 100%	Rota 1: 1.966.417.000 (Eixos equivalentes) – 56,7%	Rota 2: 1.480.573.000 (Eixos equivalentes) – 43,3%
Receita Tarifária – Total[xv] R$ 26.399.802.000,00	Rota 1: R$ 14.968.687.730,00	Rota 2: R$ 11.431.114.270,00

Fonte: Triunfo – Produtos do PMI

3

O Quadro 2 mostra diferenças marcantes entre as duas rotas no estado das rodovias, nos níveis de serviço, nas exigências de investimentos e na capacidade de geração de receitas.

❑ CONTRATO ÚNICO

Como mostrado, o Edital de Chamamento Público 11/2015 PMI, na **subcláusula 1.2**, dá a autorização à **Triunfo**[5] para sugerir alterações ao escopo da futura concessão, desde que cada uma dessas alterações seja devidamente fundamentada e tecnicamente justificada. O mais importante: permite o **fracionamento dos trechos em mais de uma concessão.**

A proposta de edital e de contrato resultante dessa PMI, em exame, adota o **Contrato Único**, sem levar em consideração as diferenças entre as duas rotas mostradas no Quadro 2, e sem considerar as consequências dessa decisão para os usuários e a segurança jurídica da concessão resultante. Não aparecem nos documentos disponibilizados pela ANTT justificativas devidamente fundamentadas dessa proposta.

O **edital**, ao atribuir toda a rede de rodovias a um único concessionário, eleva a dimensão do contrato e, por extensão, as exigências de capital para participar da licitação. Isso reduz o número de concorrentes potenciais, podendo retirar da concorrência empresas com condições de atender o solicitado com menor preço e, consequentemente, de ofertar menores valores de tarifas aos usuários.[6]

A definição da dimensão do contrato não é uma questão neutra, indiferente e meramente formal, e deve observar o interesse público e os dispositivos constitucionais quanto à livre competição e ao abuso do poder econômico. No caso presente, o tratamento disso em um contrato único produz múltiplos problemas, efeitos econômicos e financeiros adversos para grupos de usuários, bem como problemas de legalidade.

3. PROBLEMAS ASSOCIADOS AO MODELO DE CONCESSÃO

❑ MODELO DE POLO

O edital e a proposta deste PMI adotam o conceito de polo utilizado no Programa **Estadual de Concessão Rodoviária (PECR)**, não empregado nas concessões federais. No Rio Grande do Sul, esse modelo produziu conflitos sociais graves, diversas disputas judiciais, insegurança jurídica e tarifas elevadas. A lógica do modelo adotado busca como forma de financiamento dos trechos de menor capacidade de autofinanciamento o

[5] "Interessado vencedor" da licitação.
[6] Esse expediente tem sido largamente utilizado no país para facilitar conluios, superfaturamentos e dirigismo no resultado das licitações.

subsídio cruzado entre diferentes trechos e usuários da concessão. Ocorre que esse tipo de subsídio produz problemas de falta de equidade entre usuários e cidadãos, sendo sua legalidade questionável.

❑ SUBSÍDIO CRUZADO

A ocorrência de subsídio cruzado viola a lógica do preço público que pressupõe equilíbrio entre a tarifa exigida do usuário e os serviços e investimentos que lhe são prestados. No caso de transferir recursos dos usuários de uma rodovia para outra não utilizada, dá-se a cobrança por serviços não prestados a estes. Diante disso, a tarifa na primeira rodovia seria abusiva e não teria base legal para ser exigida.

Os estudos apresentados na proposta da Triunfo indicam que a Rota 1 (BR-101/290) geraria 56,7% da receita total, e exigiria investimentos em ampliações de capacidade correspondentes a 4,7% desta, enquanto a Rota 2 (BR-386/448) geraria 43,3% da receita, e exigiria 33,8% desta. Nos 15 primeiros anos, o custo por quilômetro dos investimentos em ampliação de capacidade da Rota 2 são quatro vezes mais elevados que os da Rota 1. No caso da Rota 2, são previstos 219,7 quilômetros de duplicações, enquanto que, na Rota 1, nenhum quilômetro de duplicação, somente 87,66 quilômetros de faixas adicionais.

Quadro 3:

Resumo das Ampliações de Capacidade

Período do 1º ao 15º Ano	Extensão	Pistas simples ou em multivias a duplicar	Trecho para ampliações de faixa adicionais
	(km)	(km)	(km)
Duplicações obrigatórias na BR-386	219.70	219.70	
Trechos duplicados das BR-290 e BR-386 que terão Ampliação de Capacidade (faixas adicionais obrigatórias)	87.66		87.66
Trecho já duplicado	150.26		
Trecho em duplicação pelo DNIT na BR-386	10.00		
Extensão da Lota	467.62	219.70	87.66

Fonte: Triunfo – Programa de Exploração Rodoviária (PER), p. 37

As informações do Quadro 2 e do Quadro 3, características dominantes na rede e serviços e obras a realizar indicados no PER, mostram uma menor exigência de investimentos na Rota 1. O contrato nessa rota se constituiria em uma concessão de operação, manutenção e apoio ao usuário. Nas condições propostas no edital, no contrato e nos documentos disponibilizados pela ANTT, existem indícios suficientes para comprovar a

transferência de renda dos usuários da Rota 1 para a Rota 2. O Estudo de Viabilidade disponibilizado não apresenta, como seria necessário, o exame de viabilidade aberto por trechos.

Mesmo assim, é possível afirmar que, nas condições propostas, deve ser gerado na BR-101/290 um importante saldo de receita excedente ao necessário para cobrir os custos de operação, manutenção e investimentos na mesma programados no PER. Através desse mecanismo, uma parcela de usuários das rodovias BR-101 e BR-290 seria obrigada a contribuir com recursos para a duplicação da BR-386 mediante valor adicional cobrado em suas tarifas. Da mesma forma, os usuários da BR-101 (SC), entre o km 455,9 e a divisa dos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, sobre o Rio Mampituba, com extensão de 9,1 quilômetros, também estariam sendo exigidos a financiar essa rodovia gaúcha.

4. PROBLEMAS DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA (PER)

O Anexo 2 – PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA (PER) do edital, que serve de referência para a definição das obrigações da concessionária e da distribuição dos riscos das partes durante o prazo da concessão (30 anos), apresenta múltiplos problemas, tais como:

- ❑ **Delimitação dos trechos e rodovias incluídos ou retirados** – retirada de trechos essenciais, tais como: (i) BR-386 – Entr. BR-448/Entr. BR-116; (ii) BR-116/290 – Fim do vão móvel da ponte sobre o Rio Guaíba-Eldorado do Sul; e (iii) – Inclusão do trecho da BR-448, do Entr. BR-386/Entr. BR-290/116[7].

- ❑ **Cronograma de execução das obras de ampliação de capacidade** – prazos fixados no PER para a duplicação de trechos rodoviários obrigatórios da BR-386, entre o 11º e o 15º ano da concessão.

[7] Quando da construção do trecho entre o entroncamento da BR-448 e da RS-240, deverá haver importante desvio de tráfego desta última rodovia e da BR-116 para a BR-448, o que se enquadraria nas possibilidades de solicitação de aditivo contratual devido ao maior tráfego no trecho da BR-448, que poderia levar à criação de uma praça de pedágio nessa rodovia e/ou a pleitos para a inclusão da mesma na concessão. Não convém incluir novas partes interessadas no planejamento da BR-448, que vem sendo planejado e projetado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). O novo trecho da BR-448 se afigura estratégico para a questão dos congestionamentos na BR-116 e na RS-240, e não é exagero considerá-lo como o mais importante trecho federal no Rio Grande do Sul pela sua capacidade de eliminar áreas críticas de congestionamento que o estado não tem condições de resolver. Assim, não se recomenda a inclusão do trecho da BR-448 na concessão da BR-386.

Tabelas explicativas de segmentos e prazos de execução das Ampliações de Capacidade

	Localização			Prazo de Ampliação
	Km Inicial	Km Final	Extensão	
Duplicações obrigatórias na BR-386				
Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório				
Segmento 1	178+500	265+000	103,50	20% nos Anos 12 a 14 40% no Ano 15
Segmento 2	285+000	310+500	25,50	15% no Ano 11 35% no Ano 12 30% no Ano 13 30% no Ano 14
Segmento 3	310+500	344+400	33,90	20% no Ano 11 40% nos Anos 12 e 13
Segmento 5 (existente em multivias)	385+000	438+300	53,00	25% nos Anos 1 a 4
			219,70	

Fonte: Triunfo – Programa de Exploração Rodoviária (PER), p. 38

- **Inadequação das soluções preconizadas para problemas importantes** – caso de trechos da BR-290, entre Gravataí-Entr. Av. Assis Brasil, Av. Assis Brasil para Cachoeirinha-Entr. BR-116 (A)/BR-386 (Porto Alegre), e daí até o final da ponte móvel sobre o Rio Guaíba (Porto Alegre), cujo problema não se limita à ampliação de faixa preconizada, mas envolve uma solução mais complexa e de maior custo para, além de ampliar sua capacidade, separar o tráfego local do tráfego de passagem, bem como atender os problemas de interface do tráfego local com os respectivos municípios. Na audiência pública do dia 16 de fevereiro passado, inúmeros pronunciamentos de prefeitos, vereadores, comunidades locais e lideranças empresariais reclamaram da falta de soluções para esses problemas, assim como também reclamaram da falta de transparência da **Triunfo** na elaboração dos estudos e da inadequação das soluções apresentadas. Questões importantes como a conveniência de, no prazo da concessão proposta, dar à BR-101, divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Osório), características técnicas de Classe C, com sua transformação em autoestrada, forte controle de acesso e readequação de sua interface com vias marginais e comunidades locais.[5]

- **Falta de anteprojeto prévio e suficiente instrução técnica**, em especial de projeto geométrico, que definam, previamente à licitação, as necessidades de alteração de traçado e greide, de melhorias e de travessias urbanas, contornos e outros,

[5] A proposta de concessão de 30 anos exigiria uma visão estratégica de longo prazo. Soluções existentes, mesmo quando adequadas à realidade atual, não são suficientes, sendo necessária a antevisão do papel dessa rodovia no futuro e de suas exigências de investimento.

principalmente na BR-386, mas também em alguns casos das rodovias BR-101 e BR-290.

Considerando a assimetria de informações, que dá vantagem à concessionária, as omissões na preparação do projeto podem criar oportunidades de alteração do PER, de reequilíbrio contratual, de aumento das tarifas e vantagens a seu favor.[9] Além disso, as rotinas indicadas no contrato para a solução desses problemas introduzem riscos para os usuários.[10]

Esses e outros problemas têm origem na forma com que os estudos foram realizados e no mecanismo do PMI, focado no interesse das concessionárias em potencial, e da busca por empresas privadas e agentes estatais de *"criar condições atraentes para atrair investidores privados"*. Na preparação do projeto, os direitos e interesses dos usuários não são levados em consideração e, geralmente, faltam transparência e oportunidades de discussão com a sociedade civil.

5. A FIXAÇÃO DO PRAZO DE CONCESSÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Na Cláusula 3, subcláusula 3.1, a minuta de contrato fixa o prazo da concessão em 30 anos a partir da Data da Assunção. E, na subcláusula 3.2, estabelece que, a critério exclusivo do Poder Concedente, esse prazo poderá ser prorrogado por até 30 anos.

A fixação do prazo de concessão de uma rodovia depende de múltiplos fatores, tais como: do objeto da concessão; das características dos trechos de rodovias a licitar; da região atravessada; do tipo de concessão; da natureza dos serviços e obras a serem prestados; dos custos e das exigências de investimento, bem como da escala destes; das formas reais de financiamento; da disponibilidade de empresas idôneas e com capacidade técnica e econômica; da disponibilidade de recursos de investidores e de financiadores para aplicar em projetos de elevado valor e longa maturação; e da avaliação de riscos em um país atolado em profunda crise econômica, política e, principalmente, ética.[11]

---

[9] Verdadeira semeadura prévia de futuros aditivos contratuais.

[10] Em menor escala, para o próprio Poder Concedente que, mesmo quando descumpre obrigações e prazos, não sofre as consequências ou penalizações, pois os custos são transferidos para a tarifa e, em última análise, para os cidadãos e usuários. Nesse caso, os custos deveriam ser pagos pela União e os responsáveis responsabilizados, mas não é assim, uma vez que os riscos dos gestores públicos na prática são transferidos para os cidadãos.

[11] Os Poderes Executivo e Legislativo (Câmara dos Deputados e Senado Federal), com seus principais dirigentes e lideranças denunciados por corrupção e ameaçados de prisão. Administração pública aparelhada politicamente e cooptada pelos interesses privados. Estados e municípios em situação de completa insolvência, sem poder atender às necessidades básicas (segurança, educação e saúde), uma vez que nem pagar seus funcionários e honrar seus contratos conseguem.

Como o **prazo de concessão** faz parte das Premissas do Projeto fixadas pelo MTPA[12], não se encontra nos documentos disponibilizados pela ANTT análise considerando os fatores indicados e, principalmente, as diferenças de exigências de prazo para executar e ressarcir os custos e investimentos que justifiquem o prazo de 30 anos fixado para duas rotas tão diferenciadas como a Rota 1 – BR-101/290 (SC/RS) e a Rota 2 – BR-386/448.[13]

A fixação de um prazo único para concessões em rotas com características diversas, uma delas praticamente de conserva, manutenção, operação e reduzidos investimentos em ampliação de capacidade, beneficia a futura concessionária privada com uma reserva de mercado que, associada às deficiências de estudos e projetos prévios, retirada de trechos essenciais do PER inicial que certamente serão necessárias no futuro (como as já apontadas ou a ampliação de capacidade e modernização da Ponte do Jacuí), transferem esses problemas para futura negociação de preços fora da competição de mercado.

O **Poder Concedente** e, em última análise, os **usuários ficam na condição de clientes cativos da concessionária**, pois esta, conforme o contrato estabelece, tem a primazia e o privilégio de preparar os estudos e projetos e de encaminhar as soluções e propostas para decisão da ANTT. Na prática, é concedido um verdadeiro "cartório" que pode, inclusive, ser prorrogado por mais 30 anos, e, nas condições que prevalecem no país, e a Lava Jato e outras operações têm mostrado isso, dar a empresários tanto poder por tanto tempo é uma temeridade. Cabe analisar profundamente, sob o ângulo dos direitos e interesses dos usuários, as rotinas propostas neste PMI e todos os procedimentos a ele associados.

6. TARIFA: EQUIDADE, MODICIDADE E ESTRUTURA TARIFÁRIA

❑ EQUIDADE TARIFÁRIA

> **Equidade** – diz respeito a "eventuais diferenças de tratamento de usuários em relação a quanto pagam segundo a distância que percorrem na via, sendo que alguns pagam proporcionalmente mais do que lhes caberia, e outros, menos – inclusive utilizando a via sem pagar".
>
> No caso da presente proposta de edital e de contrato, ocorre, ainda, o caso extremo de falta de equidade ao exigir de usuários **pagar sem utilizar**.

A falta de equidade está presente em diversos aspectos da proposta da **Triunfo**, dentre esses os seguintes:

---

[12] Vide arquivo tdr-edits.11-2015 (2).pdf – Premissas de Projeto – b. Prazo de Concessão.

[13] Pois o prazo de concessão depende da realidade de cada rota, do nível de investimento, do volume de tráfego, da tarifa resultante e da capacidade de pagamento dos usuários.

- **Lógica do modelo de concessão proposto** – O conceito de polo, que institui o subsídio cruzado, leva à transferência de receitas geradas em uma rodovia para outra. Exemplo: exigir de usuários da BR-101/290 pagar um excedente em sua tarifa para financiar a BR-386.

- **Tipo de pedágio** – Pedágio aberto e com pagamento antecipado em relação aos investimentos. Exemplo: exigir de usuários da BR-386 pagar durante dez anos para receber os investimentos de duplicação entre o 11º e o 15º ano (note que esses investimentos são o objetivo principal da concessão).

- **Localização das praças de pedágio** – A montagem do estudo busca obrigar usuários a pagar pedágio que hoje não pagam e/ou impedir de utilizar vias alternativas pré-existentes, encarecendo suas viagens e retirando destes o direito de usar uma via construída pela União, com recursos dos contribuintes. Também ao inibir viagens essenciais de caráter local, de curta distância e, em alguns casos, de elevada frequência. Exemplo: localização de praça na BR-101 (SC), no município de São João, dependente do município de Torres em suas atividades econômicas e outras).

Do exame da documentação disponibilizada e das minutas da edital e de contrato, verifica-se que os estudos da **Triunfo** não observam o estabelecido no **TERMO DE REFERÊNCIA ANEXO AO EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 11/2015:**

- Quanto à **Pesquisa de preferência declarada** – (i) "sensibilidade do usuário frente a diferentes situações de tarifação e condições de pavimento e tráfego", e (ii) "impedância das possibilidades e condições de fuga com a implantação das praças de pedágio" p. 5-29. Os estudos, além de servir aos objetivos de interesse da futura concessionária, também devem servir como instrumento para a observância dos direitos dos usuários. O Produto I – Volume 1 – Estudo de Tráfego, p. 72, Tabela 50 e Gráfico 15 – identifica as faixas de renda dos entrevistados, conclui que 83% seriam de "baixa renda", mas não mostra qual a sensibilidade dos usuários das diversas faixas de renda em relação à tarifa.

- Quanto aos **Cenários de localização de Praças de Pedágio** – p. 7-29, nos documentos disponibilizados não constatamos o estrito cumprimento dos Termos de Referência no que se refere a: (i) cenários de posicionamento de praças, prós e contras de cada cenário; (ii) **iniquidade** – o TR estabelece que "A iniquidade (...) é a diferença entre o valor pago por um veículo em seu percurso na via (tarifa multiplicada pelo total de praças de pedágio pelas quais passa) e o valor correspondente ao produto da extensão de seu percurso e o valor de tarifa estabelecido por quilômetro (**valor do trecho efetivamente utilizado pelo**

usuário)"; (iii) localização – recomenda que **"As praças de pedágio não poderão ser localizadas próximas a cidades e povoados sujeitos à futura conurbação, evitando a tarifação de viagens curtas ou muito frequentes.** Dever-se-á evitar também a proximidade com locais de preservação ambiental, trechos de mata nativa ou cursos d'água." p. 7 de 29.

- **MODICIDADE TARIFÁRIA**

Ao **usuário** é assegurada em lei a modicidade da tarifa[14]. A tarifa, então, deve ser um "preço módico", comedido, razoável e tolerado sob o ponto de vista do usuário. É importante compreender que a qualidade da modicidade se refere à capacidade de o usuário pagar a tarifa – o preço pode ser justo ao remunerar os serviços prestados pelo concessionário, mas não ser tolerável para o usuário. Nesse caso, a tarifa não será módica.

- Faltam estudos e análises suficientes para definir a tarifa tolerável para os usuários que esclareça o impacto desta em faixas de baixa renda;
- Os Termos de Referência previam que a Triunfo, caso ocorresse a inviabilidade social da tarifa, deveria sugerir soluções alternativas;
- As tarifas básicas máximas fixadas e as tarifas indicadas na planilha Painel de Controle – Cenário Selecionado – Concessão 1 – R$ 0,11/km, comparadas com as tarifas quilométricas vigentes nas concessões Autopista Litoral Sul (R$ 0,032/km), (R$ 0,044/km), e Autopista Régis Bittencourt (R$ 0,067/km), respectivamente (3,5), (1,6) e (2,5) vezes são mais elevadas.

A Tarifa Básica – de R$ 0,11719/km (Out/2015) – atualizada para Fev/2017 seria de R$ **0,12793/km**, e a relação dessa tarifa com a tarifa básica das seguintes concessionárias seria de: 4,0 (Autopista Litoral Sul); 1,9 (Autopista Planalto Sul); e 2,9 (Autopista Régis Bittencourt).

Como mostrado, a proposta resultante deste PMI ao cobrar a mesma tarifa básica trechos de rodovias com custos explicativos muito diferentes, como é o caso da Rota 1 – BR-101/290 (SC/RS) e da Rota 2 – BR-386/448, eleva arbitrariamente a tarifa da BR-101/290 que, assim, se torna abusiva e fere os direitos do consumidor (usuário). Como explicar que, em situações semelhantes e em rodovias duplicadas

[14] A modicidade da tarifa e o serviço adequado na prestação de serviços públicos são assegurados na Constituição Federal (Art. 175), na Lei Federal 8.987/1995 (Capítulo II, § 1º) e no Código de Proteção e Defesa do Consumidor, Lei 8.078/1990 (Capítulo III – Dos Direitos Básicos do Consumidor – Art. 6º, inciso V).

previamente pelo DNIT, o teto da tarifa básica atualizada para Fev/2017 possa ser quatro vezes mais elevada?

- **ESTRUTURA TARIFÁRIA**

Em sua Cláusula 18.4.6, o contrato adota a estrutura tarifária composta de dez categorias de veículo e multiplicadores de tarifa, tendo por tarifa base a do automóvel e sendo as demais proporcionais ao número de eixos dos veículos comerciais. Essa estrutura tarifária não distribui equitativamente os custos proporcionados pelos diferentes veículos à concessão[15], penalizando os veículos comerciais mais eficientes, o que é muito problemático quando se necessita assegurar competitividade aos agentes econômicos e aos produtores nacionais. De maneira geral, não se adota essa estrutura no mundo. Assim, é necessário que o país implante uma política correta e equitativa de precificação[16], uma vez que não parece aceitável realizar contratos de concessão de 30 anos (renováveis por mais 30) mantendo essa distorção. Nessas circunstâncias, entendemos que a questão da estrutura tarifária deva ser objeto de estudo e revisão.

7. AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS, PROJETOS, ESTUDOS E LICENÇAS AMBIENTAIS

A minuta de contrato define pormenorizadamente em **5. Autorizações Governamentais**, p. 13 e 14, e fixa as autorizações necessárias e os deveres das partes em **5.1 ... Concessionária**, e em **5.2 ... Poder Concedente**. Em **6. Projetos**, p. 15, define as obrigações das partes quanto a estes. Em **7. Estudos e Licenças Ambientais de responsabilidade do Poder Concedente**, p. 16. Da mesma forma, em **9. Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio**, p. 18, fixa as obrigações das partes.

---

[15] Se observarmos os Custos e Despesas Operacionais apresentados pela Triunfo, veremos que esses dois custos correspondem a 50% da Receita Total, e que os Custos de Conservação da Rodovia – 4,8%, Manutenção do Sistema Rodoviário – 9,8%, Obras de Ampliação de Capacidade e Outras Melhorias – 11,4%, resultando que o total dos custos que, de alguma forma, poderiam se diferenciar por categorias de veículos, correspondem a 26% – os demais não se diferenciam por categoria de veículo.

[16] "Tal política de precificação reduziria significativamente as diferenças entre tarifas de pedágio para caminhões maiores, mais eficientes (de seis e sete eixos), e caminhões menores, menos eficientes (de dois e três eixos). Uma análise da tarifa de pedágio feita durante a elaboração do estudo de viabilidade para os segmentos da BR-116 e da BR-324, na Bahia, gerou conclusões semelhantes." Veron e Collier, 2010): **"Participação privada no setor rodoviário no Brasil: Evolução recente e próximos passos"** Banco Mundial Transport Paper – Nº 30, Washington D.C. U.S.A. 82 p. il http://www.worldbank.org/transport/

No caso de descumprimento pelas partes contratantes de obrigações pactuadas, resultam **penalidades** (conforme estipulado em **20. Penalidades, p. 20**). Ainda, se do descumprimento do estipulado resultarem indícios de prejuízos financeiros ou econômicos para a concessionária, esta poderá requerer reequilíbrio do contrato. Do descumprimento pelo Poder Concedente, podem resultar **consequências para** os usuários, como a **elevação das tarifas**, ou prejuízos, tais como **reduções de qualidade ou aumento de prazo**. A matriz alocação de riscos do contrato é pormenorizada, bastante clara e exigente com o **Poder Concedente** (**21. Alocação de Riscos do contrato, p. 42**).

Além disso, o contrato estipula em **39. Resolução de Controvérsias, p. 62**, rotinas de solução de divergências que escapam do controle monocrático da ANTT – a agência resulta enfraquecida na sua capacidade de mediar conflitos. Cabe destacar que, quando resultarem do arbitramento de controvérsias decisões desfavoráveis ao Poder Concedente, de fato os custos normalmente serão **pagos pelos usuários pela via de revisões tarifárias ou outras**.

Em um contrato marcado por múltiplas oportunidades de alteração, com empresários acostumados a buscar mudanças que lhes proporcionem aditivos contratuais, ampliando tarifas e a lucratividade deste, existe o risco de a **Arbitragem** se generalizar e se transformar na última **instância para os interesses das concessionárias**. Retirando o caráter especial desse contrato que possui outros condicionantes e que, dentro de certos limites, necessita características de um **contrato de adesão**[17], a minuta proposta, de certa forma, se afigura como um contrato normal entre dois contratantes, neste particular disputando expectativas de direito em conflitos de caráter **técnico, econômico, financeiro ou jurídico**. Ocorre que, para o **Poder Concedente**, outros componentes de interesse público podem se apresentar e não podem deixar de ser considerados. O risco de entregar a decisão final do conflito ao rito proposto, bem mais limitado e menos transparente, salvo melhor juízo, não parece conveniente.

Nessas circunstâncias, a subcláusula 39.2, e a 39.2.1 ao invés de *"obrigam-se a resolver"* combinada com a 39.2.10 *"As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as partes e seus sucessores"*, as partes se obrigariam, nos casos de conflitos, a submeter a matéria a árbitros independentes, mas o seu parecer final seria elemento obrigatório de instrução do Conselho Superior da ANTT, ao qual caberá na esfera pública decidir.

Diante do exposto, antes que seja aprovada essa minuta de contrato (e a própria concepção da concessão), aos **cidadãos e usuários** interessa **rigorosa avaliação das obrigações e dos riscos assumidos pelo Poder Concedente**. Cabe verificar se a União e os agentes públicos estão em condições de efetivamente cumprir as mesmas[18], pois, caso contrário, não se afigura justa a transferência dos custos dos descumprimentos de obrigações pelo **Poder Concedente** e seus servidores para os **usuários**. As recomposições de equilíbrio econômico-financeiro motivadas por retardos de decisões políticas,

[17] No caso de concessão, o empresário livremente concorre a receber um contrato com particularidades, privilégios, vantagens, custos, e riscos que lhe cabe avaliar quanto à sua conveniência ou não de concorrer.
[18] Considerar que, na definição do contraditório, no fornecimento das informações, e na preparação de encaminhamentos burocráticos e justificativas, existe forte participação da concessionária.

descumprimentos de obrigações dos gestores públicos ou de entidades públicas, e de prazos contratuais ou legais, não seriam transferidas para a tarifa, cabendo à **União** a responsabilidade de indenizar financeiramente tais prejuízos e responsabilizar os causadores destas. Os usuários não lhe deram causa, logo não lhes cabe pagar pelos mesmos.

8. ALOCAÇÃO DE RISCOS

O contrato, na **Cláusula 21**, define os riscos atribuídos à **concessionária (21.1)** e ao **Poder Concedente (21.2)**. A subcláusula 21.1 estabelece o seguinte:

> "21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a **concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:"

Seguem-se subcláusulas, de **21.1.1** a **21.1.25**, onde predominam riscos tradicionalmente atribuídos à concessionária. A redação das subcláusulas trata de estabelecer limites para os riscos de responsabilidade deste e de transferir o que disso exceder para o **Poder Concedente**. Não há condições nessa análise de se examinar os limites e valores destes.

Merece atenção dos usuários os riscos atribuídos na subcláusula **21.2** – referente ao **Poder Concedente**, na qual a proposta de minuta de contrato relativiza riscos anteriormente atribuídos à **concessionária** e estabelece limites para as responsabilidades desta.

> "21.2 O **Poder Concedente** é responsável pelos seguintes riscos relacionados à **concessão**:"

Seguem-se subcláusulas, de 21.2.1 a 21.2.19. As subcláusulas **21.2.1**, **21.2.6**, 21.2.8, 21.2.9, 21.2.12 e **21.2.14**, as quais, na prática, transferem para os usuários os riscos originados por <u>ações ou omissões dos gestores públicos</u>, pois, em última análise, os custos de eventuais descumprimentos por parte do **Poder Concedente** serão transferidos para as tarifas pagas pelos **usuários**. Vejamos do que tratam essas subcláusulas:

I. 21.2.1 – "**manifestações sociais e/ou públicas** que afetem, de qualquer forma, a execução de obras ou a prestação de serviços mencionados no contrato"
II. 21.2.2 – "**decisão arbitral, judicial ou administrativa** que impeça ou impossibilite a concessionária de cobrar a tarifa de pedágio"
III. 21.2.3 – "**descumprimento**, pelo **Poder Concedente**, de suas obrigações contratuais (...) **descumprimento de prazos**"

IV. 21.2.6 – "implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de tarifa de pedágio que não existissem e que não estivessem previstos, na data da publicação do edital, nos instrumentos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas"

V. 21.2.8 – "atraso nas obrigações conferidas ao DNIT" – refere-se à transferência de bens, à não realização ou ao atraso de obras que estão sob responsabilidade desse departamento

VI. 21.2.9 – "**atrasos em obras decorrentes da demora na obtenção de licenças e autorizações ambientais** a cargo da concessionária nos casos em que os prazos de análise dos órgãos ambientais e demais órgãos envolvidos no processo de licenciamento ambiental ultrapassem as previsões legais"

VII. 21.2.10 – "custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas dos estudos arqueológicos, indígenas e de comunidades quilombolas necessários à obtenção de licenças de instalação e de operação a cargo do **Poder Concedente ou da concessionária**"

VIII. 21.2.11 – "atraso na obtenção de licenças ambientais a cargo do **Poder Concedente**"

IX. 21.2.12 – "vícios ocultos do sistema rodoviário e dos bens da concessão vinculados à manutenção e à operação e transferidos à concessionária na Data da Assunção"

X. 21.2.14 – "custos com desapropriação excedentes (...) ao montante 9.1.3"

XI. 21.2.15 – "custos com licenças ambientais que excederem montante indicado na subcláusula 7.2"

XII. 21.2.17 – "custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes (...) necessárias à execução das obras e dos serviços previstos (...) junto a demais concessionárias de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura"

XIII. 21.2.19 – "atrasos nas obras decorrentes de condicionantes resultantes dos estudos arqueológicos, indígenas e de comunidades quilombolas"

A definição meticulosa da Cláusula 21 (**Alocação de Riscos**) da minuta de contrato exige melhor exame e avaliação. Não porque esses riscos, no caso dessa proposta e, em especial, no que se refere à BR-386, não sejam reais, mas pelas consequências dos mesmos para os **usuários**. Muitos desses riscos são resultantes da **forma de preparação do projeto** (PMI – elaboração por parte interessada, sem a necessária isenção), pela **inadequada preparação do projeto de concessão** e pela falta de adequada e real mitigação dos riscos para quem paga a conta, o **usuário** – mas a minuta cuida muito bem da proteção da **concessionária**. Vejamos:

- As situações objeto das subcláusulas 21.2.1 e 21.2.2 – (i) **manifestações sociais e públicas**, com efeitos sobre obras e serviços, devem repetir-se em

múltiplos locais se mantida essa proposta, (ii) decisões judiciais e outras podem ocorrer em função de denúncias, de requerimentos, de ações civis públicas, de mandados de segurança patrocinadas por diferentes autores e segmentos que se julguem prejudicados ou lesados em seus direitos e interesses.[10]

- Os descumprimentos de obrigações e de prazos pelo Poder Concedente, previstos na subcláusula 21.2.3, podem ocorrer tanto por padrões insuficientes de qualidade da máquina pública como por barreiras burocráticas e influências políticas decorrentes da natureza de conflitos e do interesse de partes envolvidas no contraditório.
- A implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento a que se refere a subcláusula 21.2.6 pode acontecer em um contrato de 30 anos, e as vias podem ser de jurisdição federal, estadual, e/ou municipal. Essa subcláusula serve, de um lado, para blindar a concessionária contra qualquer risco de competição, e, de outro, pode assegurar possibilidades de novos ganhos. A exclusividade não deve ser aceita, pois a demanda futura pode justificar a existência de novas vias, inclusive sem a cobrança de pedágio e sem que venha a produzir efeitos predatórios sobre o seu contrato. A matéria exige maior aprofundamento.
- A possibilidade de atraso nas obrigações conferidas ao DNIT, seja na transferência de bens, na não realização ou no atraso de obras, preconizado na subcláusula 21.2.8, pode ocorrer, seja por problemas burocráticos, seja por interesses conflitantes não apaziguados e, principalmente, pela falta de recursos orçamentários em função do ajuste fiscal e da crise econômica vigente. Não cabe aos usuários qualquer responsabilidade, assim, a União, quando for justificado, deveria indenizá-los com recursos orçamentários.
- Subcláusula 21.2.10 – "custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas dos estudos arqueológicos, indígenas e de comunidades quilombolas necessários à obtenção de licenças de instalação e de operação a cargo do Poder Concedente ou da concessionária" – No caso da BR-386, podem ocorrer, porém, não parece razoável simplesmente aceitar essa incerteza, pois, na preparação do projeto, antes da licitação, deveriam ser bem avaliados e, se possível, dimensionados e mitigados.
- Subcláusula 21.2.11 – "atraso na obtenção de licenças ambientais a cargo do Poder Concedente" – Pelas mesmas razões da subcláusula 21.2.3,

[10] Devido ao descaso com a legalidade do modelo, pela falta de um correto exame do impacto social e das questões que interessam aos usuários de baixa renda (83% dos entrevistados segundo o estudo), pelos impactos negativos da proposta em regiões atravessadas (vide audiências públicas), e por ignorar os graves conflitos decorrentes do modelo de polo, o mesmo adotado no PECR.

também podem ocorrer. Não cabe aos usuários qualquer responsabilidade, e a União, quando for justificado, deveria pagar com recursos orçamentários.

- A subcláusula 21.2.12, que se refere a "vícios ocultos do sistema rodoviário e dos bens da concessão vinculados à manutenção e à operação e transferidos à concessionária na Data da Assunção", parece inaceitável, pois abre uma imensa brecha para a concessionária litigar e adiar o cumprimento de suas obrigações. A documentação técnica prévia à licitação, os projetos e relatórios de obras executadas, inclusive processos e relatórios de consultores responsáveis pela fiscalização, são públicos, assim, a licitante deve avaliar situações de risco com cuidado e assumi-los por inteiro.
- As subcláusulas 21.2.14, 21.2.15 e 21.2.17 servem para retirar da concessionária qualquer risco[20], mas podem criar a possibilidade nesses casos de aceitação de valores elevados e indenizações suplementares não justificadas, além de outros desvios de conduta contrários à lei e ao interesse púlico. Recomenda-se reavaliar essas subcláusulas.
- Com relação à subcláusula 21.2.19, que trata de "atrasos nas obras decorrentes de condicionantes resultantes dos estudos arqueológicos, indígenas e de comunidades quilombolas", vale a mesma observação referente à subcláusula 21.2.10. Como é conhecida a possibilidade, deve ser previamente avaliada, não sendo recomendável dar à concessionária a possibilidade de administrar a seu favor, como desculpa de atrasos ou pela conveniência de adiar investimentos.

9. VIAS ALTERNATIVAS, ROTAS DE FUGA E LOCALIZAÇÃO DE PRAÇAS DE PEDÁGIO E OUTROS IMPACTOS SOCIAIS

Essa questão não parece bem compreendida nos estudos deste PMI, em especial em termos dos direitos dos usuários. O uso de vias alternativas pré-existentes é um direito líquido dos cidadãos e usuários, não sendo aceitável a localização de praças que venham a obrigá-los a pagar pedágio a título de combate a rotas de fuga, que vias alternativas não são. Quando for construída uma via para desbordar a praça de pedágio, e, assim, os usuários venham a deixar de pagar o pedágio, haveria uma rota de fuga, e, nesse caso, caberiam medidas de defesa para assegurar os direitos das concessionárias.

[20] Pois os riscos dessa natureza atribuídos à concessionária já tiveram valores fixados previamente, tratando-se de transferir o excedente aos valores pré-fixados no edital.

No Estudo de Tráfego, em 1.9 Análise dos Resultados, 1.9.1 Análise das Projeções de Tráfego, Gráfico 72 – Estimativa do VDMA equivalente (soma nas praças de pedágio) e Gráfico 73 – Estimativas de VDMA equivalente nas praças de pedágio – comparação entre o cenário sem concessão e o cenário com concessão com a tarifa de R$ 0,13/km. Em 1.9.2 Desvios de Tráfego, afirma que, com base no modelo de tráfego, estimaram-se as fugas de tráfego por tarifa, resumidas na Tabela 194 – Fugas por subtrecho e por tipo de veículo. Depois, nas Figuras 161, 162, 163 e 164, apresenta as principais *"rotas de fuga"* de cada praça. Acontece que essas rotas são vias alternativas pré-existentes, e, consequentemente, não são rotas de fuga.

Da mesma forma que a concessionária tem o direito legítimo de não aceitar que, de forma fraudulenta, lhe tirem a demanda e o respectivo pagamento da tarifa, não é aceitável colocar barreiras para obrigar o usuário a pagar tarifa quando este tem o pleno direito de uso da via alternativa e quando o direito à livre escolha lhe é assegurado em lei. Esse expediente afronta os direitos do cidadão, é abusivo e fraudulento à luz dos direitos do consumidor, e, assim, igualmente inaceitável.

Os estudos da Triunfo e a proposta de edital e de contrato resultantes não demonstram terem atendido o estipulado nos Termos de Referência do Edital de Chamamento Público 11/2015 PMI do MTPA, que estipula, na sua página 7, o mostrado no Quadro 4 da página seguinte.

A proposta de edital e de contrato: (i) cobra tarifa em trechos não utilizados, nessas circunstâncias não teria levado em consideração a iniquidade elevada resultante; (ii) quanto à localização de praças, ao localizar praças "próximas a cidades e povoados sujeitos à futura conurbação, evitando a tarifação de viagens curtas ou muito frequentes", não observa o disposto nos termos de referência aos quais está obrigada a Triunfo.

- A mudança de localização de praças de pedágio com vistas a evitar o uso de via alternativa pré-existente, bem como o fato de obrigar o usuário a pagar tarifa a que estaria dispensado, fere os direitos dos usuários dessas vias, sendo, assim, ilegal e inaceitável. Esse é o caso da localização da praça de pedágio da BR-101, em Santa Catarina, relocalizada com o objetivo de inibir o uso de via alternativa pré-existente. Em estudos da Triunfo, essa praça estava localizada entre Torres e Osório, no km 35,2 (vide figura 3 – Localização das Praças de Pedágio).

Quadro 4:

- Cenários de localização de Praças de Pedágio
  - Dever-se-á apresentar os cenários delineados para posicionamento das praças de pedágio, considerando os prós e contras de cada cenário, bem como o cálculo dos seguintes elementos:
    - ✓ A iniquidade, que é a diferença entre o valor pago por um veículo em seu percurso na via (tarifa multiplicada pelo total de praças de pedágio pelas quais passa) e o valor correspondente ao produto da extensão de seu percurso e o valor de tarifa estabelecido por quilômetro (valor do trecho efetivamente utilizado pelo usuário).
    - ✓ A eficiência, que é a proporção entre o valor total arrecadado menos o custo para realizar a arrecadação (parcelas correspondentes a investimentos, operação e manutenção, incluindo os gastos para realizar a arrecadação), e o valor total arrecadado.
    - ✓ O ganho marginal de equidade e eficiência, que é o ganho de equidade correspondente à perda de eficiência em termos marginais, com a adição de mais uma praça de pedágio.
    - ✓ O momento de transporte, que é o produto do volume diário médio de tráfego - VDM pelo espaçamento entre praças.
  - Dever-se-á apresentar arquivo kmz com a plotagem das praças de pedágio do sistema rodoviário sob estudo, bem como das concessões adjacentes.
  - As praças de pedágio não poderão ser localizadas próximas a cidades e povoados sujeitos a futura conurbação, evitando a tarifação de viagens curtas ou muito frequentes. Dever-se-á evitar também a proximidade com locais de preservação ambiental, trechos de mata nativa ou cursos d'água.

Fonte: Termos de Referência – Edital 11/2015 PMI do MTPA

J CONFLITOS SOCIAIS

Os **conflitos sociais** em potencial[21], por diversas razões apontadas neste parecer, poderão ocorrer e resultam, em parte, dos estudos realizados neste **PMI**, que não levaram a **questão social** na devida conta. As propostas de edital e de contrato ignoraram direitos

[21] Não somente pela questão das rotas de fuga, mas também pelo valor elevado das tarifas.

dos cidadãos, a disposição e possibilidade de pagar dos usuários, os efeitos econômicos adversos para as comunidades atingidas, bem como os efeitos da tarifa para usuários de menor renda. Essas questões não resolvidas têm potencial de desencadear reações contrárias de cidadãos e usuários, não podendo ser ignoradas como se essas reações fossem inevitáveis.

Não basta cuidar no contrato dos eventuais efeitos para a **concessionária**, assegurando neste a mútua concordância prévia quanto ao direito desta de ser indenizada, ou contar com o apoio do Estado e com medidas coercitivas a reações dos cidadãos:

(i) Através da transferência de riscos e de custos financeiros ao **Poder Concedente** (em verdade para os **usuários** pela via tarifária), como no contrato preconizam as subcláusulas 21.2.1 e 21.2.2 – no caso de **manifestações sociais e/ou públicas** com efeitos sobre obras e serviços ou de **decisões judiciais e outras** que impeçam a cobrança de pedágio.

(ii) Através de medidas policiais e judiciárias para desimpedir bloqueios de estradas, coibir manifestações públicas nestas, inibir a ação de lideranças através de interditos proibitórios, combater, com o uso da polícia rodoviária, operações de retardamento de fluxo, greves de categorias profissionais do setor, e, ainda, evitar depredações de patrimônio, assaltos de motoristas, automóveis e transporte coletivo por criminosos e marginais aproveitadores nessas situações.

Nenhuma dessas formas de enfrentamento de **manifestações sociais e/ou públicas** pagam os prejuízos para cidadãos, setores econômicos e empresas de transporte pela imobilização de veículos, de cargas e de pessoal de operação, pelo maior tempo de viagem de motoristas e passageiros, pela menor produtividade dos setores econômicos, pela perda da capacidade competitiva e pelos custos para o setor público em decorrência de ação policial. Em resumo, são muito elevados esses custos para o estado e para o país para serem aceitos.[22]

Hoje e nos anos vindouros, com a situação e as perspectivas da economia e seus reflexos no emprego, se essa questão não for esclarecida e bem avaliada nas suas dimensões sociais, econômicas, políticas e legais, e os problemas equacionados antes da licitação, é de se prever conflitos muito maiores que os ocorridos no PECR.

[22] No Rio Grande do Sul, não podemos esquecer os conflitos entre usuários e concessionárias por conta da questão de fugas e de localização de praças, de tarifas elevadas, etc., levando a paralisações de rodovias, depredações, intervenções policiais, judicialização de conflitos, expedição de *"interditos proibitórios"* e o processos conflitivos de recuperação do equilíbrio contratual.

- AÇÕES DE PREVENÇÃO

A melhor maneira de tratar a questão das rotas de fuga seria a cobrança de **pedágio fechado**, pagando o usuário pela extensão dos trechos efetivamente utilizados através de **cobrança automática de pedágio**, levando as obrigações resultantes desta ao **PER** e incorporando os custos correspondentes.

Naturalmente, para evitar os conflitos sociais e as manifestações deles decorrentes, é necessário que o **MTPA** e a **ANTT** realizem novos estudos prévios de localização de praças e de valores de tarifa, contemplando as repercussões sociais e econômicas, bem como os interesses e direitos dos **usuários**, estudos estes que necessitam ser realizados com transparência e participação social.

10. CENÁRIO SELECIONADO E INTERESSES DOS CIDADÃOS E USUÁRIOS

As informações que servem de base para o exame do cenário adotado nesta proposta da Triunfo são: o Produto 4 – Estudo Econômico-financeiro, e a Planilha – TPI_MEF_ANTT.xslm. Desta última, foram examinados o "Demonstrativo do Fluxo de Caixa do Projeto (R$ x 1000) e as planilhas complementares vinculadas a esta (Painel de Controle, Resumo de Valores, Tráfego, Transporte de Valores, Custos e Investimentos, Macroeconomia, PER, Depreciação, FCProjReal e FCProjNom). As premissas, os parâmetros definidores e os valores adotados nesta proposta estão descritos nas tabelas auxiliares seguintes:

- Parâmetros de Projeto
- Aporte Mínimo
- Seguros e Garantias
- Tarifa de Pedágio
- Verbas Obrigatórias
- Análise de Sensibilidade
- Taxa de Retorno[22]
- Tributação
- Necessidades de Capital de Giro
- Resumo da Sensibilidade

[22] TIR – Real, Nominal e Exposição Máxima.

O CENÁRIO SELECIONADO PELA TRIUNFO

O cenário selecionado – **CONCESSÃO 1** – tem duas características definidoras:

(i) Obras em **15** anos; e
(ii) **Tarifa Básica** – R$ 0,11/km.[24]

O cronograma de investimentos previsto nesse cenário, em síntese, prevê:

(i) **Trabalhos Iniciais** – primeiro ano;
(ii) **Recuperação e Manutenção** – segundo, terceiro, quarto e quinto anos; e
(iii) **Ampliação de Capacidade e Melhoramentos – 11º, 12º, 13º, 14º e 15º anos.**

O desejável[25], do ponto de vista da defesa dos interesses dos usuários, seria que os investimentos indicados em (ii) e (iii) acima fossem realizados nos cinco primeiros anos, e, somente depois de realizados, fosse iniciada a cobrança de pedágio. Da mesma forma, seria desejável também que a Conservação da Rodovia e de Equipamentos fosse distribuída em todos os anos.

As duas características definidoras do cenário CONCESSÃO 1, que servem de base para o edital e para o contrato, produzem impactos desfavoráveis aos usuários:

- **A primeira** leva ao pagamento de tarifas por serviços e obras não realizados que, consequentemente, não asseguram ao usuário usufruir dos benefícios da duplicação, apesar de haver pago para usufruí-los; e
- **A segunda**, ao fixar uma tarifa básica única para todos os trechos, independentemente dos custos e dos investimentos exigidos no trecho, produz subsídios cruzados, tornando alguns cidadãos, discriminatoriamente, financiadores compulsórios e não remunerados do contrato de concessão.

Em consequência da conformação do cenário CONCESSÃO 1 resultam importantes montantes de **Lucro Líquido** – R$ 8.440.394,93 (R$ x 1000); e Tributos – R$ 6.630.574,19 (R$ x 1000) – os dois juntos correspondentes a 57,2% da **Receita Tarifária Bruta** – R$ 26.399.801,91 (R$ x 1000). O Quadro 5 apresenta alguns agregados que sintetizam o uso dos recursos exigidos dos usuários:

---

[24] Segundo define o edital, "**Tarifa Básica de Pedágio**: o valor contido na **Proposta Econômica Escrita**, expresso em cinco casas decimais, correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a categoria 1 de veículos (veículo de rodagem simples e de dois eixos), que não poderá exceder a R$ 0,11719 (onze mil setecentos e dezenove centésimos de milésimos de centavos), referenciados a março de 2015."

[25] O fato de o contrato tratar, de forma pormenorizada, a questão dos descumprimentos das obrigações contratuais pelas partes, criando, inclusive, a sistemática de acréscimos ou descontos de reequilíbrio nos casos de antecipações ou descumprimentos de prazos e obrigações estabelecidos no PER e no contrato, não resolve o problema do usuário pagar antecipadamente por investimentos ainda não realizados, ou com atrasos "justificados" ou "postergados por múltiplas alegações", pois a única garantia deste é a cobrança depois do investimento.

Quadro 5 – A Receita Bruta e Usos

	(R$ x 1000)	%	Observações
Receita Bruta	26.399.801,91	100%	Exclusivamente tarifária
Investimentos	7.898.769,83	29,9%	
Lucro Líquido	8.440.394,93	32%	
Tributos	6.630.574,19	25,1%	Federais e municipais
Saldo[25]	3.430.062,96	13%	Deduzido por diferença

Fonte: Triunfo – Demonstrativo do Fluxo de Caixa do Projeto

Aparentemente, a proposta da **Triunfo** nos dez anos iniciais, ao retardar, de um lado, a realização de investimentos (e postergar as duplicações), reduziria os desembolsos e as exigências de financiamento de terceiros (BNDES, debêntures); e, ao criar subsídios cruzados e adotar tarifas elevadas, expandiria a receita acima das necessidades de desembolso no ano. Assim, a combinação do cronograma de investimentos adotado (que posterga duplicações) com as tarifas elevadas (fixadas no cenário) levaria a um maior Lucro Líquido e, consequentemente, produziria um maior montante de **Tributos**.

Desta estratégia, resultariam dois ganhadores:

- A **concessionária** – (Iº) ao assegurar importantes saldos de **Lucro Líquido**; e (IIº) ao financiar parte dos investimentos com esses saldos de receitas tarifárias, livre de custos financeiros (reduziria as exigências de capital próprio e/ou montante de uso de capital de terceiros);
- Os **governos** – (Iº) a concessão desonera a **União** de suas obrigações, cobertas pelos impostos associados ao setor rodoviário; e (IIº) amplia a receita tributária da União e dos municípios.

  - **Os custos do cenário "CONCESSÃO 1"**, do qual resultam o edital e o contrato em exame, **seriam transferidos diretamente aos usuários e, de forma indireta, aos cidadãos e aos setores produtivos dependentes dessas rodovias.**

[25] Existem aparentes inconsistências não esclarecidas, pois, enquanto o Quadro 6 indica não haver receitas não tarifárias, a previsão do Fluxo de Caixa para Custos e Despesas Operacionais alcança R$ 5.313.823,98 (R$ x 1000), superior ao Saldo constante do Quadro 5.

Quadro 6: Parâmetros de Projeto

Metas	Valores	Observações
TIR de Projeto	9,2%	9,2% Real e 14,1% Nominal
ICSD[27]	1,3	
Indica Financiamento	80%	
BNDES	50%	
Debênture Incentivada	30%	
PL/Ativos	20%	
Receitas Não Tarifárias	0%	(Grifamos)

Fonte: Triunfo – Painel de Controle – Parâmetros de Projeto

❑ OS INTERESSES DOS CIDADÃOS E USUÁRIOS

As rodovias indicadas para concessão são reconhecidas como prioritárias e essenciais à retomada do desenvolvimento da economia do estado e também para importantes segmentos do setor produtivo, assim como para os cidadãos da sua área de influência. Diante disso, existe todo o interesse e o empenho dos gaúchos em viabilizar sua realização e buscar que alcance sucesso sua concessão ao setor privado.

Contudo, a solução proposta pela **Triunfo** e pelo MTPA não pode ser considerada como a **"bacia das almas"**, ou como o *"recurso final dos que não tinham quaisquer outros recursos"*, nem como se estivéssemos *"no último momento, na última oportunidade oferecida (...), quando outras oportunidades foram deixadas ou esquecidas anteriormente"*. Existem outros modelos e cenários alternativos mais adequados para essa concessão. Vejamos alguns problemas que não podem deixar de ser considerados e resolvidos por suas pesadas repercussões futuras:

(Iª). As tarifas básicas propostas **não são módicas**, não foram apresentados estudos do impacto das mesmas para os grupos de usuários de menor renda, nem sobre comunidades impactadas por essas tarifas, assim como não foram apresentadas as preferências dos usuários em relação às alternativas reais de tarifas e de serviços que lhes serão prestados;

(IIª). Os impactos sociais e econômicos não foram esclarecidos, mas as manifestações dos participantes nas audiências públicas mostram claramente a discordância com relação à proposta da **Triunfo** e do MTPA. Então estaríamos diante da situação prevista nos Termos de Referência do Edital 11/2015, que estipula, na sua página 24, o seguinte:

[27] Índice de Cobertura do Serviço da Dívida

- *"Caso as condições comerciais e financeiras não resultem na viabilidade do empreendimento no modelo de concessão pura, com base nas premissas estabelecidas neste Termo de Referência, o autorizado[28] deverá apresentar cenários alternativos para a estruturação do projeto em tela."* (grifamos)

Em verdade, o que se demonstra inviável é o cenário escolhido e a proposta de que a mesma seja financiada exclusivamente pelos usuários, os quais não têm condições e nem disposição de aceitar responder sozinhos pelo financiamento de rodovias para as quais já contribuem com elevada carga fiscal. Em consequência disso, a responsabilidade pelo financiamento não pode se limitar ao previsto na proposta da **Triunfo**, exclusivamente a tarifa, e outras fontes de receita serão necessárias no caso da BR-386. Os encargos terão que ser compartilhados equitativamente e de forma realista entre as partes – Poder **Concedente** e usuários.

Pelo lado dos custos dos serviços e dos investimentos da concessionária, recomenda-se o ajuste dos excessos da proposta em comento às reais necessidades da BR-386 e a sua adequação às possibilidades de financiamento pela via tarifária e de recursos orçamentários (ou de isenções de tributos, ou de incentivos especiais compensatórios de tributos). Cuidados especiais são exigidos na formatação das novas concessões com ajuste do contrato, eliminação das sementes plantadas de aditivos futuros e de prevenir as possibilidades de lucro abusivo por parte da futura **concessionária**.

[28] No caso presente, o Grupo Triunfo, vencedor do Edital 11/2015 do MTPA.

11. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

❑ CONCLUSÕES

Este parecer não questiona a conveniência e a oportunidade da concessão de trechos das rodovias propostas para a iniciativa privada. No entanto, questiona e apresenta sugestões sobre as seguintes questões:

• Modelo adotado, sua preparação através de PMI e conflitos de interesse resultantes; • Condições do edital e do contrato desfavoráveis aos usuários; • Falta de estudos e anteprojetos necessários prévios à licitação; • Concessão única, englobando todos os trechos; • Limites dos trechos incluídos no contrato; • Proposta de PER e cronograma de investimentos; • Tarifa básica única fixada, que não é módica e que não atende às possibilidades de pagar de usuários de menor renda; e • Falta de transparência e de oportunidade de participação dos usuários e cidadãos na formulação desta proposta.

Considerando as falhas das propostas resultantes deste PMI, as razões apontadas neste parecer e a insuficiente observância dos Termos de Referência do Edital 11/2015 no que diz respeito aos direitos dos cidadãos e aos impactos sociais desta proposta, concluímos que:

- **O cenário – CONCESSÃO 1 – não tem condições de ser aceito. As minutas de edital e de contrato associadas a esta proposta necessitam revisão. Em consequência disso, e com vistas a revisar algumas cláusulas e subcláusulas no contrato, novos estudos de viabilidade e novas minutas de edital e de contrato necessitam ser preparados.**

❑ RECOMENDAÇÕES

I. **Fracionamento da Concessão Proposta** – dividir em duas concessões: (1ª) BR-101/290 (RS); e (2ª) BR-386 (RS).

II. **Formatação das Concessões** – diferenciada de acordo com as características próprias de cada uma, do tipo e da classe de rodovia, da região atravessada, da demanda de tráfego e da sustentabilidade financeira do empreendimento.

III. **Modelo de Concessão:** • **BR-101/290**, adotar modelo de pedágio fechado, onde o usuário paga pelo trecho efetivamente utilizado (pedágio eletrônico, com pórticos e tecnologia avançada); • **BR-386**, se for possível, do ponto de vista econômico-financeiro, adotar o mesmo modelo. Caso contrário, distribuir as praças de pedágio

de forma a reduzir ao mínimo a possibilidade de o usuário pagar sem usar, ou de usar sem pagar, evitando a localização dessas praças em áreas proximamente urbanas e os problemas de impactos sociais adversos.

IV. **Programa de Exploração Rodoviária (PER)** – preparar com exatidão e de forma transparente o programa a ser incluído no edital de cada uma das concessões, buscando o equilíbrio entre as exigências a atender, as recomendações dos estudos de engenharia, as demandas dos usuários e cidadãos, os prazos de concessão, as repercussões resultantes na tarifa e na viabilidade econômica do empreendimento. Expor os cenários alternativos aos cidadãos.[29]

V. **Prazo da Concessão** – prazo necessário em cada uma das duas concessões para ressarcir custos operacionais, despesas obrigatórias, outras despesas, seguros e garantias, custos de financiamento bancário e de debêntures, ou de outra forma de aporte de capital, para remunerar o capital próprio da concessionária e assegurar a taxa de retorno (TIR) fixada para o contrato. Tal prazo, em conjunto com as demais premissas fixadas, deve, ainda, ser capaz de assegurar tarifa correspondente aos benefícios para os usuários e a capacidade e disposição de pagar destes.

VI. **Lucro do Projeto e Tributação** – não é aceitável que **57,1%** da Receita Tarifária se destine a **Lucro Líquido – 32%**, e **Tributos – 25,1%**, assim como não é possível desenvolver a infraestrutura rodoviária transferindo tamanha parcela dos custos aos usuários.

• Considerando que essas rodovias são essenciais à retomada do desenvolvimento, à recuperação da economia do estado, para importantes segmentos do setor produtivo e para os cidadãos e comunidades delas dependentes, e, ainda, que os usuários não têm condições de responder sozinhos pelo financiamento das mesmas, para as quais já contribuem com elevada carga fiscal, é **necessário que os custos e os encargos de financiamento sejam redistribuídos entre as partes interessadas.**

• A <u>redução do lucro excessivo da concessionária</u> é necessária e pode ser alcançada não só pela fixação de teto tarifário adequado no edital, mas através de duas estratégias complementares: a <u>primeira</u> é a <u>revisão da relação receita tarifária e cronograma de investimentos</u>[30]; e a <u>segunda</u>, <u>assegurar, na licitação, efetiva</u>

[29] Ter presente que o PER serve de referência para a definição das obrigações da concessionária e da distribuição dos riscos das partes durante o prazo da concessão. Assim, deve ser bastante realista e preciso, pois, na prática, define o objeto da concessão.

[30] Evitar a geração de lucros fictícios através da postergação de investimentos necessários e/ou de tarifas abusivas.

competição entre empresas capacitadas e idôneas. Quanto aos tributos, os governos e, em especial, a União, responsável pelas rodovias, dariam sua contribuição.

VII. **Redução da Tributação ou Subsídio** – revisar as incidências fiscais adotadas nas premissas e parâmetros fixados. Buscar, no caso da BR-386, renúncias fiscais ou incentivos, considerando, de um lado, a situação e as perspectivas da economia gaúcha, os reflexos na renda e no emprego dos cidadãos e o caráter estratégico dessa rodovia para as exportações; e, de outro, os elevados custos do projeto e das tarifas resultantes.

• O governo federal neutralizaria o pesado efeito da tributação mediante uma ou mais das seguintes estratégias: (a) renúncia ou incentivo fiscal no caso dos seus tributos; (b) aporte de recursos financeiros; (c) assumindo os custos de recuperação e melhoramento da rodovia existente através da indenização dos serviços dessa natureza executados pela concessionária; ou, alternativamente, (d) realização desses serviços através do DNIT, aportando recursos suficientes para esse departamento realizá-los em prazos compatíveis com os da duplicação pela concessionária.

VIII. **Revisão de Despesas Operacionais** – no caso da BR-386, como nas audiências públicas foi defendido por participantes, dirigentes municipais e vereadores, os serviços médicos e de guincho especificados no edital poderiam ser substituídos pelos sistemas hoje utilizados de atendimento através de convênios com prefeituras, bombeiros voluntários e outros, que poderiam prestar esses serviços ao usuário com menores custos. As despesas previstas com conservação de equipamentos e sistemas parecem muito elevadas. No caso da BR-386, os sistemas oferecidos poderiam ser menos sofisticados, e caberia reavaliar as exigências de serviços, especificações e custos resultantes.

IX. **Revisão das Exigências de Verbas Obrigatórias** – a partir da configuração do projeto de concessão da BR-386, cabe revisar os custos do sistema de fiscalização, no entanto, sem comprometer sua eficácia e eficiência.

X. **Estudos de Viabilidade Econômico-financeira** – devido às importantes mudanças propostas no modelo, no edital e no PER, que produziriam reflexos na base pedagiada e no valor da tarifa, novos estudos de viabilidade necessitam ser realizados com vistas a embasar os respectivos editais, contratos e propostas dos licitantes.

Considerando a situação atual dos trechos quanto ao estado do pavimento, velocidades praticadas, travessias urbanas e nível de serviço nos subtrechos[31], assim como a proposta de cronograma de duplicações, que posterga as duplicações por dez anos (mesmo sabendo-se existirem trechos a duplicar necessários nos cinco primeiros anos), não existiria qualquer situação emergencial que impossibilitasse o aprofundamento dos estudos e a correta preparação dos documentos para licitação. Considere-se, ainda, ser bem provável que os documentos disponibilizados pela ANTT não resistam ao exame pormenorizado do Tribunal de Contas da União (TCU) e não venham a ser aceitos sem alterações, revisões e complementações.

Não pode ser ignorada a insegurança jurídica da proposta da **Triunfo.** Por diversos pontos problemáticos e de legalidade questionável, são possíveis ações populares, mandados de segurança e outras ações que retardariam bastante a licitação. Por tudo isso, parece inevitável o amplo esclarecimento das questões apontadas e a imediata preparação de estudos e de novos editais e contratos necessários à licitação.

O fato de o contrato da Concepa terminar em 4 de julho próximo e não se mostrar conveniente, nem legalmente possível prorrogá-lo (o contrato não tem previsão de prorrogação e a legalidade da prorrogação vem sendo questionada, além de as tarifas serem muito elevadas), determina a necessidade de, no interregno até a assunção da nova concessionária, haver um contrato de conservação, manutenção e operação dos seus trechos.

Rodovias com maior tráfego, como a BR-116, no trecho entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, são mantidas e operadas satisfatoriamente pelo DNIT. Quanto ao vão móvel da ponte sobre o Rio Guaíba, apresentado por alguns como justificativa para prorrogar o contrato da Concepa, nada impede de serem mantidos os cuidados de conservação e operação, e, se necessários, os contratos especializados de consultoria. De resto, após vinte anos, não é possível alegar falta de tempo para assegurar a transição que ocorreria qualquer que fosse o vencedor da concorrência que não a própria Concepa, logo o argumento não se sustenta. Contudo, a urgência do DNIT e do MTPA se prepararem tempestivamente para a transição é real.

Porto Alegre, RS, 20 de março de 2017.

Cloraldino Severo
Consultor Independente
Engenheiro Civil – Especialidade Transportes

[31] Conforme mostrado no Quadro 2.

Anexo 1

POSSÍVEIS RESTRIÇÕES A COMPETIÇÃO

A realidade da crise econômica e fiscal brasileira produziu acentuada redução do mercado de obras e serviços, atingindo o segmento de grandes e médias empresas empreiteiras. A oportunidade de contratar as obras e os serviços previstos nesta licitação pode ter elevado interesse para muitas empresas. Consequentemente, se for assegurado adequado acesso à licitação, é de se prever um elevado deságio em relação às tarifas básicas estabelecidas no edital e no contrato.

O **Grupo Triunfo**, que elaborou os estudos deste PMI e que pertence à empresa Concepa, cujo contrato termina em julho próximo, em nova licitação pode ser exposto a uma forte competição. Para manter a concessão, dependerá de oferecer reduções muito elevadas em relação às tarifas praticadas no contrato que ora finda. Mesmo assim, estaria sob o risco de perder a competição. Nessas circunstâncias, sua independência e isenção para propor os termos dessa licitação fica sob suspeição, pois existe claro conflito de interesses.

Nos estudos deste PMI realizados pela **Triunfo**, e nos editais e minutas de contrato, existem indícios de que esteja embutida uma estratégia em favor desse grupo e de seus interesses empresariais. A estratégia envolveria a **redução do número de concorrentes**. Através do contrato único, ocorreria a ampliação artificial da dimensão do contrato (proposta de uma concessão ao invés de duas).[32] Assim, com maiores prazos e exigências de capital e de experiência, poderiam ser retirados muitos concorrentes.

O **Grupo Triunfo**, com o regime de PMI, montou um negócio de longo prazo, com projeto de sua concepção, do qual conhece todos os caminhos, atalhos e obstáculos e sabe das múltiplas possibilidades de expansão e de aditivos plantados na proposta, que dá à **concessionária** a responsabilidade por anteprojetos e estudos técnicos (que deveriam ter sido realizados antes da licitação) que, por sua vez, lhe proporciona vantagem de formulação e justificativa de soluções futuras do seu interesse, prevê garantia contratual ampla de renegociações com um **cliente cativo por 30 anos** (podendo ser prorrogado), inclui no contrato uma detalhada e cuidadosa matriz de distribuição de riscos que lhe protege e permite transferir parte dos seus riscos para o **Poder Concedente** (na prática, esses riscos são transferidos para os usuários que pagam a conta), e inclui ampla definição de obrigações e rotinas de responsabilidade do **Poder Concedente** que lhe permite pautar a ação deste, e, se necessário, justificar eventuais atrasos de sua responsabilidade ou

[32] A licitação separada para a concessão da Rota 1 – BR-101/290 (SC/RS), na qual se insere o trecho compreendido do contrato que finda por se constituir em uma **concessão de operação, conservação, manutenção e apoio ao usuário**, teria menor valor e, com menores exigências de capital para participar, consequentemente estaria ao alcance de um maior número de concorrentes.

administrar as exigências de investimento segundo seus interesses. Além disso, pode, durante o contrato, antecipar investimentos que sabe que deveriam ser realizados mais cedo e beneficiar-se de prêmios. Em último caso, ainda pode transferir o contrato, auferindo lucro na transação. Assim, perder a licitação, caso outro ou outros concorrentes se deem conta do negócio que está montado com tanto trabalho, é como "morrer na praia".

A título de coibir e/ou desestimular propostas *irresponsáveis*, *irrealizáveis* ou *predatórias*, que a lei oferece toda a cobertura para não serem aceitas pela Comissão de Concorrência, é introduzido no contrato a título de **desestimular elevados deságios a partir de reforços de capital**[33]; e guardando possíveis acréscimos ao PER, que gerarão oportunidades futuras de revisão contratual negociada com a ANTT e fora dessa competição, mas servindo para elevar o valor das tarifas. Vide 24. **Capital Social**, 24.4, 24.4.1, 24.4.2 e 24.4.3.

Quanto às possibilidades de futuros aditivos estariam, entre outros: (a) a inclusão do trecho do final da ponte elevada sobre o Rio Guaíba à interseção das BR-290/116 (suprimida junto com o trecho Eldorado-Camaquã da BR-116); (b) o trecho da BR-386, do Entr. BR-386/448 ao Entr. BR-386/116 em Canoas; (c) BR-290 – trechos da Av. Assis Brasil (Cachoeirinha)-Entr. BR-116 (A)/BR-386 (Porto Alegre), e do Entr. BR-116 (A)/BR-386 (Porto Alegre) até o final da ponte móvel sobre o Rio Guaíba, cujos investimentos a realizar não se limitam a mero aumento do número de faixas; (d) efeitos da conclusão do trecho novo da BR-448, com o desvio de importante volume de tráfego da BR-116 para essa rodovia, no trecho de 9,7 km da rodovia BR-448 incluído na concessão (21.2.6 do contrato).[34]

□ **Notas de Fim**

---

[i] Triunfo – Figura 1 – Localização da BSOs – Ano 1

[ii] Triunfo – Figura 2 – Localização das Praças de Pedágio

[iii] Triunfo – Figura 4 – Localização dos Postos Fixos de Pesagem

[iv] Tabela 44 – Planilha Resumo de Faixas de Domínio das BR-101/116/290 e BR-386, Tabela 45 idem BR-448

---

[33] Quem pode garantir que o teto tarifário fixado é adequado e não está elevado? Comparado com tarifas praticadas em concessões da BR-101 (SC) e da BR-116 (SC) em trechos que receberam investimentos públicos de duplicação prévios à licitação, como ocorreu com a BR-101 (RS), com a BR-386 (RS) ou com a BR-290 (RS), durante o contrato findo? Quem pode estar certo de que os usuários desses trechos não encontrarão guarida no Poder Judiciário para seus legítimos questionamentos de tarifa abusiva com base no Código de Defesa do Consumidor? Ou, ainda, poderá explicar, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, que, em outros trechos licitados por governos que teriam levado em consideração os interesses dos cidadãos e dos usuários mais do que os das concessionárias, teriam resultado em tarifas muito menores?

[34] 21.2.6 – implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de tarifa de pedágio que não existissem e que não estivessem previstos na data da publicação do edital, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas, p. 45/46 do contrato.

Três trechos finais, fora dos limites indicados para esta concessão – 110 m
1.10. Características das Través Urbanas
1.10.1 Rodovia BR-101 (RS), 1.10.3 idem BR-290 (RS)
1.10.4 Travessias Urbanas na Rodovia BR-386 (RS)
Triunfo – Tabela 84 – Planilha Resumo de Acessos Oficiais – BR-101 (RS)
Triunfo – 1.11 – Obras e Projetos em Curso
Triunfo – 1.12.2 Construção da Nova Ponte sobre o Rio Guaíba
Triunfo – 1.11.1 – b) Obras de Duplicação da Rodovia – BR-386
Triunfo – Tabela 164 – Caracterização da rede viária
Em alguns segmentos entre BR-116/290, até entroncamento Av. Assis Brasil quatro faixas
Triunfo – 1.4.7.1 – Velocidade Média de Circulação
Triunfo – Tabela 205 – Nível de serviço ao longo do período de concessão por subtrecho
Triunfo – 4. Análise de viabilidade econômico-financeira. 4.1 Síntese de Resultados. Tabela 11: Principais Resultados

Cloraldino Severo

Resposta da área técnica:

1- **Comentários gerais:** é importante destacar que a composição do sistema rodoviário a ser concedido foi amplamente debatida quando da elaboração dos estudos junto à comissão de seleção responsável pelo edital de chamamento público de estudos n. 11/2015. Entendeu-se, à época, ser a configuração aprovada como ideal para combinar o equilíbrio entre os investimentos necessários no sistema rodoviário e a tarifa adequada para remunerá-los, na lógica de colocar a logística estadual em patamar superior de desenvolvimento. Uma concessão unicamente do eixo BR-101/290 seria focada somente na manutenção das condições logísticas existentes, tendo em vista que essas duas rodovias receberam recentes investimentos em faixas adicionais e duplicações. Ao mesmo tempo, uma

concessão exclusivamente do eixo BR-386 nos moldes tradicionais seria inviável, devido à necessidade de obras de ampliação de capacidade e de melhorias necessárias.

O usuário do eixo BR-101/290 contará desde o início da concessão com vias de alta capacidade e qualidade, com pistas duplas, triplas e quádruplas, ao passo que o usuário da BR-386 terá inicialmente menor capacidade disponível com grande extensão em pista simples, mas será compensado com a implantação da pista dupla ao longo da concessão, elevando sobremaneira a qualidade logística do sistema. A BR-448 funciona como ligação expressa entre os fluxos de integração, conectando o eixo BR-386 com o eixo BR-101/290, justificando sua inserção dentro do sistema concebido. Devido à sua característica de inserção urbana e sua relevância para o dinamismo metropolitano e sua ampla capacidade de tráfego, o trecho receberá o tratamento de manutenção e operação, mas contará com praças de pedágio.

Pode-se dizer que o escopo final do projeto teve como perspectiva a promoção do desenvolvimento social e econômico das regiões presentes na área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a sua alavancagem social e econômica. Conclui-se que o Sistema Rodoviário a ser concedido, pode ser considerado vetor amplo de integração, incorporando fluxos estaduais, regionais, nacionais e internacionais. Trata-se de exercício complexo de articulação entre a lógica da elevação dos investimentos na infraestrutura com a cobrança de uma tarifa adequada.

2- Quanto à amplitude da concessão: Como já destacado acima, o Governo Federal entende que os fluxos compostos pelas rodovias BR-101, BR-290, BR-386 e BR-448 podem ser considerados um único sistema rodoviário de integração em vários níveis: estadual, regional, nacional e internacional, apesar das diferenças físicas e funcionais.

Os resultados do projeto aprovado demonstraram a que a união dos trechos traz o equilíbrio que se busca no projeto, com a previsão de investimento de R$ 14

bilhões em 30 anos para uma tarifa teto de R$ 7,48, a qual poderá ser reduzida de acordo com o deságio ofertado no processo licitatório.

3- **Problemas associados ao modelo de concessão:** Primeiramente, cabe destacar que todas as rodovias que compõem o sistema possuem tráfego elevado para padrões nacionais, acima de 8 mil veículos/dia em média por rodovia, comportando a provisão de serviços e infraestrutura de qualidade superior. Essa característica reforça a posição de que o Sistema é composto de eixos integradores, diferentemente do modelo estadual, que incorporava trechos com pouca ou questionável viabilidade econômica.

Ao contrário das modelagens estaduais que visavam desonerar o Estado dos custos de manutenção de suas rodovias, inclusive utilizando como variável de leilão a maior oferta de extensão de trechos cobertos, a Rodovia de Integração do Sul tem seu foco em prover uma solução otimizada para a logística estadual, equilibrando da excelência em serviços rodoviários com investimentos que possibilitem elevar o patamar dos transportes na região. Na concessão federal utiliza-se como variável de leilão a menor tarifa de pedágio, beneficiando o usuário com eventuais ganhos provenientes da competição no certame licitatório.

Um fator que demonstra a evidente diferença entre os modelos é o alto volume de investimentos de ampliação de capacidade no projeto Federal. O modelo estadual previa apenas investimentos de manutenção e melhorias objetivando obter boas condições de tráfego, portanto, sem grandes avanços em termos de capacidade. Já a Rodovia de Integração do Sul contará com 225 km de duplicação, 78,8 km de faixas adicionais, 73,8 km de vias marginais e a implantação de 176 dispositivos de melhorias, todos de acordo com as reais necessidades de cada um dos segmentos da rodovia. O conceito é de que, ao longo do processo de concessão, todos os usuários tenham a fruição de um nível de serviço similar, colocando todo o corredor no mesmo padrão de excelência logística.

4- **Problemas do PER:** O processo de participação social da Rodovia de Integração do Sul foi o maior da história das concessões federais e da ANTT, com 601 contribuições protocoladas, e a criação de um Grupo de Trabalho formado por

representantes da Sociedade Civil organizada do estado do Rio Grande do Sul, Governo do Estado do RS, prefeituras impactadas e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil-MTPA.

A definição dos trechos da concessão foi objeto de avaliação pelo referido Grupo de Trabalho, cuja contribuição está sob o número de protocolo n. 3915874 neste relatório. Além da contribuição, o mesmo grupo de trabalho subsidiou as determinações do MTPA quanto as alterações de cronograma de obras e inclusão de melhorias, recebidas pela ANTT através da Nota Informativa nº 10/2017/DOUT/SNTTA-MTPA de 28 de junho de 2017. Assim, no que tange ao cronograma de obras, sua configuração foi totalmente rediscutida, com nova distribuição no tempo e priorização entre trechos, os quais podem ser vistos no PER ajustado.

Quanto ao anteprojeto e projetos geométricos, cabe informar que para essa fase de estudos referencias para a modelagem do projeto, não é necessária a apresentação deste nível de precisão. Nessa fase de concepção de concessões rodoviárias, as quais tem sua formulação com base em estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, que servem como referência para a elaboração da modelagem.

Por fim, enfatiza-se que os estudos elaborados via Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) passam por rigoroso monitoramento por parte do Governo Federal, sobretudo por análises realizadas pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a qual possui recursos para tanto. Desde a concepção dos estudos, há diversas etapas de ajustes e validação, visando à obtenção de um produto apto a ser submetido à sociedade, ao Tribunal de Contras da União (TCU) e, por fim, ao processo licitatório.

5- **Fixação do prazo de concessão e suas consequências:** Nos últimos estudos propostos e avaliados, o prazo de 30 anos tem sido utilizado como parâmetro inicial do projeto e vem apresentando os resultados entendidos como razoáveis para equilibrar a equação entre os investimentos necessários para a prestação do serviço adequado aos usuários e uma tarifa considerada módica pelo Governo Federal.

6- **Tarifa, equidade, modicidade e estrutura tarifária:** As premissas do projeto foram discutidas no âmbito da Comissão de Seleção, levando em conta os resultados dos estudos de viabilidade, aprovado pelo Relatório de Aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnica para a concessão de trechos referentes ao Edital de Chamamento Público n. 11 de 2015. Durante o processo de Audiência Pública, os estudos foram sendo aprimorados com a inclusão dos questionamentos advindos da participação social, conforme previsto no Termo de Referência.

Sobre eventuais avanços para a maior equidade do sistema de tarifação, reconhece-se que há campo para se avançar nesse sentido, contudo, sua implementação não é tarefa trivial. Experiências em teste no país e já aplicadas no exterior, como, por exemplo, a tecnologia de cobrança eletrônica *freeflow*, carecem de estudos integrados entre diversos entes governamentais para a sua devida incorporação nas concessões federais. Ainda assim, foi incorporada previsão na matriz de risco do contrato, facilitando incorporação futura.

Cabe uma ressalva à manifestação quanto a comparação realizada entre as tarifas das concessões federais existentes na região Sul, as concessões mencionadas fazem parte da segunda etapa do programa de concessões, aonde as condições relacionadas à investimento na concessão e as características das rodovias, e principalmente o momento macroeconômico que permitiu deságios agressivos e uma taxa interna de retorno menor.

7- Autorizações governamentais, projetos, estudos e licenças ambientais: A alocação de riscos atual é resultado da experiência acumulada na regulação de contratos de concessão pela ANTT. Por princípio, busca-se uma matriz equilibrada, que considere a governabilidade de cada uma das partes sobre determinados eventos e sua capacidade de absorver situações dinâmicas ao longo da execução contratual. Uma revisão dos riscos em contrato está sendo realizada pela ANTT dentro do Processo da Agenda Regulatória no biênio 2017/2018.

8- **Alocação de Riscos:** como dito anteriormente, está em andamento na ANTT uma revisão dos riscos contratuais, nos termos da Agenda Regulatória.

Sobre o aspecto dos estudos serem realizados via Procedimento de Manifestação de Interesse, PMI, foram rigorosamente monitorados pelo Governo Federal, sobretudo por análises realizadas pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL),

sendo validados desde a sua concepção por uma comissão especialista e ainda serão avaliados pelo Tribunal de Contas da União, conforme a qual possui recursos para tanto. Desde a concepção dos estudos, há diversas etapas de ajustes e validação, visando à obtenção de um produto apto a ser submetido à sociedade, ao Tribunal de Contras da União (TCU) e, por fim, ao processo licitatório, conforme instrução normativa n. 27, que dispõe sobre a fiscalização pelo Tribunal de Contas da União dos processos de desestatização.

9- **Vias alternativas, rotas de fuga, praça de pedágio:** A denominação rota de fuga no caso levantado é um termo técnico utilizado para avaliações de cenários dos estudos, nesta etapa podendo se confundir com a rota alternativa. Na alocação de risco prevista no contrato, expressamente, se separa a as vias existentes previamente, ou previamente planejadas, das vias implantadas apenas para desvio da praça de pedágio.

Sobre a avaliação da questão social, além do levantamento feito pelos estudos, as audiência públicas e especificamente neste processo de Audiência, a criação de um Grupo de Trabalho formado por representantes da sociedade civil organizada do estado do Rio Grande do Sul, Governo do Estado do RS, prefeituras impactadas e do MTPA, cujas recomendações se tornaram diretrizes do MTPA para a ANTT, tentaram aprimorar o projeto de concessão sob o ponto de vista do usuário. Neste projeto em específico, a audiência pública teve um período de duração de 90 dia, com a realização de 6 sessões presenciais aonde se debateu projeto de forma exaustiva e com a participação maciça da sociedade gaúcha.

10- **Cenários selecionados:** Sobre a redução ou isenção de tributos, especificamente sobre os tributos federais, cumpre destacar que já existe programa de desoneração para a infraestrutura – o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), com base na Lei nº 11.488/2007. O incentivo fiscal do REIDI consiste na suspensão da incidência das contribuições (federais) para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições, locação de máquinas, insumos e serviços em obras de infraestrutura incorporadas ao ativo imobilizado.

Já quanto à desoneração do ISSQN, é medida pouco viável, pois a alíquota é fixada de maneira independente e soberana por cada um dos municípios (legislação municipal). Assim sendo, a modelagem do projeto de concessão contempla uma alíquota máxima de 5% do ISSQN para todos os municípios, tendo em vista que se trata de uma tendência observada nas concessões federais existentes.

Sobre a revisão de despesas operacionais e das exigências em termos de verbas obrigatórias, reforça-se que os estudos de viabilidade passaram por diversas análises e validações ao longo do seu processo de desenvolvimento, inclusive com base nos apontamentos realizados na audiência pública. O produto consequente traz consigo diversos ajustes nas suas estimativas, tanto de despesa quanto de receita, com destaque para a revisão completa das composições de custos prevista. Além disso, aponta-se que o primeiro estágio de fiscalização do TCU, próximo passo do processo de concessão, ainda poderá trazer indicações de novas melhorias a serem incorporadas, as quais eventualmente não tenham sido identificadas nas análises realizadas até a atual fase de desenvolvimento dos estudos.

308. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.033108/2017-72

Assunto: Isenção de pedágio e distribuição de ISS

Contribuição: Solicitar informações a respeito do que está sendo noticiado sobre a Praça de Pedágio que será implantada no município de São João do Sul/SC. 1) Se é possível isentar os usuários do município de São João do Sul através de cadastramento de placas de veículos ou de outras formas; 2) Se é possível isentar usuários de comunidades às margens da rodovia como a comunidade de Barrinha que possui aproximadamente 100 habitantes; 3) Se é possível isentar os usuários que são agricultores e transitam diariamente com máquinas e implementos agrícolas no local da Praça de Pedágio; 4) Como será realizada a distribuição da arrecadação

do ISS entre os municípios.

Justificativa: Conforme audiência pública, estamos nos antecipando junto à ANTT para buscar informações e esclarecimentos quanto às dúvidas que seguem.

Anexo:

Governo Municipal de
São João do Sul

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.033108/2017-72
15/02/2017 09:53

Oficio n° 110-2016/Secretaria de Planejamento.

São João do Sul, em 14 de fevereiro de 2017.

Exmo Diretor,

Cumprimentando-o cordialmente venho através deste, solicitar informações a respeito do que está sendo noticiado sobre a Praça de Pedágio que será implantada no município de São João do Sul, Estado de Santa Catarina.

Conforme a Audiência Pública que se realizará em Porto Alegre no dia 16/02/2017 e em Brasília dia 23/02/2017 estamos nos antecipando junto a ANTT para buscar informações e esclarecimentos quanto as dúvidas que seguem abaixo:

- Se é possível isentar os usuários do município de São João do Sul através do cadastramento de placas de veículos ou outras formas;
- Se é possível isentar usuários de comunidades às margens da Rodovia, como a comunidade de Barrinha que possui aproximadamente 100 habitantes;
- Se é possível isentar os usuários que são agricultores e transitam diariamente com máquinas e implementos agrícolas no local da Praça de Pedágio;
- Como será realizado a distribuição da arrecadação do ISS entre os municípios.

Sem mais para o presente, aproveitamos da oportunidade para enviar nossas cordiais saudações.

Respeitosamente,

Moacir Francisco Teixeira
Prefeito Municipal

Sergio Luiz dos Santos
Presidente da Câmara Municipal de Vereadores

Dep. Edinho Bez
Dep. Federal

A
Jorge Bastos
Diretor Geral da ANTT
BRASÍLIA - DF

Av. Nereu Ramos, 50, CX Postal 01 - Centro - CEP: 88970-000 - Telefone/Fax: (48) 3539 0113
E-mail: adm@saojoaodosul.sc.gov.br - Site: www.saojoaodosul.sc.gov.br

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de

Integração do Sul.

309. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.003313/2017-75

Assunto: Requisição de projetos para o município de Estrela e realização de audiência pública no Vale do Taquari

Contribuição: Ao saudá-lo, aproveitamos a oportunidade para comunicar que na Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Estrela do dia 06 de fevereiro de 2017, foi aprovado o Requerimento de autoria do Vereador Marco Aurélio Wermann com a seguinte proposição:

"vem requerer a remessa de correspondência à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para que sejam disponibilizadas cópias dos Projetos (obras de arte, duplicação, melhorias, faixas laterais, etc) para Estrela, contemplados no Programa de Parceria e Investimentos em função da concessão da BR 386. Solicita ainda que seja realizada uma Audiência Pública na região do Vale do Taquari, para discutir os impactos desta concessão, bem como maiores detalhes técnicos dos referidos projetos"

Justificativa: -

Anexo:

50520.002938/2017-10
14/02/2017 14:44

CÂMARA MUNICIPAL DE ESTRELA
Rua Dr. Tostes, 51 – Centro – Estrela/RS
Fone: (51) 3981-1197
www.camaraestrela-rs.com.br

Of. 016/2017 Estrela/RS, 07 de fevereiro de 2017

Ilustríssimo Senhor
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Ao saudá-lo, aproveitamos a oportunidade para comunicar que na Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Estrela do dia 06 de fevereiro de 2017, foi aprovado o Requerimento de autoria do Vereador Marco Aurélio Wermann com a seguinte proposição:

> ***"vem requerer a remessa de correspondência a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para que sejam disponibilizadas cópias dos Projetos (obras de arte, duplicação, melhorias, faixas laterais, etc.) para Estrela, contemplados no Programa de Parceria e Investimentos em função da concessão da BR 386. Solicita ainda, que seja realizada uma Audiência Pública na região do Vale do Taquari, para discutir os impactos desta concessão, bem como maiores detalhes técnicos dos referidos projetos.***

Sendo o que se apresenta para o momento,

Atenciosamente,

Ernani Luis de Castro
Presidente

Ilmo Senhor
Jorge Bastos
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília/DF

Resposta da área técnica: Por se tratar de Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica, comumente adotados para este tipo de projetos de infraestrutura, não há o detalhamento do projeto de cada obra (o qual será desenvolvido pela futura concessionária e em seguida apresentado para aprovação à ANTT), mas sim a sua precificação e descrição da funcionalidade exigida.

As obras em comento estão detalhadas no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

Ainda, de acordo com o Comunicado Relevante nº 1, de 23 de fevereiro de 2017, publicado no DOU de 24/02/2017, foi aprovada a realização de sessão presencial na cidade de Lajeado em 16/03/2017.

310. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.003314/2017-10

Assunto: Requisição de audiência pública em Lajeado/RS

Contribuição: Em atenção ao requerimento de autoria do Vereador Ildo Paulo Salvi, aprovado na Sessão Ordinária realizada no dia sete

(07) deste mês, solicitamos a Vossa Senhoria a realização de uma Audiência Pública no Vale do Taquari, sobre o Programa de Parceria de Investimentos na Rodovia BR 386, com a previsão de obras de Arquitetura, passarelas, duplicações e instalação de quatro pedágios. Estão previstas duas Audiências Públicas, em Porto Alegre e Brasília. Sugerimos a realização de uma terceira, no Vale do Taquari, que poderá ser realizada na Câmara de Vereadores de Lajeado-RS ou de Estrela-RS.

Justificativa: -

Anexo:

ESTADODORIOGRANDEDOSUL
CÂMARADEVEREADORESDELAJEADO

Ofício nº 146-02/2017 Lajeado, 08 de fevereiro de 2017.

Senhor Diretor-Presidente,

Em atenção ao requerimento de autoria do Vereador Ildo Paulo Salvi, aprovado na Sessão Ordinária realizada no dia sete (07) deste mês, solicitamos a Vossa Senhoria a realização de uma Audiência Pública no Vale do Taquari, sobre o Programa de Parceria de Investimentos na Rodovia BR 386, com a previsão de obras de Arquitetura, passarelas, duplicações e instalação de quatro pedágios. Estão previstas duas Audiências Públicas, em Porto Alegre e Brasília. Sugerimos a realização de uma terceira, no Vale do Taquari, que poderá ser realizada na Câmara de Vereadores de Lajeado-RS ou de Estrela-RS.

Atenciosamente,

WALDIR BLAU
Presidente.

Senhor Diretor-Presidente da ANTT
Agência Nacional de Transportes Terrestres
Av. Ipiranga, 2897 - Partenon,
CEP: 90610-001
Porto Alegre - RS

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.002954/2017-11
15/02/2017 14:17

Av. Benjamin Constant, 670 3º andar - Centro, Lajeado - RS, 95900-000
51 3982.1154 | cmlajeado@msbnet.com.br
www.cmlajeado.rs.gov.br

Resposta da área técnica: De acordo com COMUNICADO RELEVANTE Nº 1, DE 23 DE FEVEREIRO DE 2017, publicado no DOU de 24/02/2017, foi aprovada a realização de sessão presencial na cidade de Lajeado em 16/03/2017

311. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.143880/2017-00

Assunto: Inclusão de obras de melhoria em Bom Retiro do Sul

Contribuição: O Município de Bom Retiro do Sul, solicita que seja incluída no Edital de Obras de melhorias na Concessão das Rodovias Federais, o Projeto de uma Rua Lateral conforme anexo, compreendido na BR 386, KM 360,4 a 362,2 além de uma alça de acesso ao município para proporcionar mais segurança aos que trafegam pela via; uma vez que no momento da elaboração do Projeto não foram observados estes aspectos básicos e necessários apontados neste documento. Renovamos nossa elevada estima e consideração.

Justificativa: -

Anexo:

MUNICÍPIO DE BOM RETIRO DO SUL
GABINETE DO PREFEITO

Of. 056/2017/GAB

Bom Retiro do Sul/RS, 22 de fevereiro de 2017.

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143880/2017-00
23/02/2017 13:05

O Município de Bom Retiro do Sul, solicita que seja incluída no Edital de Obras de melhorias na Concessão das Rodovias Federais, o Projeto de uma Rua Lateral conforme anexo, compreendido na BR 386, KM 360,4 a 362,2 além de uma alça de acesso ao município para proporcionar mais segurança aos que trafegam pela via; uma vez que no momento da elaboração do Projeto não foram observados estes aspectos básicos e necessários apontados neste documento.

Renovamos nossa elevada estima e consideração.

Respeitosamente,

Edmilson Busatto
Prefeito Municipal

Rua Senador Pinheiro Machado, 35
Centro
95870-000 Bom Retiro do Sul/RS
Fone: (51) 3766 1255

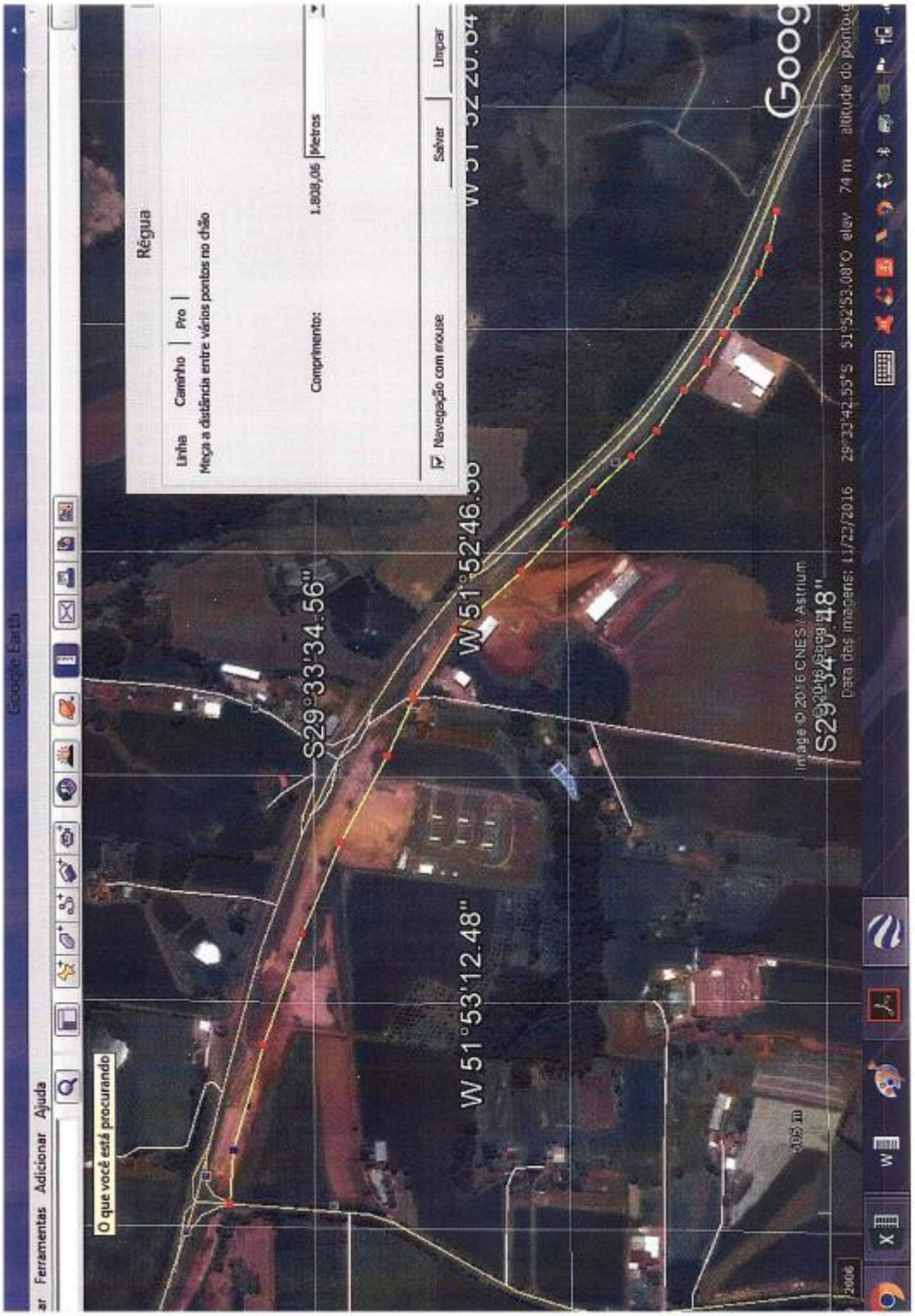
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO RIO GRANDE DO SUL
Núcleo de Registro de Acidentes e Medicina Rodoviária – NURAM/RS

Relatório estatístico de acidentes ocorridos na BR 386/RS, no ano 2016, entre o Km 360,4 e o Km 362,2, considerando acidentes encerrados no sistema. Dados extraídos do sistema SIGER -PRF, em 16/02/2017, às 09:35hs.

ANO	BR	KM	Qtd. Ocorrência	Qtd. Feridos Leves	Qtd. Feridos Graves	Qtd. Mortos
2016	386	360,5	1	1	1	0
		360,6	2	0	1	0
		360,8	2	1	0	0
		361	2	3	2	0
		361,3	1	0	1	0
		361,7	2	2	0	1
		361,9	1	0	0	0
Total Geral			11	7	5	1

Fonte: SISTEMA SIGER – PRF

Página 1



Resposta da área técnica: Os estudos preveem que o atual entroncamento em nível com a RS-128 seja transformado numa interseção em desnível do tipo diamante, o que melhorará

significativamente as condições de segurança dos usuários, que é o principal problema no acesso a Bom Retiro do Sul.

312. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.143893/2017-71

Assunto: Reivindicações do Movimento Livre Acesso à Free Way

Contribuição: Cumprimentando-o cordialmente, vimos por meio deste solicitar que leve em consideração as reinvindicações anteriormente tratadas pelo Movimento Livre Acesso a Free Way diretamente com Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

As assinaturas que estamos entregando, em anexo, representam uma mostra da vontade da população. Foram coletadas 3.287 assinaturas da região metropolitana, apenas na última semana, após a realização da audiência no dia 16 de fevereiro em Porto Alegre.

Certos de sua atenção para o assunto, aproveitamos a oportunidade para renovar nossos votos de estima e consideração.

Justificativa: -

Anexo:

Cachoeirinha, 23 de fevereiro de 2017.

A Vossa Excelência o Senhor
JORGE BASTOS
Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília/DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143893/2017-71
23/02/2017 13:52

Prezado Diretor,

Cumprimentando-o cordialmente, vimos por meio deste solicitar que leve em consideração as reinvindicações anteriormente tratadas pelo Movimento Livre Acesso à Free Way diretamente com Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

As assinaturas que estamos entregando, em anexo, representam uma mostra da vontade da população. Foram coletadas 3.287 assinaturas da região metropolitana, apenas na última semana, após a realização da audiência no dia 16 de fevereiro em Porto Alegre.

Certos de sua atenção para o assunto, aproveitamos a oportunidade para renovar nossos votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Marco Barbosa
Coordenador
Movimento Livre Acesso à Free Way

Darcy Zottis
Diretor
Federasul

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Adrione De Boni	2051031017	gravataí	
Luiz A. De Boni	1033823129	GRAVATAÍ	
ICARO CAPPELLARI	0312685109	GRAVATAÍ	
Roman Santos da Silva	02756806064	GRAVATAÍ	
João B. O. TEIXEIRA	2190464204	GRAVATAÍ	
ARTHUR DA SILVA Teixeira	1077208484	Gravataí	
Lidiane H. Pereira	027.400.690-14	Gravataí	Lidiane H. Pereira
Juli G. Silveira	040.998.310-50	Gravataí	Juli Silveira
Atila Barrugi	9096996691	Gravataí	
Suelen Braga Corrêa	860 377 861 72	Gravataí	Suelen B.C.
ISRAEL ARNOLD GOMES	045.519.530-25	GRAVATAÍ	ARNOLD
MARCOS R. Rohden	5045275192	Gravataí	
Valquiria A. Alves	4095102028	gravatai	
TASSO F. De Boni	9051413582	Gravataí	
Pedro Luiz da Rosa	1053559104	Gravataí	
ANDREY VOIRAJARA DE BONI	1037165386	GRAVATAÍ	
Maicon Magalhães	5095683495	Gravataí	
MOISÉS DE BONI	1118913001	GRAVATAÍ	MOISÉS
CARLOS ALMEIDA	3273366110	GRAVATAÍ	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí - Cachoeirinha - Alvorada - Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Tavane h. Silveira		Gravataí	
Elitton José Jacud	633421209-59	CACHOEIRINHA	
Marcelo Melo da Silva	020344600-13	GRAVATAÍ	
Rubens Vanderlei Bueno	6088885303	"	
Almir Luis Agotto	907789481 5	Gravataí	
Francisco D. Alves	6020 9979	CACHOEIRINHA	
Mauri [illegible]	711535594 72	Gravataí	
Luiz Paulino S. de Lima	741.602.720-68	Gravataí	
Raquel Dietrichkeit	628.238.680.20	Gravataí	Raquel Dietrichkeit
Carolina Dietrichkeit	025.438.400-52	Gravataí	Carolina Dietrichkeit
Andrei Lemos	80987566 04	GRAVATAÍ	
Mario Hoff	291930/0044	GRAV	
João Montejo	82728765020	GRAVATAÍ	
Mauricio Macio	01861321074	GRAVATAÍ	
Isabel Amouin	80997475020	GRAVATAÍ	
Saine Teixeira de Souza	8086289066	GRAVATAÍ	
Maicon R. Borges	032.323.680-42	Gravataí	
Vicente Dorpiza Lopes	1088955931	GRAVATAÍ	
Sabrina Fraga Sanck	6060378324	Gravataí	Sabrina Fraga Sanck

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Gustavo Sbrissia	027.352.070-09	PORTO ALEGRE	
Edimar L. Figueiro	003 384 540-98	GRAVATAÍ	
Carmem S. Mottini	335777810-68	Porto Alegre	
[illegible]	0835022 10.20	[illegible]	
[illegible]	883261810-20	[illegible]	
[illegible]	002 183 345 063	Gravataí	
Adelaí Lara	1092409745	Gravataí	
Itamar Osório Büttger	208 747 170-20	"	
Noeli T. Ribeiro Büttger	433 092 240 15	"	
Rui Mineiro	307.660.550-15	GRAVATAÍ	
Silvia Mineiro	475 579 230-49	Gravataí	
Mário Corrêa	4007958301	POA	
Rodrigo Bamberg	1066471713	POA	
Leandro S Klein	883.255.120-91	POA	
Júlio J. Ferreira	8012228384	GTI	
Danny Kappes Ferreira	4067579501	Gravataí	
Marcos Zanella	408663264 5	GTI	
Magda Costa	208 582 145	GTI	
Alisson Nani	924 174.180-58	GTI	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Pedro Zanella	1110785775	Gravataí	
Guto Zanella	70859730-24	GTO	
Cleiraci Giacomelli	369508740-49	Gravataí	
JEFFERSON JOEL GRAEBNER	9430765 2053	GRAVATAÍ	
GREGORY PAGOT	016.313.160-42	CANOAS	
FERNANDO R. VICENTE	3064141579	GRAVATAÍ	
Carolini Pereira do Passo	013 504750 17	GRAVATAÍ	
LEONARDO AMARO	026.850.730-94	GRAVATAÍ	
BRUNO GONÇALVES DO RÍO	021.684.230-16	Gravataí	
Karen Bertoni	190.080.762-42	Gravataí	
LUCAS MACHADO	1069285649	GRAVATAÍ	
Paola Boeli	009.640.870-73	GRAVATAÍ	
Simone de Souza	940237860-04	Gravataí	
Diego Fernando Becker	606514 5614	GRAVATAÍ	
Renato Becker	602120035-08	Gravataí	
Jodu Ferreira	364.336.780-04	Gravataí	
MATHEUS R. ZENKER	9105167418	GRAVATAÍ	
TECNA B. PAIXÃO	3102642166	GRAVATAÍ	
Roberto Balbinot	604362325-2	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Dhiego Martins	831.818.140-91	Gravataí	Dhiego
[illegible]	1093155271	Cachoeirinha	[illegible]
Tamires Conceição	4096112351	Gravataí	[illegible]
[illegible]	1073491332	Gravataí	[illegible]
Maiko Soares Miranda	839.097960	Gravataí	[illegible]
Rosane Silva	42202973081	Gravataí	[illegible]
Vendicor Flavio R. S.	74807200097	Gravataí	[illegible]
Cristiane Silveira do Rosário	1068345252	Gravataí	[illegible]
João Nordinos	1093929452	Gravataí	[illegible]
Tassia Rodrigues	018.384.000-36	Gravataí	[illegible]
Daniel R. Santos Cattara	367.606.390-49	Gravataí	[illegible]
Rosane G. Fonseca		Gravataí	[illegible]
Erutan N. de Souza	92760180000	Gravataí	[illegible]
[illegible]	1002341610	Gravataí	[illegible]
Paula Mello	70291877029	Gravataí	[illegible]
Eugenio Bulla	70009095775	Gravataí	[illegible]
Antonio C. Pomplona Jr.	137.507.030-00	"	[illegible]
Elio B. Sampaio	70758085087	Gravataí	[illegible]
Alexandra D. Brites	99274752091	Gravataí	Alexandra D. Brites

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí - Cachoeirinha - Alvorada - Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Simone Luz Ferreira Constante	834062800 30	Gravataí	Simone L. F. Constante
Renata Michels	0874683793 0	Cachoeirinha	
ANDRE C. DE SOUZA	6302179091	GRAVATAÍ	
Evelin Flores S. Freitas	015887560-50	Alvorada	Evelin Flores
Pureza Medeiros Gonçalves	026.826.860-60	Gravataí	
L. Leonardo David	540.670.570-91	Gravataí	
Gimara dos Santos	20674514549	Gravataí	Gimara
Karina da Silva Santos	01831799006	Gravataí	Santos
Jaqueline Lima Soares	014.057.880-38	Gravataí	Jaqueline
[illegible]	01355779019	Gravataí	
Angelita Pereira	95098755034	Gravataí	Pereira
[illegible]	90374770034	GRAVATAÍ	
Patricia [illegible]	62804901068	Gravataí	
Camila Santos	03078027077	Gravataí	Camila
FABIANO [illegible]	96754800097	GRAVATAÍ	Fabiano M A
Jéssica O. Pereira			
Sulu A. R. Pereira	02417560330	Gravataí	
DAVID C. SPERRY	3699294020	"	
MARLON GIL PEROZA	1056628736	GRAVATAÍ	
MARCIO SW GABRIEL	1072986671	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Renato Prestes K.	016935540 38	Cachoeirinha	
Andreia Cardoso Rosado	2046286651	Novo Hamburgo	
Flávia Mattos Cardoso	8051342726	Canoas	
Gilda Gomes da Silva	6001995541	Gravataí	
Geraldo dos Santos Alves	2639682300	GRAVATAÍ	
MARIA JOSÉ C. FRAG	7350999003	GRAVATAÍ	
Claudia G. dos Santos	5427984402	GRAVATAÍ	
Jeferson Dias	909965655.5	GRAVATAÍ	
A. J. Vargas	6517896391	Gravataí	
Elaine A. S.	98472006 1	Gravataí	
Paulo Ricardo 065	95957201	Glorinha	
Cristine o. Araújo	014.324.205	Gravataí	
[illegible]	1884324 7034	Gravataí	
LUIS FERNANDO	968121855071	GRAVATAÍ	
José Inácio Alay	48385580004	Gravataí	
Jefferson Luís Nubner	1096309513	Gravataí	
Ana Paula de C. Soares	017.581.320 51	Gravataí	
Alequis Sander Alves S.	8968 20.410-15	Viamão	
ISAC O. SIWA	82740250 03	GRAVATAÍ	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Fátima Teixeira	2345272201 5	Gravataí	
Flávio Lessa	807428713 1	Gravataí	
Daniela Moreira	015.289.620-10	gravataí	
Flavio dos S.R.	82337896020	Gravataí	
Rafael Alves	02534523090	Gravataí	Rafael Alves
LAIRTON ZAGONEL	724464639 91	GRAVATAÍ	
MARCUS V.R. SILVA	80364292091	GRAVATAÍ	
Héctor E.S. Gonzotti	1029293253	GRAVATAÍ	
Andréia Romano	60661976088	Gravataí	
Carla B. Mello	42212464053	Gravataí	
	023.181.590-50	GRAVATAÍ	
Junior A. Gomes	295 107 6556	GRAVATAÍ	
Rogerio A. Silva	11517547814	GRAVATAÍ	
Angela Rocha	80317782053	Gravataí	
CLAUDIO VARGAS	600.566.900-10	gravataí	
Lila Pacheco	925.762.810.87	gravataí	Lila Pacheco
Felipe Sabino	30896615859	Gravataí	
Neda Gesci R.?	20532074 14	Gravataí	Neda G. Romero
Mariana Diana	008 238.799-03	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí - Cachoeirinha - Alvorada - Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Vanessa de Lima			
Cristiano M de Lima			
Maria Graciela Alvarez	39525953068	Gravataí	
Eduardo de Souza	80361587015	GRAVATAÍ	
Alexandra	00474723089	gravataí	
Jaiane Gomes	98481444049	gravataí	
MAURO Gomes	76422909934	gravataí	
Felipe Silva e Silva	02534519064	Gravataí	
Alexandre Sabbag	76301381053	Gravataí	
RICARDO MOREIRA	1230307605	GRAVATAÍ	
Ana Cardini de Jesus	019.621.190-09	Gravataí	
Jeu filho	916.254.780-34	Gravataí	
Carol A. Preta	99639401561	Gravataí	
Adriana Fernandes	75275546068	gravataí	
Antonio Marcos	21812180004		
Sandro Mendes	66091578048	GRAVATAÍ	
CYBELE AYRES	90899741699	Gravataí	
LUCIANO DOS SANTOS	71330844068	Gravataí	
Sara Prestes Rodrigues	90868505915	Cachoeirinha	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Rodrigo J. Silva	964.033.900-82	Gravataí	
Andreia Fauri S. Wall	50616502771	Gravataí	
Helena Mara S Maduca	37950894091	Cachoeirinha	
Tatiana J Andrade	RG 7069220791 / 76292570000	Gravataí	
Leandro P. do Amaral	63974607004	Gravataí	
Mayara B Silveira	026.449.720-19	Gravataí	
Ricardo Andrade	5416223369 87	Gravataí	
ALEX SOUZA	06802101400	GRAVATAÍ	
Aurélio de Souza Ferreira	6047181431	Porto Alegre	
[illegible]	88947830004	Gravataí	
Luta Schardosim	004.166.950-84	Gravataí	
LUIZ ANTONIO	36927481087	GRAVATAÍ	
[illegible]	06790603982	GRAVATAÍ	
Neila A. Marques	968.170.540-87	Gravataí	Neila Marques
Fabrício Santos Medeiros	1068555643	GRAVATAÍ	
Pamela Rodrigues	98499393009	Gravataí	
Iris Francisco	985033972	Gravataí	
Agler cristiano Silva	96657239625	GRAVATAÍ	
Miguel dos Santos Goldenberg	815 990 050 34	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Keila de Paula Corrêa	01713743002	Gravataí	Keila P. C.
Paulo Bernardi	00954562009	Gravataí	
Maiana P.C. Bernardi	00585965005	Gravataí	Maiana Bernardi
Juliano P. Bernardi	7006591165	Gravataí	
Claudia Gisele Nogueira	56666470087	Gravataí	
Bruno Rodrigues	67566636004	Gravataí	
[illegible]	[illegible]	GRAVATAÍ	
Eugenio Silveira	90532078200	Gravataí	
Marcia Santos	602002368787	Gravataí	
Gabriela Borges da Silva	026.223400-95	Gravataí	
Leandro Felipe B. Dias	027.757640-0	GRAVATAÍ-RS	
Luiz Felipe	029487110-10	GRAVATAÍ	
[illegible]	00010890050	GRAVATAÍ	
Bruno Carvalho	76239575320	GRAVATAÍ	
Humberto Z. Luis Izquierdo	9752100668	GRAVATAÍ	
DIONISIO BARCELOS	81721188053	GRAVATAÍ	
Tiago Klug Minato	80130060005	GRAVATAÍ	
MARIO V. MARINIANO	1030350365	GRAVATAÍ	
Paulo Silvani Santos	016172680-11	GRAVATAI	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí • Cachoeirinha • Alvorada • Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Débora Dias Lima	8 083017 00X 003295 30.38	Gravataí	Débora S
Cledio Antonio Kaciel	814198671053	GRAVATAÍ	Cledio Kaciel
Fernanda Barbosa Vieira	6103706443	Gravataí	Fernanda Barbosa V.
Fabiano A. Silveira	014982000 36	Gravataí	[illegible]
Neiva de Melo Boff	29853907020	GRAVATAÍ	Neiva de Melo Boff
Giovani Oliveira de Souza	024.592.980.60	GRAVATAÍ	Giovani
Natalino Eduardo dos Santos	080.880.20077	GRAVATAÍ	Natalino E. dos Santos
Sadi S Kilfe	544892700 72	gravatai	[illegible]
Daniel Fabio Leopoldo	78565692008	GRAVATAÍ	[illegible]
[illegible]	6060877856	GRAVATAÍ	[illegible]
Gerson LD	7640516415	GRAVATAÍ	[illegible]
Jadson Marcos [illegible]	91275520049	Gravataí	[illegible]
Brigida Bita	66706726087	Gravataí	[illegible]
ANDRÉ MENEEL	010 247 330 76	GRAVATAÍ	[illegible]
Tatiana S. Santos	022 947 640 35	GRAVATAÍ	Tatiana S. Santos
Miguel A. Osorio	407741943 1	GRAVATAÍ	[illegible]
Joselis Mendes Silva	107 300 577 7	GRAVATAÍ	[illegible]
Marcom R. Medeiros	508 976 159 10	GRAVATAÍ	[illegible]

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
FERNANDO FRAPS	3072936921	CACHOEIRINHA	
Adair M. N. Falcimano	095364000-06	Gravataí	
EDUARDO WILKENS	3074264163	Gravataí	
Danielle Prado	019 39952042	Gravataí	
Leonardo Fonseca	5036392758	Gravataí	
MAICON A ROZA	7068556005	GRAVATAÍ	
Marcia Oliveira	7056236966	Gravataí	
Fremine Michaiff	5094833174	gravataí	
Sandra Fernandes	3067842512	Gravataí	Sandra
Laura d. Jaus Vedardo	033.133.85052	Gravataí	Laura d. J.M.
	7040162977	GRAVATAÍ	
JEFFERSON S. SANTOS	02118937067	GRAVATAÍ	
Daniela Gomes	2084200522	Gravataí	Daniela Gomes
Janini Santos	73762954020	Gravataí	
Enia Barcellos Kr.	731.608.140-68	Gravataí	Enia Barcellos Kratin
Eliana Kosciuk	335183350-49	Gravataí	
Maria Carolina Nunes	2910995096	Gravataí	
Paulo Lissa	1298119841	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí • Cachoeirinha • Alvorada • Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Gelson Luiz Oliveira Queiroz	4433493104 / 6027285235	Gravataí	
Dayane Bernardis	02493168038	Gravataí	
David Jonas Tavares	969378900-82	gravataí	
Sergio Moraes	3467891368	Gravataí	
Gilmar	9731180409	GRAVATAÍ	
Cláudio Kelsch	9793089082	gravataí	
REGINALDO BRAGA GOMES	93749570000	GRAVATAÍ	
Luiza Braga Gomes	3725201102	gravataí	
Priscila de A. Cardozo	027 325 960-05	Gravataí	
Marcia Passos	56535481034	Gravataí	
Sabrina Quelle	1052839142	Gravataí	
Maria Aparecida Vieira	963163790-14	Gravataí	
Mateus Souza da Cruz	01435247043	Cachoeirinha	
Jose Aragundo D'Avila	627989524/34	gravataí	
Fernando Monti Brambilla	3116131578	GRAVATAÍ	Fernando Monti Brambilla
Anderson Felipe da Silva	229182258-70	GRAVATAÍ	Anderson Felipe da Silva
ANDERSON L. A. DA SILVA	8042924558	GRAVATAÍ	
	7107456800	Gravataí	
GILBERTO [illegible]	99658704034	GRAVATAÍ	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí - Cachoeirinha - Alvorada - Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Beatriz dos Santos Rosa	923.607.180-53	Gravataí	Beatriz
Taís Rosalba Corrêa	953 780 300 72	Gravataí	Taís
Jaciele Stos Garcia	028.158.760-43	Gravataí	Jaciele Stos
[illegible]	541.914.930-04	Gravataí	[illegible]
Simone Rosa	628026150-68	Gravataí	[illegible]
Leon Romão Araújo	001855590-00	Gravataí	
Andre Luis Molina	913374934-15	gravataí	
Cezia Maria	84269124		cezia
Gilsei Vieira Alves	4040177323	Cachoeirinha	[illegible]
Daniel de Castro Silva	013697630-18	Gravataí	
Bruno Barcelos Koling	008 736 790 40	Gravataí	[illegible]
Ma Celoni Cunhal de Biondi	631032570-15	Gravataí	[illegible]
Julio Cesar M.	814 965 080-68	Gravataí	
Débora Nogueira [illegible]	706017583-8	Gravataí	[illegible]
Ana Maria [illegible]	1057369094	Gravataí	[illegible]
Evandro Souza Alves	5093124542	Gravataí	[illegible]
Everton Duarte Matos	707936 8036	Gravataí	[illegible]
Marcia Barros	707458852-0	Gravataí	[illegible]
Afonso S. de Castro	1102317011	Gravataí	[illegible]

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí - Cachoeirinha - Alvorada - Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Luas Soares de Souza	010 326 090 35	Gravataí	
Ramon Pões da Silva	032.321.270.02	GRAVATAI	RamonPões
Maurita Helena Souza	637975000 25	Gravataí	
JESUS R. LOPES	409608742	GRAVATAÍ	
Vili M Mello	208376766		
Rafael Santos	012.690430.80	Gravataí	
Ana Claudia R. Follero	015.988.110-29	Gravataí RS	
Felix Sanches do C.R	501801953.8	GRAVATAI	
[illegible]	1402099205	GRAVAÍDI	
Daniel F.S. Matos	3055545773	Gravataí	
Luiz Roberto de Souza	43428240006	gravataí	
Miriam Cleide S. Soares	19579812888	Gravataí	
Silvio Luis Gabeli	97061720068	GRAVATAI	
Tania Mª Dias Menque	004 325 630 22	Gravataí	
JOAO CARLOS TABORDA	537991350.49	GRAVATAI	
Iago Fernan N. [illegible]	013.513.9309	Gravata	
Bárbara Brandino	014.052.510.68	Gravataí	
Mariana Quevedo	1082144146	Gravataí	
Odete Souza de Souza	305189566 6	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí - Cachoeirinha - Alvorada - Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Everton Pereira	8535668108	Gravataí	
Kalen Goulart	9190763203	Gravataí	
Edio Sechinin Belin	8028890098	Gravataí	
Claúdio Costachte	7089553288	GRAVATAÍ	
ELIAS CALDEIRA	00652762029	GRAVATAÍ	
DANIEL RAMOS	2099546638	GRAVATAÍ	
Jean L. Ferreira	1113452872	Gravataí	
ADRIANO KAYSER	5035225415	GRAVATAÍ	
[illegible]	04539066004	[illegible]	
Ellen J. Rosa	00212663011	Gravataí	
DAVID ALVES	83955690091	GRAVATAÍ	
Joquelino Shelif	710.827510.49 82606454	Gravataí	
[illegible]	002.137.920.43	Gravataí	
JAIRI BRUNO	14540954	GRAVATAÍ	
[illegible]	90519430003	GRAVATAÍ	
Mariany [illegible]	002.382.040.30	Gravataí	
Renata Lemes	04711190009	Gravataí	
Victor Vargas	1120891757	GRAVATAÍ	
Denis Alves	71043868	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
LUÍS ANTONIO CARDOSO	1074049956	GRAVATAÍ	
ALCIANE DE SOUZA SANTOS	71059067072	GRAVATAÍ	
Rosângela W. Padilha	44867298034	Gravataí	
Maria Julia Amado	478044590-68	Gravataí	
Elusangela Silva	00926979094	Gravataí	
LUCAS MATEUS BARBOSA	71051082072	GRAVATAÍ	
[illegible]	501.007.260-20	GRAVATAÍ	
Maria Regina M	475564934	Gravataí	Maria Regina
[illegible] S.	430264860/00	GRAVATAÍ	
Tailane S. Bittencourt	03591353078	Gravataí	
Lucas M.B Machado	4167078/SC	Gravataí	
Eliane R. da Silva	369285690/34	Gravataí	
[illegible]	2055741916	GRAVATAÍ	
GISLEINE S. MARTINS	97318981	GRAVATAÍ	GISLEINE
[illegible]	996642018	GRAVATAÍ	
[illegible] NEVES	998607602	GRAVATAÍ	
Laura de J. Flores	52027465049	GRAVATAÍ	
Neandia Oliveira	00397230036	Gravataí	
NEI THOMAS W. [illegible]	706113164-1	GRAVATAÍ	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
[illegible] S. Pereira	457626190/87	[illegible]	[illegible]
Sheila S. Guspim	396950696-9	Gravataí	[illegible]
[illegible]	3482238109	Gravataí	[illegible]
[illegible]	422.064.300/10 99131349	Gravataí	[illegible]
TATIANE do Amaral	62806670063	Gravataí	TATIANE
[illegible]	2378454320	GRAVAÍ	[illegible]
Jades Maia	7067840434	Gravataí	[illegible]
[illegible]	1091119428	Gravataí	[illegible]
Gustavo G	84501308087	Canoas	[illegible]
Adriana [illegible]	903198340-34	Gravataí	[illegible]
Pedro dos Santos	507934886-7	GRAVATAÍ	[illegible]
[illegible]	505759346-5	GRAVATAÍ	[illegible]
Suzane Tavares	00907449000	Gravataí	[illegible]
Diana [illegible]	423.050.610-72 5012678859	GRAVATAÍ	[illegible]
Rian Alano M Castro	801717130-4	GRAVATAÍ	[illegible]
Valtair de S. Vargas	668518660-72	Gravataí	[illegible]
Renata Michels	08746837930	Gravataí	[illegible]
[illegible]	7052677522	Gravataí	[illegible]
Helena Dewes dos Santos	1836108001-5	Gravataí	[illegible]

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Jurandir Borges Rodrigues	011769.16007	Gravataí	Jurandir Borges Rodrigues
JORGE RAYMUNDO	237194000034	GRAVATAÍ	
CYBELLE AYRES	012166370-16	GRAVATAÍ	
Elisandro Silva	00280661037	Gravataí	Elisandro
Carla Silva	003 072 150 40	Gravataí	
Patrícia Santo	004.091.650-26	Gravataí	Patrícia Santo
ELTON KILUCZNIK	008.313.260-00	Gravataí	
Flavia F. Secco	980.978.149-00	Gravataí	
[illegible]	429 535 596-26	GRAVATAÍ	
MARCO AURELIO DECY	217390050-15	GRAVATAÍ	
Aline Pereira Terra	017550870-97	Gravataí	Aline Terra
Alici Peixoto Terra	017.629.300-05	Gravataí	Alici Terra
DECIO WILKENS	095344620-15	GRAVATAÍ	
LEANDRO SILVA DOS SANTOS	920 053 220	GRAVATAÍ	
Luciani T. Pellisol	584 745 360-49	Gravataí	
EVERALDO N. SANTOS	555397000-82	GRAVATAÍ	
JORGE AMADO T. PEREIRA	082218980-15	GRAVATAÍ	
EVERSON S. DE FARIA	747867768-66	GRAVATAÍ	
[illegible]	928413250-[illegible]	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
Vera Maria C. Silva	1843142902-0	GRAVATAI	Vera Maria C. Silva
Paul F. Silva	2615428500-0	GRAVATAÍ	
Jose	381.932.720-72	Gravataí	
HEVER PEREIRA MARTINS	068.481.420.98	GRAVATAÍ	
Sonia M.P. Santos		GRPUPTAÍ	Sonia M.P. Santos
Sergio Antonio [illegible]	100/997033	GRAVATAÍ	
Clarice Santos	349538090-68	Gravataí	
[illegible]	438921160-91 / 4138921/009	Gravataí	
Erelides Sobem	460.756.740-04	Gravataí	
Gilmar [illegible]	1095847841	Gravataí	
Antonio [illegible]	801202824-49	Gravataí	
[illegible]	565278880-15	Gravataí	
LUIS SEIRAS	445305950-72	GRAVATAÍ	
Tiago C. Abreu	007164410-55	GRAVATAÍ	
Nunimar Paz A	0105851000-2	Gravataí	
MARILDA A. ROSA	487.208.520.53	GRAVATAÍ	
Alvanisia Furtado	484.650.540-53	Gravataí	Alvanisia Furtado
Rita de L.S. Castro	0006491620-6	Gravataí	
EDUARDO C. DE OLIVEIRA	9060856128	GRAVATAÍ	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí • Cachoeirinha • Alvorada • Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
FABRICIO NINES	1047932006	GRAVATAÍ	
Jorge Alberto K	603437812	GRAVATAÍ	
Almandp Luz	88321758020	GRAVATAÍ	
Giovanni Rosa	4051010025	GRAVATAÍ	
Luciana Luiz	3040699271	Gravataí	
MARCOS PAULO	3056398434	GRAVATAÍ	
Louis Rogério Asiv	4066445471	GRAVATAÍ	
Alan S. Santos	3183742100	Gravataí	
ANILSON BARRO	4085873537	GRAVATAÍ	
Silia Andrade	8055183040	Gravataí	
Maria Cleia Moraes	3104078150059	Gravataí	
Carla S. Morais	3067694913	Gravataí	
Dorcelina Spatyod	3037103938	Gravataí	
Juan Borgna	089720390 00	Gravataí	
Denilson Leites	759853 14049	GRAVATAÍ	
[illegible]	462460100.04	Gravataí	
[illegible]	9937410207	Gravataí	
NEIVA SANTOS FERRARI	5058416842	GRAVATAÍ	
OSCAR R KRUGER	600795876	GRAVATAÍ	

Livre
ACESSO À FREE WAY
Gravataí · Cachoeirinha · Alvorada · Viamão

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da Free Way, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE	ASSINATURA
mônica R. Reis	01150678055	Gravataí	mônica R. Reis
[illegible]	3196105309-4	GRAVATAÍ	
Maria Helena [illegible]	704161453	Gravataí	Maria Helena [illegible]
VALCI COSTA DE QUEIROZ	705924954-5	GRAVATAÍ	
Adx Antonio [illegible]	84.79.7329	Gravataí	
[illegible]	96087107	GRAVATAÍ	
Maikel da Rosa Gomes	809.396.430-49	Gravataí	
Bruno dos Santos	032.305.310-40	Gravataí	Bruno dos Santos
[illegible]	3339174 2020	Gravataí	
Graciela Stefanello	809016200-25	Gravataí	Graci
Vanderlei R Vieira	412688660-87	Gravataí	
Karine Fernina Machado	817942150-34	Gravataí	Karine Machado
Jenifer Baiba	03290141020	Gravataí	
[illegible]	028029979-90	GRAVATAÍ	
SANI AUGUSTO	406785968	GRAVATAÍ	
[illegible]	485217[illegible]04	VIAMÃO	
[illegible]	1096296851	Gravataí	
Gabriela G [illegible]	025 719 680-33	Gravataí	
Laura E. S. Luz	8009225635	Gravataí	

Livre
ACESSO À FREE WAY

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da FreeWay, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE/UF	ASSINATURA
MARCOS	5065651936	CACHOEIRINHA	MARCOS
ALESSANDRO H. SCHMEDA	3037628173	CACHOEIRINHA	
Gislaine Ap.	1051990123	cachoeirinha	Gislaine Ap
[illegible]	2064816049	CACHOEIRINHA	
[illegible]	6060880462	[illegible]	
[illegible] Michel G. Freitas	5091865336	CACHOEIRINHA	
Aldo [illegible]	6052074141	CACHOEIRINHA	
Ana Beatriz Stanquleti			
MARCO CARLOS G. [illegible]	2054038266	CACHOEIRINHA	
[illegible]	1059050471	CACHOEIRINHA	
Joaquim C. Moraes	006.319.990-49	Cachoeirinha	
[illegible]	6024307503	Cachoeirinha	
Silvia Pauz	016038040 23	Cachoeirinha	Silvia
Clélio de Oliveira	1016944819	cachoeirinha	
Janete Alves	2019768195	cachoeirinha	Janete
Liane Carvalho	4045657987	Cachoeirinha	
Eva Maria Souza	6396423604	Cachoeirinha	
Laura [illegible]	8465518200	Cachoeirinha	
Rosane Mendes		Cachoeirinha	
Sheila dos Santos	02024297099	cachoeirinha	
MARIA INÊS SILVA	7041296661	Cachoeirinha	

Livre
ACESSO À FREE WAY

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da FreeWay, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE/UF	ASSINATURA
Tiago S. Barbosa	011 538 300 00	cachoeirinha	
Felipe B. dos Santos	042 120 430 33	Cachoeirinha	
ANTONIO LEONEL BARBOSA	238265410 49	CACHOEIRINHA	
MARY Susana de S Barbosa	507372801 5	CACHOEIRINHA	
Cristiane de Souza Barbosa	00787990-31	cachoeirinha	
Caroline de Souza Barbosa	01444 2750-88	Cachoeirinha	
Nilo Garcia Bento	082 074 960 53	CACHOEIRINHA	
Teresinha da Silva Bento	4042625936	cachoeirinha	
MARCO LOPES	199412980-87	CACHOEIRINHA	
CRISTINO ROBERTO BASSI	013555260 30	CACHOEIRINHA	
ENIR T. S. N. BASSI	555370 300 04	CACHOEIRINHA	
Evandro Rodrigues	6079287873	cachoeirinha	
ANDERSON LUIZ DIAS	339129400 53	CACHOEIRINHA	
Leandro D Souza	9051525237	CACHOEIRINHA	
Jorge da Rosa	283-974-100-82	CACHOEIRINHA	
Valeria S Lopes	198.917.410-87	cachoeirinha	
Maria P. Pereira	442.633.410-15	Cachoeirinha	
Vanessa Porto	024.669.840-32	Cachoeirinha	
João Anderson da Costa	307118 5651	Cachoeirinha	
Maria Eduarda Porto	028 628 070 10	Cachoeirinha	
GRD: Elisiu	466 729 580 53	IE "	
Vidal Nunes	de Oliveira	CACHOEIRINHA	

Livre
ACESSO À FREE WAY

O Movimento Livre Acesso à Free Way busca ampliar a mobilidade urbana nas cidades de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí, através do acesso à BR 290. Estamos próximos do término do contrato de concessão da FreeWay, sendo este o momento para marcarmos nossa posição a favor do desenvolvimento da Região Metropolitana. Para isso, queremos garantir no novo contrato a transferência da praça de pedágio de Gravataí e a inclusão das obras do trevo completo de acesso aos municípios de Cachoeirinha, Alvorada, Viamão e Gravataí.

NOME	CPF/RG	CIDADE/UF	ASSINATURA
Sonia Zanchetta	1518126780-00	Cachoeirinha/RS	
Rodrigo Alves	9664224 7091	Cachoeirinha	
REGINALDO MARTINS	500856 3619	"	
Adi Santos	2208736269	Alvorada	
S.M.Soares	7524216807-2	Alvorada	
Luiz Carlos Vieira	378 429 320 39	Cacho	
Carina da Silva	011.487.750-56	Gravataí	Carina da Silva
Pedro Capaverde Borges	009.795.950-29	Gravataí	
[illegible]	443 609 809 91	Porto Alegre	
DARCY [illegible]	465022540.04	Cachoeirinha/RS	
Elizabete G Couto	433405010 91	Cachoeirinha/RS	
Traici Pedrotti	6091161494	Cachoeirinha	
Dalila Pedrotti	261567610-00	Cachoeirinha	
Eduardo Wilkens	3074264163	Gravataí	
Cláris Inacio Dresch	2069106218	Alvorada-RS	
[illegible]	1862505049	Cachoeirinha-RS	
César Vieira	1042028278	Cachoeirinha-RS	
Lorete C. G. Terra	1040448639	Cachoeirinha-RS	
[illegible]		Cachoeirinha	
Claudia Witt	663701240/87	Cachoeirinha/RS	
Berenice Silveira	412.877.620/34	Cachoeirinha	Berenice Silveira

Resposta da área técnica: O estudo passou a considerar um novo dispositivo de acesso à BR-290, em desnível, do tipo trevo parcial, nas proximidades do km 80 da rodovia, a fim de aumentar o atendimento às comunidades de Gravataí e Cachoeirinha.

Destaca-se também o deslocamento do pedágio do km 77 para o km 59 da BR-290,

o que vai ao total encontro das expectativas da comunidade. Como
consequência desse deslocamento, naturalmente ocorrerá um alívio do tráfego na avenida Flores da Cunha, o que irá beneficiar diretamente a comunidade de Cachoeirinha.

313. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.143894/207-15

Assunto: Transferência da praça de pedágio de Gravataí e realização de novas audiências públicas

Contribuição: Vimos por meio desta, respeitosamente, manifestar o posicionamento da Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul - FEDERASUL referente as novas concessões de estradas federais no Estado.
Solicitamos:
1) Transferência da praça de pedágio de Gravataí/RS para após a intersecção com a ERS118, ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017;
2) Realização de audiências públicas em todos os municípios cortados pela nova concessão para que as comunidades
Certos de sua atenção.
Simone Leite

Justificativa: -

Anexo:

FEDERASUL 90 anos

UM RENASCER AOS 90 ANOS

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143894/2017-15
23/02/2017 13:53

Porto Alegre, 22 de fevereiro de 2017.

Sr.
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Prezado Senhor:

Vimos por meio desta, respeitosamente, manifestar o posicionamento da Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul - FEDERASUL referente às novas concessões de estradas federais no Estado.

Solicitamos:

1) Transferência da praça de pedágio de Gravataí/RS para após a intersecção com a ERS118, ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017;

2) Realização de audiências públicas em todos os municípios cortados pela nova concessão para que as comunidades possam se manifestar.

Certos de sua atenção.

Atenciosamente,

Simone Leite
Presidente

D-GP014

Largo Visconde de Cairu, 17 - 4° andar - Palácio do Comércio
90030-110 - Centro Histórico - Porto Alegre/RS - Brasil
Fone: 51 3214-4800 | contato@federasul.com.br | www.federasul.com.br

Resposta da área técnica: Informamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça. Por se tratar de nova praça, há diversos procedimentos preparatórios a serem realizados pela concessionária para viabilizar a seu início. Entre esses estão a desapropriação do terreno, a obtenção de

licenciamento ambiental, apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT e o tempo de análise desta para a emissão da sua não-objeção, requisito para o início das obras da praça.

Quanto à realização de sessões presenciais, frisa-se que foram realizadas 6 sessões presenciais ao longo do processo de audiência pública, 4 além do originalmente previsto, em função de demandas atendidas pela ANTT. No mesmo sentido o processo teve o seu prazo de contribuições prorrogado por duas vezes, atingindo o dobro do tempo normalmente disponibilizado para esse procedimento.

Paralelamente, o Governo Federal realizou diversas discussões com lideranças locais, visando a compreender o contexto local e a estreitar as relações com os proponentes dos pleitos apresentados. Dessa forma, entende-se que tal etapa cumpriu a sua finalidade permitindo a ampla e representativa participação social.

314. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.143895/2017-60

Assunto: Transferência da praça de pedágio de Gravataí e isenção de pedágio

Contribuição: Ref.: Praça de Pedágio no Município de Gravataí/RS

A ACIGRA, entidade representativa dos empresários dos setores do Comércio, Indústria e Prestação de Serviços de GravataíIRS, atendendo as reivindicações de seus associados, conforme solicitação da ANTT em

Audiência Pública realizada em Porto Alegre, em 16/02/17, referente à concessões de estradas federais no Rio Grande do Sul, formaliza as seguintes demandas:

1) Transferência da praça de pedágio ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017, para após a intersecção com a ERS 118.

2) Caso não haja a mudança da praça de pedágio em julho de 2017, isenção de cobrança para veículos com placas de Gravataí/RS até que a efetiva mudança ocorra.

Sem mais, reiteramos nossos votos de estima e permanecemos a disposição.

Justificativa: -

Anexo:

ACIGRA
ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE GRAVATAÍ

Cód: FOR-22

CA0004-2017

Gravataí, 23 de Fevereiro de 2017.

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.143895/2017-60
23/02/2017 13:54

Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT

Ref.: Praça de Pedágio no Município de Gravataí/RS

A ACIGRA, entidade representativa dos empresários dos setores do Comércio, Indústria e Prestação de Serviços de Gravataí/RS, atendendo as reivindicações de seus associados, conforme solicitação da ANTT em Audiência Pública realizada em Porto Alegre, em 16/02/17, referente a concessões de estradas federais no Rio Grande do Sul, formaliza as seguintes demandas:

1) Transferência da praça de pedágio ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017, para após a intersecção com a ERS 118.

2) Caso não haja a mudança da praça de pedágio em julho de 2017, isenção de cobrança para veículos com placas de Gravataí/RS até que a efetiva mudança ocorra.

Sem mais, reiteramos nossos votos de estima e permanecemos à disposição.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE GRAVATAÍ
Régis Albino Marques Gomes – PRESIDENTE

facebook.com/acigra
twitter.com/acigra
Acigra | Rua Dr. Luiz Bastos do Prado, 1299 | Centro | Gravataí | RS | CEP 94010-021
www.acigra.com.br Fone 51 3488.5566
Filiada à: AGV PEDRAMIGUL FIERGS

Resposta da área técnica: Informamos que a praça de Gravataí será deslocada para

o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça. Por se tratar de nova praça, há diversos procedimentos preparatórios a serem realizados pela concessionária para a viabilizar a seu início. Entre esses estão a desapropriação do terreno, a obtenção de licenciamento ambiental, apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT e o tempo de análise desta para a emissão da sua não-objeção, requisito para o início das obras da praça.

315. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.143896/2017-12

Assunto: Transferência da praça de pedágio de Gravataí e isenção de pedágio, inclusão de alça de acesso à BR-290, realização de novas audiências públicas

Contribuição: Prezado Senhor Diretor,
Em atendimento á orientação da ANTT em Audiência Pública realizada em Porto Alegre, em 16/02/17 referente concessões de estradas federais no Rio Grande do Sul, seguem as demandas de nossa entidade, representativa da comunidade e empresas do Comércio, Indústria e Serviços do município de CachoeirinhalRS:
1) Transferência da praça de pedágio de Gravataí ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017 para local posterior á intersecção da BR 290 com a ERS118. No local atual o pedágio inibe o desenvolvimento da região metropolitana de Porto Alegre e causa engarrafamentos nos municípios de Porto Alegre, Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão em função das rotas de fuga do pedágio;
2) Até a elaboração do novo edital e definição de nova concessionária, solicitamos que o governo federal assuma a manutenção da rodovia;
3) Alça de acesso á BR 290, nos dois sentidos, no município de Cachoeirinha;
4) Realização de audiências públicas em nosso município e em todos que serão cortados pela nova concessão;
Ciente de sua compreensão quanto á importância do atendimento de nossas demandas, desde já agradecemos.

Justificativa: -

Anexo:

Associação Comercial de Cachoeirinha

PARCEIRO

CDL Cachoeirinha SCPC

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.143896/2017-12

23/02/2017 13:55

Cachoeirinha, 22 de fevereiro de 2017.

Á Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

A/C Diretor Geral Sr Jorge Luiz Bastos

Prezado Senhor Diretor,

Em atendimento á orientação da ANTT em Audiência Pública realizada em Porto Alegre, em 16/02/17 referente concessões de estradas federais no Rio Grande do Sul, seguem as demandas de nossa entidade, representativa da comunidade e empresas do Comércio, Indústria e Serviços do município de Cachoeirinha/RS:

1) Transferência da praça de pedágio de Gravataí ao término do atual contrato de concessão em julho de 2017 para local posterior á intersecção da BR 290 com a ERS 118. No local atual o pedágio inibe o desenvolvimento da região metropolitana de Porto Alegre e causa engarrafamentos nos municípios de Porto Alegre, Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão em função das rotas de fuga do pedágio;

2) Até a elaboração do novo edital e definição de nova concessionária, solicitamos que o governo federal assuma a manutenção da rodovia;

3) Alça de acesso á BR 290, nos dois sentidos, no município de Cachoeirinha;

4) Realização de audiências públicas em nosso municipio e em todos que serão cortados pela nova concessão;

Ciente de sua compreensão quanto á importância do atendimento de nossas demandas, desde já agradecemos.

André Campos de Souza

Associação Comercial e Industrial de Cachoeirinha

Avenida Flores da Cunha, 1320 / 306 - 94.910-002 - Centro - Cachoeirinha
Fone/Fax: (51) 3471.2000 - E-mail: acc@acccachoeirinha.com.br

Resposta da área técnica: Informamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário

para a construção da outra praça. Por se tratar de nova praça, há diversos procedimentos preparatórios a serem realizados pela concessionária para a viabilizar a seu início. Entre esses estão a desapropriação do terreno, a obtenção de licenciamento ambiental, apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT e o tempo de análise desta para a emissão da sua não-objeção, requisito para o início das obras da praça. Importa ter em conta que no momento em que o Pedágio de Gravataí for relocado, o tráfego na Av. Flôres da Cunha vai baixar consideravelmente, o que
por si só irá melhorar as condições de acesso a Cacheirinha.
O estudo passou a considerar um novo dispositivo de acesso à BR-290, em desnível, do tipo trevo parcial, nas proximidades do km 80 da rodovia, a fim de aumentar o atendimento às comunidades de Gravataí e Cachoeirinha.

316. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.144055/2017-14

Assunto: Adiamento da Audiência Pública e realização de novas sessões presenciais

Contribuição: Senhor Diretor:
Ao saudá-lo respeitosamente, em atenção ao aviso de audiência pública no 001/2017, informamos que, dada a importância do assunto para o Estado do Rio Grande do Sul, o Colégio de Líderes desta Assembleia Legislativa, em reunião realizada nesta data, decidiu, por unanimidade, solicitar-lhe o adiamento da audiência pública a ser realizada no dia 23 de fevereiro na sede da ANTT em Brasília.
Da mesma forma, requeremos que se incluam no cronograma outras audiências públicas, a serem realizadas nas regiões onde se pretende instalar as praças de pedágio.
No aguardo de sua manifestação, renovamos-lhe nossas saudações.

Justificativa:

Anexo:

Assembleia Legislativa
Estado do Rio Grande do Sul
Presidência

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.144055/2017-14
23/02/2017 16:25

OF. N.º 0088-17/SMP/MZB

Porto Alegre, 21 de fevereiro de 2017.

Ao Senhor
Jorge Bastos,
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Brasília - DF

Assunto: **audiência pública – concessão de rodovias federais.**

Senhor Diretor:

Ao saudá-lo respeitosamente, em atenção ao aviso de audiência pública nº 001/2017, informamos que, dada a importância do assunto para o Estado do Rio Grande do Sul, o Colégio de Líderes desta Assembleia Legislativa, em reunião realizada nesta data, decidiu, por unanimidade, solicitar-lhe o adiamento da audiência pública a ser realizada no dia 23 de fevereiro na sede da ANTT em Brasília.

Da mesma forma, requeremos que se incluam no cronograma outras audiências públicas, a serem realizadas nas regiões onde se pretende instalar as praças de pedágio.

No aguardo de sua manifestação, renovamos-lhe nossas saudações.

Deputado **Edegar Pretto**,
Presidente da Assembleia Legislativa/RS.

Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul – Secretaria da Mesa e da Presidência – Praça Marechal Deodoro, 101
Sala 204 / 2.º andar – Porto Alegre/RS – CEP 90010-300 – Fones: (51) 3210-2126 / 3210-2085

Assembleia Legislativa
Estado do Rio Grande do Sul
Presidência

OF. N.º 0088-17/SMP/MZB - assinaturas

ÉDEKA FARIAS	PT
RONALDO SANTINI	PTB
[illegible] Zanchin	PMDB
[illegible]	PSDB
[illegible]	PSB
CIRO SIMONI	POT
SÉRGIO FURIA	PR
JULIANO ROSO	ROSO PCdoB
Geilmar Sossella	PJ
Any Ortiz	PPS
José Antonio Pabodi	PDB

Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul – Secretaria da Mesa e da Presidência – Praça Marechal Deodoro, 101
Sala 204 / 2.º andar – Porto Alegre/RS – CEP 90010-300 – Fones: (51) 3210-2126 / 3210-2085

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foram realizadas sessões presencias adicionais no âmbito da AP nº 01/2017, nas cidades de Lajeado, Soledade e Montenegro, no Rio Grande do Sul, bem como estendido o prazo para avaliação do estudos e contribuição por parte da sociedade.

317. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.150523/2017-90

Assunto: Andamento das obras da segunda Ponte sobre o Lago Guaíba, duplicação de estradas federais, privatização de estradas, transferências das obras da 2ª ponte, inclusão de projeto de duplicação

Contribuição: No dia 8 de junho de 2016, a Comissão de Economia, Desenvolvimento
Sustentável e do Turismo da Assembleia Legislativa do RS, sob a presidência do Deputado Estadual Adilson Troca, reuniu-se em Audiência Pública, com diversas autoridades e representantes da sociedade organizada civil e militar, para tratar dos seguintes temas:
1. Andamento das obras de construção da segunda ponte sobre o Lago Guaíba;
2. Duplicação das estrada federais BR-290, trecho Eldorado do Sul a Pântano Grande, e;
3. Privatização das seguintes estradas federais em solo gaúcho: BR-290, BR-116, BR-386 e BR-101.
Depois de amplas apresentações e debates entre os participantes da Audiência Pública, ficou deliberado que esta Comissão elaboraria o presente documento que encaminhamos a V. Sa. com as seguintes proposições:
1. Análise da possibilidade de que seja transferida a continuidade das obras de construção da 2ª Ponte sobre o Guaíba a Concessionária dos serviços CONCEPA, através de celebração de contrato a ser firmado entre as partes envolvidas, quais sejam: Governo Federal, Concessionária, com inexigibilidade de licitação para tal fim;
2. Inclusão da BR-290 no Projeto de Duplicação, por intermédio de concessões ao setor privado, no Programa de Concessões e que os demais já licitados, ou em andamento, que mantenham seus cronogramas de implantação originalmente contratados.

Tais demandas devem-se aos fatos de que, com o alto fluxo de cargas destinadas ao Porto do Rio Grande, porta de entrada e saída de 92,5 % do mercado interno do RS, as alternativas logísticas de acesso aquele porto são extremamente pequenas e precárias, ocasionando grande número de acidentes com mortes e lesões

permanentes,
assim como, criando um sobrecusto logístico muito alto, diminuindo sobremaneira a produtividade com os sobrepreços daí oriundos. Dessa forma ficam evidentes e ressaltadas a importância da 2"" Ponte sobre o Guaíba e das duplicações propostas.
Na expectativa de que essas demandas oriundas da Audiência Pública realizada sejam recebidas, aceitas e analisadas por V. Sa., despedimo-nos, agradecendo antecipadamente com as nossas mais cordiais saudações.

Justificativa: -

Anexo:

Comissão de Economia, Desenvolvimento Sustentável e do Turismo - CEDST

Assembleia Legislativa

Of. nº. 001/17 CEDST **Porto Alegre, 14 de fevereiro de 2017.**

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.150523/2017-90
06/03/2017 16:33

Prezado Senhor:

No dia 8 de junho de 2016, a Comissão de Economia, Desenvolvimento Sustentável e do Turismo da Assembleia Legislativa do RS, sob a presidência do Deputado Estadual Adilson Troca, reuniu-se em Audiência Pública, com diversas autoridades e representantes da sociedade organizada civil e militar, para tratar dos seguintes temas:

1. Andamento das obras de construção da segunda ponte sobre o Lago Guaíba;
2. Duplicação das estradas federais BR 290, trecho Eldorado do Sul a Pântano Grande, e;
3. Privatização das seguintes estradas federais em solo gaúcho: BR-290, BR-116, BR-386 e BR-101.

Depois de amplas apresentações e debates entre os participantes da Audiência Pública, ficou deliberado que esta Comissão elaboraria o presente documento que encaminhamos a V. Sa. com as seguintes proposições:

1. Análise da possibilidade de que seja transferida a continuidade das obras de construção da 2ª Ponte sobre o Guaíba à Concessionária dos serviços CONCEPA, através de celebração de contrato a ser firmado entre as partes envolvidas, quais sejam: Governo Federal e Concessionária, com inexigibilidade de licitação para tal fim;

2. Inclusão da BR-290 no Projeto de Duplicação, por intermédio de concessões ao setor privado, no Programa de Concessões e que os demais já licitados, ou em andamento, que mantenham seus cronogramas de implantação originalmente contratados.

Ilustríssimo Senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS,
Diretor Geral da ANTT.

Tais demandas devem-se aos fatos de que, com o alto fluxo de cargas destinadas ao/do Porto do Rio Grande, porta de entrada e saída de 92,5 % do mercado interno do RS, as alternativas logísticas de acesso àquele porto são extremamente pequenas e precárias, ocasionando grande número de acidentes com mortes e lesões permanentes, assim como, criando um sobrecusto logístico muito alto, diminuindo sobremaneira a produtividade com os sobrepreços daí oriundos. Dessa forma ficam evidentes e ressaltadas a importância da 2ª Ponte sobre o Guaíba e das duplicações propostas.

Na expectativa de que essas demandas oriundas da Audiência Pública realizada sejam recebidas, aceitas e analisadas por V. Sa., despedimo-nos, agradecendo antecipadamente com as nossas mais cordiais saudações.

Atenciosamente,

Deputado Estadual Adilson Troca,
Presidente da CEDST.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

ATA 20 / 2016

Aos oito dias do mês de junho do ano de 2016, às nove horas e quarenta e cinco minutos, na Sala Alberto Pasqualini, 4º andar da Assembleia Legislativa do RS, a Comissão de Economia, Desenvolvimento Sustentável e do Turismo realizou **Audiência Pública**, presidida pelo deputado Adilson Troca, presidente, e proposta pelo Movimento Ponte do Guaíba, para **"tratar do andamento das obras da segunda ponte do Guaíba, duplicação da BR290, Eldorado do Sul a Pantano Grande, e das privatizações das estradas gaúchas: BR290, BR116, BR386 e BR101"**. A reunião contou com a presença dos deputados Adilson Troca (PSDB), Zé Nunes (PT), Missionário Volnei (PSC), Frederico Antunes e João Fischer (PP) e Miki Breier (PSB). O **deputado Adilson Troca** abriu os trabalhos, agradecendo a presença de todos, convidando a fazer parte da **Mesa** os senhores Luiz Domingues, Vice-Presidente e Líder do Movimento Ponte do Guaíba; Eng.º Delmar Pellegrini Filho, Superintendente Substituto do DNIT no RS; Marisa Dagmar Tiefensee, Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária, representando a ANTT; Sérgio Munhoz, Prefeito de Eldorado do Sul; Rogério Souza, Vice-Prefeito de Guaíba; José Sperotto, ex-Deputado Estadual; Eng.º Ricardo Moreira Nuñez, Diretor Geral do DAER, representando a Secretaria Estadual de Transportes; Leonardo Ribeiro, representando o Senador Lasier Martins; André Bandeira, Supervisor da Transpetro; Inspetor Pedro Souza da Silva, Superintendente Regional da Polícia Rodoviária Federal no RS; Jorge Luiz Soares, representando a Secretaria Estadual de Segurança; e o Capitão de Fragata João Gilberto de Oliveira, Capitania dos Portos de Porto Alegre. **Presentes também** os senhores Eduardo Constante Bergmann, da ANTT; Capitão de Mar e Guerra Luciano Peres de Novais, Assessor de Relações Institucionais do Comando do 5º Distrito Naval da Marinha do Brasil; Paulo Alberto Scalco, Procurador Municipal de Guaíba; João Carlos de Moura, representando o Gabinete do Deputado Bianchini; Joni Marques, Gerente Operacional da Planalto Transportes; Patrícia Sanchotene Pacheco, Delegada de Polícia de Eldorado do Sul; Vinícius Boff, representando a Senadora Ana Amélia Lemos; Germano Cabrera Mendes, Vereador de Livramento; Juliana de Lima e Silva Pires, Comunicação Social da Ecoplan Engenharia; Rodrigo Malyrz, da Ecoplan Engenharia; Janquiel Fumagalli, Engenheiro Civil da Ecoplan Engenharia Ltda.; Rogério Luís Mombach, Gerente da Empresa Nossa Senhora da Penha; Keity Vanessa de Oliveira, assessora do deputado Edson Brum; Eng.º Luiz Fernando Soares Pires; Lílian Silva, Jornalista da STE; Thiago Dias Pinto e Carlos Augusto Panitz, da Construtora Queiroz Galvão; Cleber da Costa Quadros, Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico de Guaíba; Patrick Campos D'Ávila, da Prefeitura de Eldorado do Sul; e Alessandro Castro, chefe de comunicação da PRF. Em seguida, o **deputado Adilson Troca** passou a palavra ao líder do Movimento Ponte do Guaíba, proponente desta audiência. O **senhor Luiz Domingues** procedeu à apresentação de um vídeo sobre a ponte e, em seguida, disse que o objetivo é resultar desta audiência um documento a ser encaminhado ao Chefe da Casa Civil, ao Ministro dos Transportes, à ANTT e ao DNIT em Brasília e RS, propondo a possibilidade de transferir a continuidade da obra à concessionária Concepa, por meio de um contrato direto do Governo Federal com a Concessionária, sem licitação. O **senhor presidente** passou a palavra aos demais membros da Mesa. O **senhor**

Delmar Pellegrini Filho disse que as obras seguiram um ritmo normal até maio deste ano, quando a falta de recursos começou a prejudicar diretamente o andamento dos projetos, e que hoje só há recursos disponíveis para alguns projetos, como o de reassentamento de famílias e de questões ambientais. Afirmou que há peças sendo colocadas na construção, mas que há recursos para seguir com esta etapa somente até julho. Explicou que não há mais prazo para a conclusão, mas que tanto o DNIT quanto a Empresa Queiroz Galvão estão aptos a seguir com a obra, faltando apenas liberação de recursos do Governo Federal. A **senhora Marisa Dagmar Tiefensee** disse que a obra é de responsabilidade do DNIT e que, oficialmente, a Agência ainda não recebeu nenhuma proposta, sendo necessário uma demanda do governo federal para que seja analisada a possibilidade de transferência da obra à Concepa. Sugeriu que as Frentes Parlamentares e a Bancada Federal Gaúcha se unam ao Secretário dos Transportes na luta lá em Brasília. O **senhor Sérgio Munhoz** falou da preocupação com a conclusão da nova ponte, fundamental para o desenvolvimento da Metade Sul do Estado, região mais pobre do RS. O **senhor José Sperotto** destacou que o mais importante da construção da nova ponte é evitar que tantas vidas se percam, que o principal objetivo é salvar vidas. Concordou com a proposta de que a Concepa assuma o término das obras. Registrou o empenho da senadora Ana Amélia que sempre acompanhou essa luta. O **deputado Missionário Volnei** destacou que a continuidade da obra é fundamental e que é preciso ver onde está o problema. O **deputado Zé Nunes** disse que é preciso fazer um diagnóstico de como está a obra e dialogar com Governo Federal para ver o que está sendo priorizado. Propôs a criação de uma comissão de deputados e representantes dos municípios da região, para irem a Brasília para levar as sugestões desta audiência. Informou que vai constituir uma Frente Parlamentar em defesa da duplicação da BR116. O **senhor Ricardo Moreira Nuñez** disse que a preocupação do Estado com as concessões e rodovias é que tenham a mesma qualidade das estradas de outros Estados. Considera que a Empresa Queiroz Galvão está apta a prosseguir com a obra, porém que faltam recursos por parte do Governo Federal. O **deputado Adilson Troca** propôs que esta comissão e as Frentes Parlamentares em defesa das pontes se reúnam para irem a Brasília levar as reivindicações resultantes desta audiência. O **senhor Leonardo Ribeiro** informou que o senador Lasier Martins é membro da Comissão de Infraestrutura do Senado e poderá contribuir muito com essa questão. O **senhor João Gilberto de Oliveira** registrou que a Marinha identificou pendências no sistema de proteção dos pilares da ponte. O **senhor André Bandeira** informou que hoje são dez navios por mês que transitam, mas que a frota deverá dobrar, por isso a preocupação com a ponte. O **deputado João Fischer** disse que o momento é de união para buscar soluções, e considera viável a alternativa de a Concepa assumir os trabalhos daqui para a frente. O **senhor Pedro Souza da Silva** disse que a preocupação é com a diminuição das mortes e acidentes na ponte, destacando a falta de sinalização. Ressaltou a importância do apoio dos deputados gaúchos e da Bancada Federal para negociação com o Governo Federal para que a obra não pare e que os recursos sejam liberados. O **deputado Adilson Troca** parabenizou o trabalho da Polícia Federal. O **senhor Jorge Luiz Soares** disse que para a segurança pública a nova ponte também é importante, assim como todas as outras pontes que possam trazer desenvolvimento ao Estado. O **deputado Frederico Antunes** alertou que a crise política vem paralisando o País, mas que as ações devem ser empreendidas para que as obras sejam finalizadas, assim como os projetos que tratam da duplicação da BR-290. Parabenizou o trabalho do Secretário Pedro Westphalen. Questionou ao representante do DNIT se, no caso da paralisação das obras,

o que já foi feito e o material utilizado serão perdidos, e se as sinalizações dos pilares da nova ponte constavam no projeto original. O **senhor Delmar Pellegrini Filho** respondeu que o DNIT já iria incluir as sinalizações no projeto e, com relação ao que já foi utilizado nas obras, nada será perdido, salvo algumas restaurações que não envolvem muitos recursos. Disse que o Departamento está à disposição para prestar informações técnicas em Brasília. O **deputado Adilson Troca** questionou se a BR116 é a mais perigosa. O **senhor Sérgio Munhoz** respondeu que a BR386 é a mais perigosa, é um problema gravíssimo, com muitas mortes e acidentes. A **senhora Marisa Dagmar Tiefensee** esclareceu sobre alguns trechos de rodovias, e disse que oficialmente ainda não foram comunicadas as empresas sobre a duplicação da BR290 ser incluída no projeto. O **deputado Frederico Antunes** solicitou que a comissão encaminhe ofício ao Governador, para que este encaminhe ao Ministro dos Transportes a solicitação de que a duplicação da BR290 seja incluída no projeto. O **senhor Delmar Pellegrini Filho** disse que os locais das praças de pedágios poderão ser alterados dependendo da empresa concessionária. O **senhor Luiz Domingues** acrescentou que o Movimento do qual é líder busca que os pedágios sejam colocados a cada 100km e com tarifa de R$ 5,70, a exemplo de Goiás. A **senhora Marisa Dagmar Tiefensee** explicou que existe a tarifa básica a cada 100km, mas a distância entre uma praça e outra é que define o valor da tarifa a ser cobrado, que também depende do que for investido na concessão. O **deputado Frederico Antunes** informou que a senadora Ana Amélia agendou reunião com o Ministro no próximo dia 15 de junho, às 16h30min, para que sejam levados os resultados desta audiência. O **deputado Adilson Troca** agradeceu a presença de todos, dando por encerrada a presente sessão às doze horas. E, para constar, lavrei a presente ata, que vai assinada pelo senhor presidente e por mim, secretária.

Jéssica Perin,
Secretária.

Deputado ADILSON TROCA,
Presidente.

Resposta da área técnica: Informamos que o objeto desta Audiência Pública é justamente a concessão das rodovias BR-101/290/386/448/RS, num trecho de 468 km entre a divisa SC/RS e Carazinho, com previsão do término das obras de duplicação da BR-386 até o entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo).

Ainda, de acordo com um levantamento do DNIT de 31/03/2017 (MT 01132), a previsão de término das obras da Nova Ponte do Guaíba é de 30/12/2019, não tendo, portanto, previsão de transferência da mesma na concessão da CONCEPA. Ainda, de acordo com este levantamento do DNIT (MT 00754), a previsão de término das obras de duplicação da BR-290/RS de Eldorado do Sul até Pântano Grande é de 30/12/2020. Por fim, cabe esclarecer que existe a previsão de desenvolver os estudos de viabilidade do projeto de concessão da BR-116/RS (de Eldorado do Sul até Camaquã) e da BR-290/RS (de Eldorado do Sul até Pântano Grande).

318. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-50500.154397/2017-42

Assunto: Concessão da BR 386

Contribuição: Prezado Diretor-Geral,
Em decorrência da abertura do prazo para contribuições a minuta do edita1 ao Contrato de Concessão e ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) da rodovia do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI): BR-101/290/386/448/SC/RS, reporto-me a fim de colaborar para com o trecho da BR 386 entre Porto Alegre e Carazinho.
Apresento neste ofício algumas considerações discutidas com setores públicos e privados durante reuniões realizadas em municípios interessados. Preocupa-nos os fatos:
1. Investimento tardio: Não se faz justificável que investimentos para a duplicação do trecho Lajeado-Carazinho sejam efetuados apenas no décimo segundo ano de concessão. É possível considerar a cobrança de pedágio desde que as obras de duplicação iniciem nos primeiros anos de concessão. máximo no terceiro ano.
2. Tarifa elevada: O preço da tarifa é extremamente elevado se considerarmos que o projeto prevê a instalação de quatro praças de pedágio em um trecho de 200 quilômetros. Para passar pelas quatro praças, proprietários de veículos pequenos (carros) terão que desembolsar R$ 36,10.

3. Inclusão de serviços dispensável: A inclusão de serviços de ambulância e guincho são discutíveis. A grande maioria dos municípios limítrofes tem ambulâncias do SAMU, que, inclusive, já prestam serviço de socorro médico nas rodovias. Em relação a serviços de guincho, há grande oferta de serviços ao longo do trecho.
4. Inexistência de rotas alternativas: O Plano de Concessão não prevê a constrição, pelo concessionário e/ou poder público, de nenhum tipo de rota minimamente alternativa.
5. Pontos de Parada e Descanso: A proposta também não prevê a construção dos Pontos de Parada e Descanso (PPD), a beira da estrada, que permitam a parada segura do veículo e possibilitem o repouso necessário ao profissional (Leis no 12.6 19/20 12 e 13.103120 15).
6. Falta de recursos da União: Em muitos processos de concessão de serviços públicos a iniciativa privada, parte significativa dos investimentos é disponibilizada pela União.
No caso desta concessão não estão previstos recursos por parte do Governo Federal, motivo pelo qual, buscamos que seja revista a decisão a fim de possibilitar os necessários investimentos.
Sendo o que tínhamos, aguardando deferimento favorável, renovo meus votos de estima e consideração.

Justificativa:

Anexo:

Câmara dos Deputados
Gabinete Parlamentar
Deputado Federal COVATTI FILHO

Ofício n.º 01/2017 *Brasília, 07 de março de 2017*

Ao Senhor
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília - DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.154397/2017-42
10/03/2017 09:24

Assunto: Concessão da BR 386

Prezado Diretor-Geral,

Em decorrência da abertura do prazo para contribuições à minuta do edital ao Contrato de Concessão e ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) da rodovia do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI): BR-101/290/386/448/SC/RS, reporto-me a fim de colaborar para com o trecho da BR 386 entre Porto Alegre e Carazinho.

Apresento neste ofício algumas considerações discutidas com setores públicos e privados durante reuniões realizadas em municípios interessados. Preocupa-nos os fatos:

1. Investimento tardio: Não se faz justificável que investimentos para a duplicação do trecho Lajeado-Carazinho sejam efetuados apenas no décimo segundo ano de concessão. É possível considerar a cobrança de pedágio desde que as obras de duplicação iniciem nos primeiros anos de concessão, máximo no terceiro ano.

2. Tarifa elevada: O preço da tarifa é extremamente elevado se considerarmos que o projeto prevê a instalação de quatro praças de pedágio em um trecho de 200 quilômetros. Para passar pelas quatro praças, proprietários de veículos pequenos (carros) terão que desembolsar R$ 36,10.

3. Inclusão de serviços dispensável: A inclusão de serviços de ambulância e guincho são discutíveis. A grande maioria dos municípios limítrofes tem ambulâncias do SAMU, que, inclusive, já prestam serviço de socorro médico nas rodovias. Em relação a serviços de guincho, há grande oferta de serviços ao longo do trecho.

4. Inexistência de rotas alternativas: O Plano de Concessão não prevê a construção, pelo concessionário e/ou poder público, de nenhum tipo de rota minimamente alternativa.

Câmara dos Deputados - Gabinete Parlamentar
Anexo IV - Gabinete 228 - Brasília/DF - CEP: 70.160-900

Câmara dos Deputados
Gabinete Parlamentar
Deputado Federal COVATTI FILHO

5. Pontos de Parada e Descanso: A proposta também não prevê a construção dos Pontos de Parada e Descanso (PPD), à beira da estrada, que permitam a parada segura do veículo e possibilitem o repouso necessário ao profissional (Leis nº 12.619/2012 e 13.103/2015).

6. Falta de recursos da União: Em muitos processos de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, parte significativa dos investimentos é disponibilizada pela União. No caso desta concessão não estão previstos recursos por parte do Governo Federal, motivo pelo qual, buscamos que seja revista a decisão a fim de possibilitar os necessários investimentos.

Sendo o que tínhamos, aguardando deferimento favorável, renovo meus votos de estima e consideração.

COVATTI FILHO
Deputado Federal
PP/RS

Câmara dos Deputados - Gabinete Parlamentar
Anexo IV - Gabinete 228 - Brasília/DF - CEP: 70.160-900

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar os frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes).

Por fim, sobre uma duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

319. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.004378/2017-35

Assunto: Liberação de um pedágio na RODOVIA BR 386 para uso de indígenas

Contribuição: COMUNIDADE INDÍGENA DA BORBOLETA, através de seu representante cacique João Carlos Padilha, brasileiro, viúvo, indígena caigangue, RG no. 1032511147, CPF no. 21 5.466.200-04, pelo presente, venho solicitar a liberacão

de um pedágio na RODOVIA BR 386, pelo período de 03 meses aor ano, sendo 03 dias por semana com abertura as 08h00 e peckamento as 18h00, em uma das estruturas do pedágio antigo entre Soledade e Estrela com a presença da Polícia Rodoviária Federal, para fiscalizar o evento, para o fim de obter recursos para a sobrevivência da comunidade, em vista que passamos em estado de miséria e necessidade.

Justificativa: -

Anexo:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.004378/2017-38
13/03/2017 15:13

A COMUNIDADE INDÍGENA DA BORBOLETA, através de seu representante cacique João Carlos Padilha, brasileiro, viúvo, indígena caigangue, RG nº. 1032511147, CPF nº. 215.466.200-04, pelo presente, ***venho solicitar a liberação de um pedágio n RODOVIA BR 386, pelo período de 03 meses por ano, sendo 03 dias por semana com abertura às 08h00 e pechamento às 18h00***, em uma das estruturas do pedágio antigo entre Soledade e Estrela com a presença da Polícia Rodoviária Federal, para fiscalizar o evento, para o fim de obter recursos para a sobrevivência da comunidade, em vista que passamos em estado de miséria e necessidade.

Desde já a comunidade deseja sua estima e apreciação.

Atenciosamente,

João Carlos Padilha

JOÃO CARLOS PADILHA

RG nº.1032511147

CPF nº. 215.466.220-04

2º TABELIONATO DE NOTAS PORTO ALEGRE
RUA SIQUEIRA CAMPOS, 1345 - PORTO ALEGRE - RS - FONE: (51) 2131-3888 - FAX: (51) 2131-3883
JACY FRANCO MOREIRA IBIAS - TABELIÃO DESIGNADO

170.005

Reconheço a **AUTENTICIDADE** da firma de: JOÃO CARLOS PADILHA (0453.01.1700001.06304), indicada com a seta de uso deste Tabelionato.
EM TESTEMUNHO DA VERDADE
Porto Alegre, 10 de março de 2017
Rec.Firma: R$ 4,60 Hora: 15:06:33-26363

CARLOS MARIO PRADIB GONÇALVES
Representante Autorizado

PROTOCOLO - URRSIANTT
Recebido em:
13/03/17
Assinatura/Carimbo

Resposta da área técnica: Isenções constituem redução das receitas previstas e consequente aumento da tarifa de pedágio, tendo em vista a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Consequentemente, a concessão do privilégio da isenção seria arcada proporcionalmente pelos demais usuários da rodovia ou ainda pela supressão ou redução de algum dos encargos da

concessionária, em detrimento da qualidade do serviço. O contrato de concessão proposto, que é lei entre as partes e deve prevalecer, veda ao Poder Concendente estabelecer provilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária.

320. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.159466/2017-12

Assunto: Realização de audiência pública em Santa Catarina

Contribuição: Com os nossos cordiais cumprimentos, solicitamos a Vossa Excelência a realização de uma Audiência Pública na região da AMESC para discutir a instalação da Praça de Pedágio na BR-101, no município de São João do Sul-SC. O pedido é uma prioridade de todos os prefeitos das regiões da AMESC e AMREC deliberada durante Assembleia Geral dos Prefeitos da AMESC, realizada no dia 8 de março de 2017, após explanação dos prefeitos da AMESC e do Presidente da AMREC.
Os municípios discordam da decisão tomada pela ANTT de instalar uma Praça de Pedágio em solo catarinense, já que mais de 90% do trecho pedagiado fica no Estado vizinho. Um exemplo é a arrecadação do ISS que ficará quase em sua totalidade com os municípios do Estado do Rio Grande do Sul. Ou seja, dos 100 quilômetros atendidos pelo serviço, apenas sete deverão ficar em solo catarinense, passando pelas cidades de São João do Sul e Passo de Torres.
Diante da gravidade da situação, solicitamos com urgência por esta Audiência. Com a participação de Vossa Excelência e demais técnicos da ANTT para discutir alternativas.

Justificativa: -

Anexo:

Araranguá – Balneário Arroio do Silva – Balneário Gaivota – Ermo – Jacinto M
– Morro Grande - Passo de Torres – Praia Grande – Santa Rosa do Sul – São
Sul -
Balneário Rincão - Cocal do Sul – Criciúma – Forquilhinha – Içara – Lauro Mul
Veneza – Orleans - Siderópolis – Treviso - Urussanga

Ofício nº 018/2017

Criciúma, 09 de março de 2017

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.159466/2017-12
16/03/2017 16:23

Excelentíssimo Senhor,

Dr. Jorge Luiz Macedo Bastos

Diretor Geral da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Brasília – DF

Com os nossos cordiais cumprimentos, solicitamos a Vossa Excelência a realização de uma **Audiência Pública** na região da AMESC para discutir a instalação da **Praça de Pedágio na BR-101,** no município de São João do Sul-SC. O pedido é uma prioridade de todos os prefeitos das regiões da AMESC e AMREC deliberada durante Assembleia Geral dos Prefeitos da AMESC, realizada no dia 8 de março de 2017, após explanação dos prefeitos da AMESC e do Presidente da AMREC.

Os municípios discordam da decisão tomada pela ANTT de instalar uma **Praça de Pedágio** em solo catarinense, já que mais de 90% do trecho pedagiado fica no Estado vizinho. Um exemplo é a arrecadação do ISS que ficará quase em sua totalidade com os municípios do Estado do Rio Grande do Sul. Ou seja, dos 100 quilômetros atendidos pelo serviço, apenas sete deverão ficar em solo catarinense, passando pelas cidades de São João do Sul e Passo de Torres.

Diante da gravidade da situação, solicitamos com urgência por esta **Audiência** com a participação de Vossa Excelência e demais técnicos da ANTT para discutir alternativas.

Atenciosamente,

Valdionir Rocha
Prefeito de Morro Grande
Presidente da AMESC

Ademir Magagnin
Prefeito de Cocal do Sul
Presidente da AMREC

Av. Santos Dumont, 855 – Bairro Milanese – Criciúma / SC – CEP 88803-200 –
CNPJ nº 75.568.394/0001-88 - Fone/Fax: 48 3438.3000 – e-mail: amrec@amrec.com.br

www.amrec.com.br

Jairo Celoi Custódio
Prefeito de Balneário Rincão

Rogério José Frigo
Prefeito de Nova Veneza

Clésio Salvaro
Prefeito de Criciúma

Jorge Luiz Koch
Prefeito de Orleans

Dimas Kammer
Prefeito de Forquilhinha

Hélio Roberto Cesa
Prefeito de Siderópolis

Murialdo Canto Gastaldon
Prefeito de Içara

Jaimir Comin
Prefeito de Treviso

Valdir Fontanella
Prefeito de Lauro Muller

Luis Gustavo Cancellier
Prefeito de Urussanga

Agenor Coral
Prefeito de Morro da Fumaça

Mariano Mazzuco Neto
Prefeito de Araranguá

Juscelino S. Guimarães
Prefeito de Balneário Arroio do Silva

Ronaldo Pereira da Silva
Prefeito de Balneário Gaivota

Aldoir Cadorin
Prefeito de Ermo

João Batista Mezzari
Prefeito de Jacinto Machado

Arlindo Rocha
Prefeito de Maracajá

Eder Mattos
Prefeito de Meleiro

Jonas Gomes de Souza
Prefeito de Passo de Torres

Henrique Maciel
Prefeito de Praia Grande

Nelson Cardoso de Oliveira
Prefeito de Santa Rosa do Sul

Moacir Francisco Teixeira
Prefeito de São João do Sul

Zênio Cardoso
Prefeito de Sombrio

Roberto Biava
Prefeito de Timbé do Sul

Tiago Zilli
Prefeito de Turvo

Resposta da área técnica: De acordo com COMUNICADO RELEVANTE Nº 3, DE 16 DE MARÇO DE 2017, publicado no DOU de 17/03/2017, foi aprovada a realização de sessão presencial na cidade de São João do Sul em 24/03/2017. Informamos ainda que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

321. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.157969/2017-45

Assunto: Melhorias na BR-386 em Soledade

Contribuição: Proponho a esta Casa Legislativa, Moção de Apelo para ser enviada à Agência Nacional de Transportes Terrestres, pela inclusão de plano de concessão de rodovias, referente ao trecho Nº 001 da BR 386, que seja planejada a construção de um viaduto no perímetro urbano de Soledade, assim como a colocação de controladores de velocidade e melhorias na iluminação pública no mesmo local

Na referida rodovia já aconteceram inúmeras tragédias e acidentes fatais, especialmente no trajeto compreendido entre o km 245 e o km 247 e tal medida viria salvar vidas evitando tais acidentes. Destaca-se que a colocação de simples passarelas naquele local não resolveria o problema, considerando o alto fluxo de pedestres residentes ali e que necessitam atravessar a rodovia diariamente.

Por outro lado, fatores mais simples como a colocação de controladores de velocidade e melhorias na iluminação pública já serviriam para amenizar temporariamente os perigos, especialmente de atropelamentos.

Em face disso, apelamos à Agências Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para que tome as medidas supra solicitadas.

Justificativa: -

Anexo:

RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE SOLEDADE

ANTT PROTOCOLO 028

Ofício N.º037/2017 *Soledade, 07 de março de 2017.*

Senhor Presidente:

Através do presente documento, passo às mãos de V. Sa. a seguinte Moção, de autoria do V. Gustavo Luís Baldissera, com o apoio unânime dos demais Edis com assento nesta Casa Legislativa.

** MOÇÃO DE APELO Nº 015/2017, à Agência Nacional de Transportes Terrestres.*

Aproveito para reiterar protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

V. Ilânio Casagrande Guerra
Presidente

Ao Exmo. Sr. Jorge Bastos
DD. Diretor Presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Av. Mal. Floriano Peixoto, 744, 2º andar - CEP 99300-000 - Soledade - RS
camarasoledade@gmail.com (54) 3381.1899/1814
www.camarasoledade.rs.gov.br

RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE SOLEDADE

ANTT PROTOCOLO GERAL FL 03

MOÇÃO Nº 015/2017

EXMO. SR. ILÂNIO CASAGRANDE GUERRA
M.D. Presidente da Câmara Municipal de Soledade

Proponho a esta Casa Legislativa, Moção de Apelo para ser enviada à Agência Nacional de Transportes Terrestres, pela inclusão de plano de concessão de rodovias, referente ao trecho Nº 001 da BR 386, que seja planejada a construção de um viaduto no perímetro urbano de Soledade, assim como a colocação de controladores de velocidade e melhorias na iluminação pública no mesmo local.

Na referida rodovia já aconteceram inúmeras tragédias e acidentes fatais, especialmente no trajeto compreendido entre o Km 245 e Km 247, e tal medida viria salva vidas evitando tais acidentes. Destaca-se que a colocação de simples passarelas naquele local não resolveria o problema, considerando o alto fluxo de pedestres residentes ali, e que necessitam atravessar a rodovia diariamente.

Por outro lado, fatores mais simples, como a colocação de controladores de velocidade e melhorias na iluminação pública já serviriam para amenizar temporariamente os perigos, especialmente de atropelamentos.

Em face disso, APELAMOS à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para que tome as medidas supra solicitadas.

Soledade, RS, 06 de março de 2017.

V. Gustavo Luís Baldissera - PMDB
Autor

Av. Mal. Floriano Peixoto, 744, 2º andar - CEP 99300-000 - Soledade - RS
camarasoledade@gmail.com (54) 3381.1899/1814
www.camarasoledade.rs.gov.br

RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE SOLEDADE

V. Eduardo Tatim -PP

V. José Eltori de Molraes - PT

V. Ida Walendorff – PP

V. Ilânio Casagrande Guerra - PDT

V. Jorgenei de Souza - PMDB

V. Edson Ivo Stecker - PSDB

V. Juarez da Rosa Moraes –PMDB

V. João Francisco dos Santos - PSB

V. Junior Koch Berté – PP

V. Luiz Carlos Vizzoto - PSDB

V. Miguel Adones de Campos - PMDB

V. Sergio Rodrigues da Silva - PMDB

Av. Mal. Floriano Peixoto, 744, 2º andar - CEP 99300-000 - Soledade - RS
camarasoledade@gmail.com (54) 3381.1899/1814
www.camarasoledade.rs.gov.br

Resposta da área técnica: No município de Soledade estão previstas as seguintes melhorias:

Vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente;

3 interseções em desnível do tipo diamante;

3 retornos em nível;

5 melhorias de acesso;

2 passarelas;

Iluminação de todas as travessias urbanas, interseções em desnível e retornos;

Mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos.

Tendo em consideração as possibilidades de atravessamento previstas, a construção de um elevado (viaduto) não se justifica do ponto de vista económico.

322. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.162275/2017-20

Assunto: Melhorias na BR-386

Contribuição: Com renovados votos de apreço e respeito, as entidades abaixo signatárias vêm manifestar-se em relação à proposta de concessão de trechos das rodovias federais do estado do Rio Grande do Sul, das BRs 101/290/386/448, mais especialmente em relação ao trecho da BR 386, que vai do trevo da BR-448 até o trevo com a BR-285.

1) Urgente necessidade de duplicação
2) Inclusão de serviços dispensáveis
3) Inexistência de rotas alternativas
4) Contrapartida da União em investimentos

Justificativa: -

Anexo:

Interior do RS, 03 de Março de 2017.

Ilmo. Sr.
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral da ANTT – Agência Nacional de Trasportes Terrestres
Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília - DF
CEP: 70200-003
Brasília – DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.162275/2017-20
20/03/2017 15:49

Senhor Diretor:

Com renovados votos de apreço e respeito, as entidades abaixo signatárias vêm manifestar-se em relação à proposta de concessão de trechos das rodovias federais do estado do Rio Grande do Sul, das Brs 101/290/386/448, **mais especialmente em relação ao trecho da BR 386**, que vai do trevo da BR 448 até o trevo com a BR 285.

Primeiramente importa dizer que mesmo não sendo a alternativa mais adequada segundo entendimento das entidades signatárias para os usuários das vias mencionadas, a de conceder as rodovias mencionadas com a cobrança de pedágios que irão honerar sobremaneira o transporte de mercadorias e deslocamentos até a distante capital gaúcha, ainda assim ressalte-se que já sendo essa uma decisão política tomada pelo Governo Federal, tem-se a considerar alguns aspectos inaceitáveis nos termos publicizados, pelas seguintes razões:

1) Urgente necessidade de duplicação:

É inaceitável a proposta de duplicação da rodovia BR 386 somente após transcorridos os primeiros 10 anos de período de concessão, conforme proposto originalmente. Entende-se que em todo e qualquer modelo de concessão, o empreendedor que se propuser a administrar a coisa pública, deve antes de obter os resultados do negócio, propor-se a promover a melhoria necessária na estrutura já existente, para somente após realizar os investimentos, buscar o seu ressarcimento e remuneração para o que investiu. Jamais se pode aceitar que o empreendedor busque antes a arrecadação, que no caso se dará com significativo valor de cobrança de pedágios, para somente após fazer a economia, realizar os investimentos. Além de temerário tal modelo, já que após 10 anos de antecipação da arrecadação pelo sistema de pedágios, o grupo empresarial não tem qualquer garantia de subsistência no mercado, podendo nem sequer atingir tal prazo e antes disso entrar em eventual insolvência. Isso comprometeria absolutamente o interesse público da proposta de parceria público privada, em seu conceito mais inicial.

2) Inclusão de serviços dispensáveis:

A inclusão de serviços de Guincho e Atendimento de Ambulâncias, para muitos locais ao longo da rodovia BR 386 é totalmente dispensável. Primeiro, porque se montou uma ampla rede de atendimentos pelos municípios gaúchos através da construção de UPAs e mais ainda, com a rede de atendimentos da Rede SAMU. Mais do que isso, alguns municípios dispõe também de ambulâncias do Corpo de Bombeiros

Militar do Estado do RS que tem feito um excelente trabalho de atendimento na maioria das rodovias que passam pelas cidades sedes.

Igualmente, os serviços de Guincho público (ou na concessão prestando serviço público) se torna quase obsoleto quando já existem ao longo das rodovias inúmeros serviços privados de guincho que podem prestar o serviço ao usuário que raramente utiliza tal serviço, se considerarmos o número de usuários em relação ao número de veículos que necessitam de guinchamento. Além disso, o número de veículos que possui seguro privado com seguradora própria faz reduzir ainda mais a utilização dos guinchos disponibilizados pelas concessionárias de rodovias, tornando-os quase obsoletos.

3) Inexistência de rotas alternativas:

Importa dizer também que inexiste rota alternativa à cobrança pelo uso da via, que leve toda região norte e noroeste do Estado para a capital Gaúcha, o que torna compulsória a cobrança do pedágio, aparentando de certa forma uma ilegalidade. Não pode um regime de concessão por serviço público obrigar ao pagamento de tarifa de pedágio sem que existe alternativa ao usuário de estradas de ir e vir livremente, mesmo que por estrada em condições mais precárias.

4) Contrapartida da União em investimentos:

Não é crível aceitar que as rodovias sejam entregues para a iniciativa privada no estado em que se encontram, sem qualquer participação da União em investimentos. É obrigação do ente público realizar a sua parte como retorno da arrecadação tributária. Passar para a iniciativa privada a obrigação pública e essa transferir o ônus aos usuários das rodovias é o mesmo que cobrar a conta duas vezes dos cidadãos/contribuintes que pagam seus impostos e nada recebem, tendo que pagar novamente pelo mesmo serviço público através da tarifa do pedágio. Portanto, indispensável que haja uma participação financeira da União nos investimentos na Rodovia BR 386, promovendo o que realmente se faz necessário para a via, que é a duplicação imediata desta estrada desde o entroncamento com a BR 285 até o trecho já duplicado, próximo ao município de Lajeado/RS.

Diante do exposto, respeitosamente, solicitamos a suspensão temporária do processo ora em andamento para que as discussões e estudos pertinentes sejam ampliados, com a participação ativa dos entes municipais, bem como a sociedade civil organizada através de suas entidades representativas. Ainda a título de contribuição, sugere-se que a tarifação a ser implementada seja progressiva, acompanhando as obras de duplicação da rodovia e outras melhorias a serem promovidas, o que permite um equilíbrio ao contribuinte entre o pagamento e o recebimento do serviço.

Sem mais para o momento, agradecemos o atendimento ao solicitado, com as cordiais saudações de estilo.

Atenciosamente,

Norton Matter
Presidente da Associação dos
Municípios da Grande Santa Rosa/RS

Alcides Vicini
Prefeito de Santa Rosa/RS

Paulo Roberto dos Santos
Presidente da Câmara Municipal de Vereadores
Santa Rosa /RS

Entidades Apoiadoras:

Leonides Freddi
Presidente Sindilojas
Santa Rosa - RS

Cicília Liberali Paes
Presidente Acisap
Santa Rosa - RS

Artur Lorentz
Presidente da Agência de Desenvolvimento
Santa Rosa / RS

George Aléssio Volkweis
Presidente Sinduscon Noroeste – RS

Irálcio José da Motta Amorin
Presidente do SIMMERS
Santa Rosa – RS

Clóvis Schneider
Presidente Sintralog
Santa Rosa - RS

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este

projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar os frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes).

Por fim, sobre uma duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

323. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.171108/2017-70

Assunto: Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

00133.000031/2017-10

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.171108/2017-70

27/03/2017 09:38

PRESIDÊNCIA DA REI

Secretaria-Executiva da Secretaria-Geral

Palácio do Planalto, 4º andar, sala 402 Brasília/DF, CEP 70150-900

Telefone: 61-3411-1447

Ofício-SEI nº 16/2017/SE/SG-PR

Brasília, 20 de março de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor-Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
70.200-003, Brasília/DF

Assunto: **Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF.**

Senhor Diretor-Geral,

1. Cumprimentando-o, encaminho Ofício nº 175/2017, de 17 de março de 2017, da Polícia Rodoviária Federal PRF, endereçado à Secretaria-Geral da Presidência da República, acerca do Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF, para conhecimento e providências pertinentes tendo em vista o tema ser de competência dessa Agência.

Atenciosamente,

JOAQUIM LIMA DE OLIVEIRA
Secretário-Executivo

C/C:
Ao Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal
Renato Antônio Borges Dias
SPO, Quadra 3, Lote 5, Complexo Sede PRF
70.610-909 Brasília-DF

C/C:
Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos
Adalberto Santos de Vasconcelos

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Ofício nº 175/2017/DG

Brasília/DF, 17 de março de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
WELLINGTON MOREIRA FRANCO
Secretário-Geral da Presidência da República
Praça dos Três Poderes, Palácio do Planalto, 4º andar
70.150-900, Brasília - DF

Assunto: **Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF.**

Senhor Secretário,

1. Considerando o Programa de Investimento em Logística – PIL do Governo Federal e considerando o Plano de Exploração da Rodovia, na qual o Ministério dos Transportes lançou Editais de Chamamento Público, convidando interessados para elaboração de estudos para concessão de trechos rodoviários, a Polícia Rodoviária Federal realizou um levantamento de quesitos relacionados ao policiamento e fiscalização, que achamos oportuno serem considerados quando da celebração dos futuros contratos de concessão, conforme se verifica nos documentos Ofício DG nº 567/2015/PRF de 25 de novembro de 2015 ambos encaminhados ao Ministério dos Transportes.

2. Neste mesmo cenário, considerando que o primeiro lote de concessões ocorrerá na região sul do país, a Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul, responsável pelo policiamento e fiscalização de 6.012 (seis mil e doze) quilômetros de rodovias federais no RS, em atenção ao Edital de Chamamento Público, especificou abaixo, tabela com informações referentes à estruturas físicas e viaturas, relacionadas aos trechos rodoviários atualmente em estudo, os quais ratifico e encaminho:

Trechos Rodoviários do Estado do RS - Edital de Chamamento Público nº 11

RODOVIA	UNIDADES ADM E OPERACIONAIS ATUAIS	UNIDADES ADM E OPERAC À CONSTRUIR	VIATURAS P/ POLICIAMENTO
BR-101	01 Adm / 02 Operac		06
BR-290	02 Adm / 03 Operac	01 Adm / 02 Operac	12
BR-386	01 Adm / 04 Operac	02 Adm / 04 Operac	14
BR-116	01 Operac	01 Operac	06

3. As estruturas físicas existentes remontam à época da construção das rodovias e, em alguns casos, atendem de forma precária as necessidades atuais de nossa instituição, bem como, sua localização geográfica não é a mais favorável sob o ponto de vista estratégico operacional. Portanto, quando referimo-nos a "UNIDADES ADM E OPERAC. À CONSTRUIR" manifestamos a necessidade da construção de uma nova Unidade Operacional / Administrativa, no padrão estabelecido pela PRF, no tamanho mínimo de 550m^2 para Unidades Operacionais (com blindagem de vidros) e tamanho mínimo de 850m^2 para Unidades Administrativas. As localizações precisam ser definidas, em local diferente ou em substituição às já existentes.

8. Certo em contar com os encaminhamentos pertinentes relativos ao tema, colocamos esta Direção-Geral à disposição de Vossa Excelência, ensejando, inclusive, a apresentação das necessidades da Polícia Rodoviária Federal às empresas, na fase das propostas de Manifestação de Interesse.

Respeitosamente,

RENATO ANTÔNIO BORGES DIAS
Diretor-Geral

Anexos:
I - Ofício DG nº 567/2015/PRF SEI nº

Documento assinado eletronicamente por **RENATO ANTONIO BORGES DIAS**, **Diretor(a)-Geral**, em 17/03/2017, às 12:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 2º do art. 10 da Medida Provisória Nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto Nº 8.539, de 8 de outubro de 2015 e na alínea b do inciso IV do art. 2º da Instrução Normativa Nº 61-DG, de 13 de novembro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5458149** e o código CRC **1F40E6F7**.

SPO, Quadra 3, Lote 5 - Complexo Sede da PRF - Bairro Setor Policial Sul, Brasília / DF , CEP 70610-909
Telefone: - E-mail: diretora@prf.gov.br

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Ofício nº 57/2016/GAB-RS/SRPRF-RS

Porto Alegre/RS, 15 de junho de 2016.

A Sua Senhoria a Senhora

MARISA DAGMAR TIEFENSEE
Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária
URRS - Agência Nacional de Transportes Terrestres
Av. Ipiranga, 2897 - Santana
CEP 90.610-001 - PORTO ALEGRE - RS

Assunto: **Indicação de local para construção de Unidade Operacional**

Senhora Coordenadora,

1. As Empresas Petrobrás Distribuidora S/A e DNA Participações LTDA, manifestaram interesse à ANTT de promover a construção de um acesso na faixa de domínio da Rodovia BR-290/RS, Km 069+000, da Pista Norte, em Gravataí/RS, do qual sobreveio a Portaria da ANTT Nº 28 de 06 de fevereiro de 2015, publicada no Diário Oficial da União - DOU - de 09 de fevereiro de 2015, seção 1, página 95, edição nº 27.

2. No entanto, as mesmas Empresas citadas acima se comprometeram, perante à ANTT, a retirar a Unidade Operacional da Polícia Rodoviária Federal - PRF, localizada no KM 070+000 da BR-290/RS, bem como a construir outra na BR-290, "em local que seria definido posteriormente", conforme constou na RETIFICAÇÃO da Portaria da ANTT Nº 28/15, publicada no Diário Oficial da União, de 11 de maio de 2015, seção 1, página 94, edição nº 87.

3. Portanto, atendendo ao previsto na RETIFICAÇÃO supra, informamos que a nova Unidade Operacional da Polícia Rodoviária Federal - PRF, deverá ser construída no KM 091+600 da BR-290/RS, cujo o Anteprojeto encontra-se finalizado e já está de posse da Empresa DNA Participações LTDA, o qual fora entregue às pessoas dos senhores Cristiano Argenta Soares e Carlos Santos.

4. Neste contexto, usamos também do presente, para encaminhar CD com cópia do Anteprojeto da nova Unidade Operacional da PRF-RS, bem como colocar a Superintendência Regional da PRF à disposição, para os esclarecimentos que julgar pertinentes.

Documento assinado eletronicamente por **PEDRO DE SOUZA DA SILVA, Superintendente Regional no Rio Grande do Sul**, em 16/06/2016, às 11:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 2º do art. 10 da Medida Provisória Nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto Nº 8.539, de 8 de outubro de 2015 e na alínea b do inciso IV do art. 2º da Instrução Normativa Nº 61-DG, de 13 de novembro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1735711** e o código CRC **2B94E54E**.

Avenida A. J. Renner, 2701 - Bairro Farrapos, Porto Alegre / RS , CEP 90250-000

https://sei.prf.gov.br/sei/controlador.php?acao=documento_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=725476&infra_sistema=100000... 1/2

Resposta da área técnica: ANTT: posicionamento com a PRF pautado pelo trabalho sobre padrões de concessões (sem UOPs nem Delegacias novas, sem mobília, equipamentos, viaturas, lembrando que tem verba para isso)

324. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.171460/2017-13

Assunto: Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

00133.000031/2017-10

08650.004651/2017-82
5588004

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria-Executiva da Secretaria-Geral
Palácio do Planalto, 4º andar, sala 402 Brasília/DF, CEP 70150-900
Telefone: 61-3411-1447

Ofício-SEI nº 16/2017/SE/SG-PR

Brasília, 20 de março de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor-Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, I
70.200-003, Brasília/DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.171460/2017-13
27/03/2017 15:31

Assunto: **Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF.**

Senhor Diretor-Geral,

1. Cumprimentando-o, encaminho Ofício nº 175/2017, de 17 de março de 2017, da Polícia Rodoviária Federal PRF, endereçado à Secretaria-Geral da Presidência da República, acerca do Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF, para conhecimento e providências pertinentes tendo em vista o tema ser de competência dessa Agência.

Atenciosamente,

JOAQUIM LIMA DE OLIVEIRA
Secretário-Executivo

C/C:
Ao Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal
Renato Antônio Borges Dias
SPO, Quadra 3, Lote 5, Complexo Sede PRF
70.610-909 Brasília-DF

C/C:
Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos
Adalberto Santos de Vasconcelos

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Ofício nº 175/2017/DG

Brasília/DF, 17 de março de 2017.

A Sua Excelência o Senhor
WELLINGTON MOREIRA FRANCO
Secretário-Geral da Presidência da República
Praça dos Três Poderes, Palácio do Planalto, 4º andar
70.150-900, Brasília - DF

Assunto: **Programa de Investimentos em Logística - PIL e necessidades da PRF.**

Senhor Secretário,

1. Considerando o Programa de Investimento em Logística – PIL do Governo Federal e considerando o Plano de Exploração da Rodovia, na qual o Ministério dos Transportes lançou Editais de Chamamento Público, convidando interessados para elaboração de estudos para concessão de trechos rodoviários, a Polícia Rodoviária Federal realizou um levantamento de quesitos relacionados ao policiamento e fiscalização, que achamos oportuno serem considerados quando da celebração dos futuros contratos de concessão, conforme se verifica nos documentos Ofício DG nº 567/2015/PRF de 25 de novembro de 2015 ambos encaminhados ao Ministério dos Transportes.

2. Neste mesmo cenário, considerando que o primeiro lote de concessões ocorrerá na região sul do país, a Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal no Rio Grande do Sul, responsável pelo policiamento e fiscalização de 6.012 (seis mil e doze) quilômetros de rodovias federais no RS, em atenção ao Edital de Chamamento Público, especificou abaixo, tabela com informações referentes à estruturas físicas e viaturas, relacionadas aos trechos rodoviários atualmente em estudo, os quais ratifico e encaminho:

Trechos Rodoviários do Estado do RS - Edital de Chamamento Público nº 11

RODOVIA	UNIDADES ADM E OPERACIONAIS ATUAIS	UNIDADES ADM E OPERAC À CONSTRUIR	VIATURAS P/ POLICIAMENTO
BR-101	01 Adm / 02 Operac		06
BR-290	02 Adm / 03 Operac	01 Adm / 02 Operac	12
BR-386	01 Adm / 04 Operac	02 Adm / 04 Operac	14
BR-116	01 Operac	01 Operac	06

3. As estruturas físicas existentes remontam à época da construção das rodovias e, em alguns casos, atendem de forma precária as necessidades atuais de nossa instituição, bem como, sua localização geográfica não é a mais favorável sob o ponto de vista estratégico operacional. Portanto, quando referimo-nos a "UNIDADES ADM E OPERAC. À CONSTRUIR" manifestamos a necessidade da construção de uma nova Unidade Operacional / Administrativa, no padrão estabelecido pela PRF, no tamanho mínimo de 550m² para Unidades Operacionais (com blindagem de vidros) e tamanho mínimo de 850m² para Unidades Administrativas. As localizações precisam ser definidas, em local diferente ou em substituição às já existentes.

8. Certo em contar com os encaminhamentos pertinentes relativos ao tema, colocamos esta Direção-Geral à disposição de Vossa Excelência, ensejando, inclusive, a apresentação das necessidades da Polícia Rodoviária Federal às empresas, na fase das propostas de Manifestação de Interesse.

Respeitosamente,

RENATO ANTÔNIO BORGES DIAS
Diretor-Geral

Anexos:
I - Ofício DG nº 567/2015/PRF SEI nº

Documento assinado eletronicamente por **RENATO ANTONIO BORGES DIAS**, **Diretor(a)-Geral**, em 17/03/2017, às 12:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 2º do art. 10 da Medida Provisória Nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto Nº 8.539, de 8 de outubro de 2015 e na alínea b do inciso IV do art. 2º da Instrução Normativa Nº 61-DG, de 13 de novembro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5458149** e o código CRC **1F40E6F7**.

SPO, Quadra 3, Lote 5 - Complexo Sede da PRF - Bairro Setor Policial Sul, Brasília / DF , CEP 70610-909
Telefone: - E-mail: diretora@prf.gov.br

Referência: Processo nº 08660.001326/2016-68 SEI nº 5458149

17/03/2017 [illegible]

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Ofício nº 57/2016/GAB-RS/SRPRF-RS

Porto Alegre/RS, 15 de junho de 2016.

A Sua Senhoria a Senhora

MARISA DAGMAR TIEFENSEE
Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária
URRS - Agência Nacional de Transportes Terrestres
Av. Ipiranga, 2897 - Santana
CEP 90.610-001 - PORTO ALEGRE - RS

Assunto: **Indicação de local para construção de Unidade Operacional**

Senhora Coordenadora,

1. As Empresas Petrobrás Distribuidora S/A e DNA Participações LTDA, manifestaram interesse à ANTT de promover a construção de um acesso na faixa de domínio da Rodovia BR-290/RS, Km 069+000, da Pista Norte, em Gravataí/RS, do qual sobreveio a Portaria da ANTT Nº 28 de 06 de fevereiro de 2015, publicada no Diário Oficial da União - DOU - de 09 de fevereiro de 2015, seção 1, página 95, edição nº 27.

2. No entanto, as mesmas Empresas citadas acima se comprometeram, perante à ANTT, a retirar a Unidade Operacional da Polícia Rodoviária Federal - PRF, localizada no KM 070+000 da BR-290/RS, bem como a construir outra na BR-290, "em local que seria definido posteriormente", conforme constou na RETIFICAÇÃO da Portaria da ANTT Nº 28/15, publicada no Diário Oficial da União, de 11 de maio de 2015, seção 1, página 94, edição nº 87.

3. Portanto, atendendo ao previsto na RETIFICAÇÃO supra, informamos que a nova Unidade Operacional da Polícia Rodoviária Federal - PRF, deverá ser construída no KM 091+600 da BR-290/RS, cujo o Anteprojeto encontra-se finalizado e já está de posse da Empresa DNA Participações LTDA, o qual fora entregue às pessoas dos senhores Cristiano Argenta Soares e Carlos Santos.

4. Neste contexto, usamos também do presente, para encaminhar CD com cópia do Anteprojeto da nova Unidade Operacional da PRF-RS, bem como colocar a Superintendência Regional da PRF à disposição, para os esclarecimentos que julgar pertinentes.

Documento assinado eletronicamente por **PEDRO DE SOUZA DA SILVA, Superintendente Regional no Rio Grande do Sul**, em 16/06/2016, às 11:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 2º do art. 10 da Medida Provisória Nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 6º do Decreto Nº 8.539, de 8 de outubro de 2015 e na alínea b do inciso IV do art. 2º da Instrução Normativa Nº 61-DG, de 13 de novembro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1735711** e o código CRC **2B94E54E**.

Avenida A. J. Renner, 2701 - Bairro Farrapos, Porto Alegre - RS - CEP 90.250-000

Resposta da área técnica: ANTT: posicionamento com a PRF pautado pelo trabalho sobre padrões de concessões (sem UOPs nem Delegacias novas, sem mobília, equipamentos, viaturas, lembrando que tem verba para isso)

325. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.173426/2017-75

Assunto: PROGRAMA DE CONCESSÃO E EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS - ANTT LOCAL: BR 386 - ENTRE OS KM 366+000 AO KM 348+000

Contribuição: Cumprimentando-o cordialmente, vimos pelo presente requerer a juntada do anexo RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO TÉCNICA, cujo objeto remete a análise comparativa do EVTEA elaborado pelo DNIT, com o Relatório do Programa de concessão e exploração de rodovias federais elaborado pela ANTT.

Em sendo dado sequência ao programa de concessão, (sem antes deixar de apresentar nova proposta sobre o valor das tarifas), destacamos que as necessidades do Município de Lajeado estarão contempladas pelo estudo do DNIT e não pelo relatório elaborado pela ANTT, requerendo assim sejam alteradas as disposições do edital de licitação.

Dentre as obras que são fundamentais apontamos a execução de ruas laterais ao longo do território do Município; construção de elevadas para acesso aos bairros Conventos, Olarias, Centenário e Montanha; execução de passarelas; reformulação de trevos existentes; dentre outros.

Salientamos ainda que o planejamento de outra ponte no Rio Taquari também se impõe frente ao prazo sugerido de concessão.

Justificativa: -

Anexo:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO
GABINETE DO PREFEITO

Ofício nº 024-01/2017 Lajeado/RS, 28 de março de 2017

REFERENTE: PROGRAMA DE CONCESSÃO E EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS – ANTT
LOCAL: BR 386 – ENTRE OS KM 366+000 AO KM 348+000

Cumprimentando-o cordialmente, vimos pelo presente requerer a juntada do anexo RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO TÉCNICA, cujo objeto remete a análise comparativa do EVTEA elaborado pelo DNIT, com o Relatório do Programa de concessão e exploração de rodovias federais elaborado pela ANTT.

Em sendo dado sequencia ao programa de concessão, (sem antes deixar de apresentar nova proposta sobre o valor das tarifas), destacamos que as necessidades do Município de Lajeado estarão contempladas pelo estudo do DNIT e não pelo relatório elaborado pela ANTT, requerendo assim sejam alteradas as disposições do edital de licitação.

Dentre as obras que são fundamentais apontamos a execução de ruas laterais ao longo do território do Município; construção de elevadas para acesso aos bairros Conventos, Olarias, Centenário e Montanha; execução de passarelas; reformulação de trevos existentes; dentre outros.

Salientamos ainda que o planejamento de outra ponte no Rio Taquari também se impõe frente ao prazo sugerido de concessão.

Atenciosamente,

Marcelo Caumo
Prefeito Municipal

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.173426/2017-75
28/03/2017 17:46

Centro Administrativo: Rua Cel. Júlio May, 242 – Centro – 95900-000 Lajeado/RS – Fone (51) 3982-1000
Home-page: http://www.lajeado.rs.gov.br – e-mail: sead@lajeado.rs.gov.br

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO
COORDENADORIA DE CAPTAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS

Da: Coordenadoria de Captação e Projetos Especiais

Para: Gabinete do Prefeito

Assunto: Análise comparativa do EVTEA com o Relatório do Programa de concessão e exploração de rodovias federais (ANTT).

Local: BR 386 – Entre os Km 336+000 ao km 348+000.

Ref.: Relatório da ANTT e Projeto técnico do EVTEA (DNIT)

RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO TÉCNICA

1. Objetivo:

Mapear e comparar as operações de intervenções e obras de engenharia nos Km 336+000 ao Km 348+000 previstos no EVTEA disponibilizado pelo DNTI e o Relatório disponibilizado pela ANTT, áreas dos limites territoriais do município de Lajeado/RS.

2. Situação:

Após receber a documentação técnica relativa ao EVTA (Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental) de responsabilidade do DNIT e do Edital de concessão e exploração de rodovias federais da elaborado pela ANTT (Agencia Nacional de Transportes Terrestres), foram analisados a documentação fazendo-se comparativos entre ambos, o qual se observou que há discrepâncias e desencontro de informações entre os dois processos.

3. Área de intervenção:

Conforme definido no quadro de detalhamento do sistema rodoviário o trecho que cobrirá as intervenções no território do município de lajeado é denominado da seguinte forma:

APÊNDICE A: DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Código	Local de Início	Local do Término	Km Inicial	Km Final	Extensão (km)	Superfície Federal
		BR-386/RS				
386BR50190	ENTR BR-286/377(B) (P/ PASSO FUNDO)	ENTR BR-153(A)/RS-223 (P/ TAPERA)	178,50	213,10	34,60	PAV
386BR50210	ENTR BR-153(A)/RS-223 (P/ TAPERA)	ENTR BR-153(B)/RS-332(A) (P/ SOLEDADE)	213,10	243,60	30,50	PAV
386BR50230	ENTR BR-153(B)/RS-332(A) (P/ SOLEDADE)	ENTR RS-332(B) (P/ ARVOREZINHA)	243,60	249,88	6,28	PAV
386BR50235	ENTR RS-332(B) (P/ ARVOREZINHA)	P/ FONTOURA XAVIER	249,88	269,20	19,33	PAV
386BR50238	P/ FONTOURA XAVIER	P/ SÃO JOSÉ DO HERVAL	269,20	281,78	12,58	PAV
386BR50240	P/ SÃO JOSÉ DO HERVAL	ENTR RS-421 (P/ PROGRESSO)	281,78	314,10	32,32	PAV
386BR50242	ENTR RS-421 (P/ PROGRESSO)	P/ MARQUES DE SOUZA	314,10	324,15	10,04	PAV
386BR50244	P/MARQUES DE SOUZA	ENTR RS-421 (P/ FORQUETINHA)	324,15	340,70	16,55	PAV
386BR50246	ENTR RS-421 (P/ FORQUETINHA)	ENTR BR-453(A)/RS-130 (P/ LAJEADO)	340,70	344,38	3,68	PAV
386BR50250	ENTR BR-453(A)/RS-130 (P/ LAJEADO)	ENTR BR-453(B)/RS-129 (P/ ESTRELA)	344,38	349,90	5,52	DUP
386BR50260	ENTR BR-453(B)/RS-129 (A) (ESTRELA)	ENTR ERS-128(B) (P/ ESTRELA)	349,90	354,80	5,30	EOD
386BR50262	ENTR ERS-128(B) (P/ ESTRELA)	ACESSO BOM RETIRO DO SUL	354,80	360,31	5,51	EOD
386BR50263	ACE BOM RETIRO DO SUL	ENTR RS-128 (P/ TEUTÔNIA)	360,31	365,88	5,57	DUP
386BR50265	ENTR RS-128 (P/ TEUTÔNIA)	ENTR BR-287(A) (TABAÍ)	365,88	384,20	18,32	DUP
386BR50271	ENTR BR-287(A) (TABAÍ)	ENTR RS-440	384,20	388,41	2,20	DUP
386BR50290	ENTR RS-440	ENTR BR-287(B)/470 (P/ MONTENEGRO)	388,41	390,78	4,37	DUP *
386BR50330	ENTR BR-287(B)/470 (P/ MONTENEGRO)	ENTR RS-124 (P/ POLO PETROQUÍMICO)	390,78	418,58	27,80	DUP *
386BR50340	ENTR RS-124 (P/ POLO PETROQUÍMICO)	NOVA SANTA RITA	418,56	433,62	15,05	DUP *
386BR50350	NOVA SANTA RITA	ENTR BR-448	433,62	438,80	5,18	DUP *
		BR-448				
448BR50020	ENTR BR 386	ENTR BR-290/BR-116	9,70	22,07	12,37	DUP

Legenda

DUP (duplicada);
DUP* (duplicada em multivias);
PAV (pavimentada simples);
EOD (em obras de duplicação).

4. Ampliações de capacidade da Rodovia:

De acordo com os dois processos apresentado observou-se algumas ações para que se estabeleça e criem-se melhorias em vários trechos da BR 386.

Classificamos e separamos as ações de melhorias a ser implementadas no trecho de interesse ao município de Lajeado sendo estes apresentados a seguir:

a) Duplicações obrigatórias:

Previsão Processo ANTT:

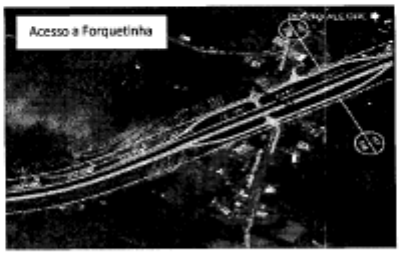
	Localização			Prazo de Ampliação
	Km Inicial	Km Final	Extensão	
Duplicações obrigatórias na BR-386				
Ampliações de Capacidade de caráter obrigatório				
Segmento 1	178+500	285+000	106,50	20% nos Anos 12 a 14 40% no Ano 15
Segmento 2	285+000	310+500	25,50	15% no Ano 11 35% no Ano 12 30% no Ano 13 20% no Ano 14
Segmento 3	310+500	344+400	33,90	20% no Ano 11 40% nos Anos 12 e 13
Segmento 3 (existente em multivias)	385+000	438+800	53,80	25% nos Anos 1 a 4
			219,70	

No caso do município de Lajeado, o trecho considerado para duplicação está entre as estacas do Km 336+000 ao Km 344+400 limite entre o município de Forquetinha e o viaduto da RST 130 com a BR 386.

Previsão Processo do EVTEA:

De acordo com o projeto apresentado, está previsto a duplicação no mesmo trecho considerado no Relatório pela ANTT, porém evidenciado através do projeto técnico, com ruas laterais, passagens em nível, canteiro central e localização de passarela.

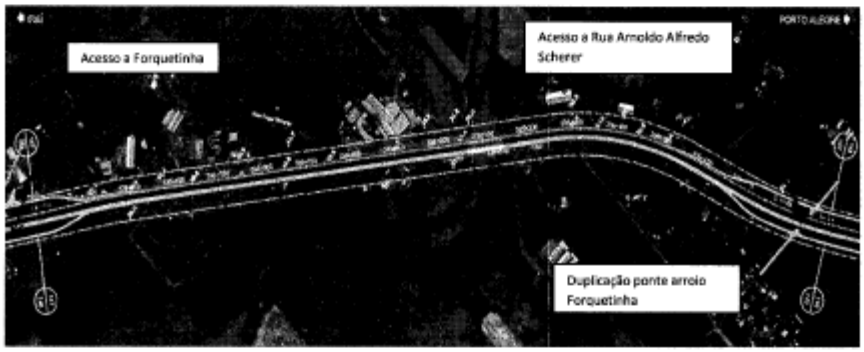
De acordo com os projetos, o início do limite territorial do município de Lajeado é prevista uma interseção formatada com passagem de nível localizada no acesso ao município de Forquetinha.



Entre o acesso ao município de Forquetinha e o prolongamento da Rua Arnoldo Alfredo Scherer não há previsão de Rua Lateral.

Neste mesmo trecho há previsão de duplicação da ponte sobre o arroio forquetinha.

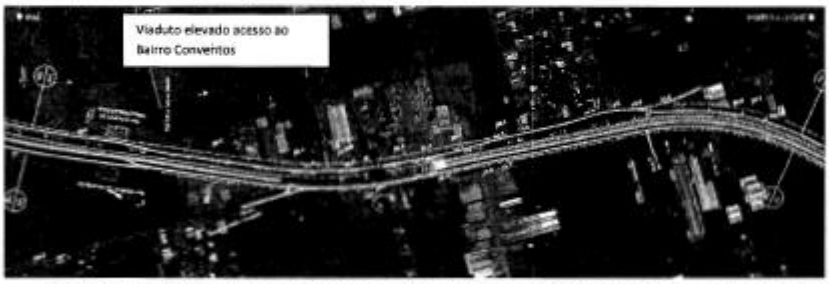
A partir da interseção de acesso do prolongamento da Rua Arnoldo Alfredo Scherer está previsto ruas laterais no decorrer do trecho até o viaduto de interseção da BR 386 com a RS 130 conforme imagens abaixo.



Detalhe do trecho entre a entrada de acesso a Forquetinha e acesso a Rua Arnoldo Alfredo Scherer

Trecho entre o acesso da Rua Arnaldo Alfredo Scherer e o acesso do Bairro Conventos

No trecho entre o prolongamento da Rua Arnoldo Alfredo Scherer e o posto da Policia Federal a previsão é de duplicação + ruas laterais com acessos e saídas.



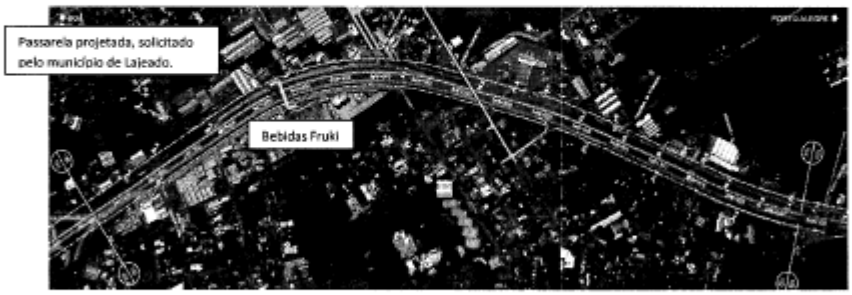
No projeto do EVTEA, está previsto a construção de uma elevada no acesso ao bairro Conventos e respectivas ruas laterais.

No processo da ANTT, não há previsão de obras especiais tipo "elevada", está previsto construção de passarelas e melhorias de acessos.

No projeto do EVTEA estão projetadas Interseções em nível, acesso ao Bairro Olarias, Centenário, Montanha e locação de uma passarela.

No Relatório da ANTT está previsto melhoria de acessos e passarela.

No Projeto do EVTEA está projetada uma rua lateral em frente ao Schoping Lajeado com acesso pela RS 130.



Detalhe de acesso lateral no Projeto do EVTEA no bairro hidráulica definido como melhoria em acessos.

Projeto de uma passarela em frente a Bebidas Fruki, salienta-se que não há previsão de construção de uma passarela neste local pelo EVTEA.

De acordo com o Relatório da ANTT foi considerada a execução de uma passarela neste local.

b) <u>Ruas laterais ou Faixas adicionais:</u>

Previsão processo da ANTT:

No Relatório da ANTT, os casos considerados com adição de faixas adicionais a pista existente e já duplicado deve ser entre o viaduto da RST 130 com a BR 386 e a estaca 338+000 (meio da ponte sobre o Rio Taquari) limite com o município de Estrela.

	Localização			Prazo de Ampliação
	Km Inicial	Km Final	Extensão	
Ampliação de Capacidade na BR-386 (faixas adicionais em trechos já duplicados				
Segmento 4 - Alargamento para 2x3	344+400	349+500	5,10	**50% nos Anos 9 e 10**
Ampliação de Capacidade na BR-290 (faixas adicionais em trechos já duplicados)				
Segmento 1b - Alargamento para 2x4	1+500	74+400	72,90	**30% nos Anos 7 e 8 25% no Ano 9 15% no Ano 10**
Segmento 3 - Alargamento para 2x5	85+840	95+500	9,66	**50% nos Anos 5 e 6**
Extensão Total			**87,66**	

Previsão no Processo do EVTEA:

No Projeto do EVTEA não há previsão de execução de faixas adicionais e sim Ruas Laterais.

Está previsto na altura do "Posto fórmula" Km 348+400 sentido interior/capital um acesso para o Bairro Hidráulica, onde hoje existe apenas a saída para a BR 386.

De acordo com os projetos do EVTEA está projetado cabeceiras de pontes projetadas em cada lateral da ponte sobre o Rio Taquari.

A execução destas pontes deverá corrigir as alças de acesso e saída de lajeado pela Rua Bento Rosa, pois as mesmas hoje não apresentam "Taper" de desaceleração para quem chega a Lajeado por este acesso secundário bem como para quem sai, pois a saída hoje se dá na cabeceira da ponte no sentido interior/capital o que é considerado um local de alto risco de acidentes.

c) Melhorias em acessos laterais:

Previsão processo da ANTT:

No Relatório da ANTT estão definidas as melhorias em acessos laterais, estão demarcados os locais, mas não informa qual será o tipo e forma dos sistemas.

ID	SNV	Km	Lado	Municipio	Observações	Prazo de Ampliação
32	386BRS0244	336+330	LE	Lajeado		
33	386BRS0244	336+330	LD	Forquetinha	Para Forquetinha	
34	386BRS0244	340+700	LD	Lajeado	(RS-421) para Forquetinha	
35	386BRS0247	342+050	LE	Lajeado		
36	386BRS0247	343+000	LD	Lajeado		
37	386BRS0250	347+970	LE	Estrela		

Previsão no Processo do EVTEA:

No projeto do EVTEA não é evidenciado "melhorias" propriamente dito, e sim, acessos por meio de ruas laterais e em pontos estratégicos serão implantados, os acessos, retornos e transposição da BR 386.

d) <u>Interconexões tipo diamante (existente – reforma e readequação):</u>

Previsão Processo do ANTT:

Interconexões Tipo Diamante (un)

ID	SNV	Km	Município	Observações	Prazo de Ampliação
1	101BRS4360	39+720	Três Forquilhas	RS-417	Até o Ano 5
2	386BRS0210	218+700	Tio Hugo	RS-223	De acordo com o cronograma de Ampliação de Capacidade
3	386BRS0230	243+600	Soledade	BR-153	
4	386BRS0230	247+300	Soledade	BR-471	
5	386BRS0235	249+900	Soledade	RS-332	
6	386BRS0238	279+500	São José do Herval		
7	386BRS0240	300+200	Pouso Novo		
8	386BRS0250	347+430	Lajeado	Reformulação do Diamante existente	
9	386BRS0263	360+300	Estrela	RS-128	
10	386BRS0265	365+900	Fazenda Vilanova	RS-128	
11	386BRS0271	385+900	Triunfo	RS-440	

Área em frente ao posto fórmula – Concreteira Conpasul – Revenda Peugeot

Previsão Processo do EVTEA:

Não está previsto execução de interseção tipo diamante.

Conforme o previsto no projeto, todos os acessos à rodovia serão efetuados através de ruas laterais.

e) <u>Previsão de Passarelas:</u>

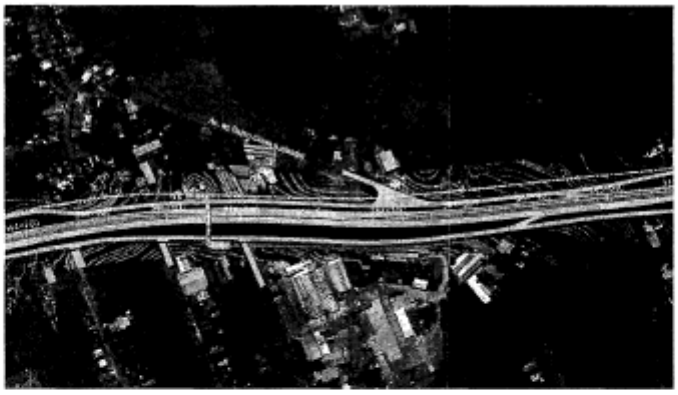
Previsão Processo da ANTT:

De acordo com o Relatório recebido está previsto 05 (cinco) passarelas distribuídas nos locais abaixo:

18	386BRS0244	336+300	Lajeado/Forquetinha	Ampliação de Capacidade
19	386BRS0247	340+900	Lajeado	
20	386BRS0247	342+750	Lajeado	
21	386BRS0250	344+800	Lajeado	
22	386BRS0250	346+200	Lajeado	

Previsão Processo do EVTEA:

De acordo com Projeto do EVTEA, a única passarela prevista para o trecho que passa dentro dos limites territoriais do município de Lajeado está alocada no km 344+460.



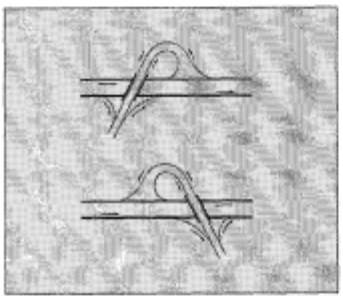
Após a verificação dos projetos, acreditamos estar subdimensionado o número de passarelas, pois se acredita haver a necessidade de se instalar pelo menos mais uma na frente das Bebidas Fruki na altura do Km 347+400.

f) **Interconexão tipo trombeta:**

Previsão Processo da ANTT:

Interconexões Tipo Trombeta (un)

ID	SNV	km	Município	Observações	Prazo de Ampliação
1	290BRS0015	44+830	Osório	Reformulação da Trombeta existente	De acordo com o cronograma de Ampliação de Capacidade
2	386BRS0244	340+000	Lajeado		
3	386BRS0250	348+800	Estrela	Reformulação da Trombeta existente	
4	386BRS0262	354+800	Estrela		



Previsão Processo do EVTEA:

Não há previsão deste tipo de interseção no projeto e processo do EVTEA.

g) **Interconexão tipo trevo (reformulação e reforma do trevo existente):**

Previsão no Processo da ANTT:

h)

Interconexões Tipo Trevo Completo

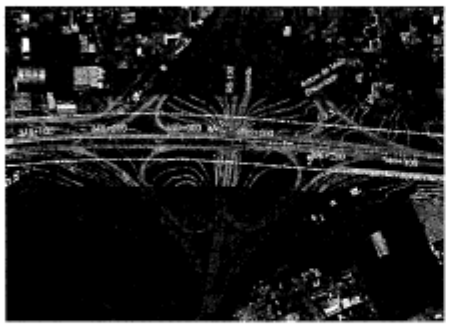
ID	SNV	km	Município	Observações	Prazo de Ampliação
1	386BRS0210	213+100	Tio Hugo	Reformulação do Trevo existente (RS-223)	De acordo com o cronograma de Ampliação de Capacidade
2	386BRS0250	344+400	Lajeado	Reformulação do Trevo existente (RS-130)	
3	386BRS0250	345+350	Lajeado	Reformulação do Trevo existente	
4	386BRS0260	349+500	Estrela	Reformulação do Trevo existente (BR-453)	
5	386BRS0330	390+800	Triunfo	BR-287/BR-470	

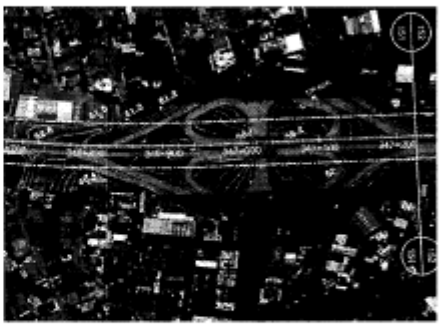
Trevo de acesso a RS 130 – Acesso secundário a Lajeado, aos municípios de Arroio do Meio, Cruzeiro do Sul, Mato Leitão e Venâncio Aires.

Reforma e readequação do trevo existente

Previsão Processo do EVTEA:

Conforme análise das peças gráficas não há previsão de alteração ou algum tipo de reforma nos trevos existentes.





Conforme as peças gráficas não constam nenhum tipo de serviço previsto para os referidos trevos.

f) <u>Área de desapropriação:</u>

Previsão Processo da ANTT:

APÊNDICE D: INVENTÁRIO DE OCUPAÇÕES IRREGULARES NA FAIXA DE DOMÍNIO

BR	Estado	Km Inicial	Km Final	Extensão (m)	Classificação			Coordenadas do Ponto (UTM-WGS84)			Lado
					Ponto	Classificação	Classificação	Fuso	Latitude	Longitude	
308	RS	180+400	180+500	70	183	OF (04)	-	22 J	6858998,169	334693,658	D
308	RS	190+700	194	270	194	OF (04)	-	22 J	6858291,503	335087,941	D
308	RS	196+700	196+400	3700	197	OF (04)	-	22 J	6853362,543	337203,538	D
308	RS	199+930	199+700	895	199	OF (04)	-	22 J	6851535,958	337235,777	D
308	RS	200+800	200+200	1300	109 e 110	OF (04)	-	22 J	6848778,136	337447,284	D
308	RS	202+800	204+300	1500	111	OF (04)	-	22 J	6847992,832	338058,728	D
308	RS	204+650	207+650	3000	112	OF (07)	OF (04)	22 J	6845133,541	338567,805	D
308	RS	208+700	211+300	2600	113 e 114	OF (04)	-	22 J	6842345,411	341533,437	D
308	RS	238+300	238	700	127	OF (04)	-	22 J	6816275,137	349992,509	D
308	RS	243+500	243+530	18	128	OF (06)	-	22 J	6813995,541	351476,365	D
308	RS	248+200	248+250	50	133	OF (07)	-	22 J	6810831,458	358724,675	D
308	RS	256+600	256+620	200	139	OF (08)	-	22 J	6804734,499	360332,187	D
308	RS	272+700	273	270	152 e 153	OF (07)	OF (05)	22 J	6791843,722	357542,59	D
308	RS	273+600	273+650	275	154	OF (08)	OF (07)	22 J	6790155,33	358343,824	D
308	RS	274+300	274+620	320	155 e 156	OF (08)	-	22 J	6789811,9	358496,478	D
308	RS	276+100	276+280	80	158	OF (05)	-	22 J	6789660,375	359183,41	D
308	RS	285	285	60	160	OF (05)	-	22 J	6783945,662	359324,829	D
308	RS	292	293	113	162	OF (05)	OF (07)	22 J	6777930,908	359408,152	D
308	RS	314+100	314+190	150	173	OF (05)	OF (07)	22 J	6764166,115	357226,116	D
308	RS	320+300	320+320	21	196	OF (07)	-	22 J	6743842,358	350153,775	E
308	RS	322+600	322+650	2,3	200	OF (09)	-	22 J	6739965,365	350080,814	E
308	RS	326+700	326+750	147	201	OF (05)	OF (05)	22 J	6734062,488	351176,408	E
308	RS	323+200	323+220	20	203	OF (05)	-	22 J	6737799,84	350625,15	D
308	RS	327+600	327+650	23	204	OF (05)	-	22 J	6734097,373	350548,235	E
308	RS	322	322	255	205	OF (09)	-	22 J	6738496,58	351030,901	E
308	RS	339+800	339+900	52	206	OF (05)	OF (05)	22 J	6730008,602	350877,154	E
308	RS	345+500	310+600	34	207	OF (05)	OF (07)	22 J	6760760,365	350530,553	E

Local para desapropriação – km 339+300 - LE

Previsão Processo do EVTEA:

Os processos estão em concordância quanto a área de desapropriação.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO
COORDENADORIA DE CAPTAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS

5. Resumo geral dos comparativos:

RESUMO DO COMPARATIVO ENTRE OS PROCESSOS (ANTT x EVTEA)		
	ANTT	**EVTEA**
DUPLICAÇÃO	Está previsto a partir do acesso ao município de Forquetinha e até o viaduto do trevo da BR 386 e a RS 130.	Conforme o projeto em anexo, a duplicação está projetada com a definição de traçado e geometria no Projeto proposto.
PONTES E VIADUTOS	Não há evidência das pontes que serão duplicadas ou construídas novas.	Está previsto a duplicação da ponte sobre o arroio Forquetinha e duas pontes laterais no rio Taquari, bem como o viaduto elevado no acesso ao bairro Conventos.
RUAS LATERAIS	No processo há situação a faixas adicionais entre o trevo de entroncamento da BR 386 e a RS 130 até a ponte do Rio Taquari.	Fica evidenciado ruas laterais em toda a duplicação com exceção no trecho entre o acesso do município de Forquetinha e o prolongamento da Rua Arnoldo Alfredop Scherer. Também está previsto rua lateral no Km 345+000 em frente ao Schoping com acesso pela RS 130
ACESSOS E MELHORIAS DE ACESSOS	Está previsto melhorias de acessos laterais, o qual não fica claro o tipo e a formatação dos sistemas de interseções e acessos projetados.	Há previsão de interseções em nível no acesso ao município de Forquetinha, no prolongamento da Rua Arnoldo Alfredo Scherer, acesso ao Bairro Olarias, Centenário, Montanha, melhoria de acesso ao bairro Hidraulica, e alças de acessos a cabeceira da ponte do rio Taquari para as "Tapers" de entrada a Lajeado e saída do município
PASSARELAS	Está Previsto passarela próximo ao acesso do município de Forquetinha, acesso ao Bairro Conventos, acesso do bairro Olarias, próximo ao trevo de interseção da BR 386 com a RS 130, em frente a Bebidas Fruki.	Previsto apenas uma passarela no Km 340+460.

Lajeado, RS, 21 de março de 2017.

Isidoro Fornari Neto
Coordenador de Projetos Especiais

MARCELO CALLIO
PREFEITO MUNICIPAL

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAJEADO – COORDENADORIA DE CAPTAÇÃO E PROJETOS ESPECIAIS

Resposta da área técnica: Nesta última revisão dos estudos estão sendo incluídas algumas melhorias adicionais em Lajeado-Estrela, além das já anteriormente previstas pelo projeto de Concessão: Para o município de lajeado as obras previstas são: 9km de vias marginais em cada sentido da BR-386; 1 melhoria de acesso à Rua Gerhardt Reeps; 1 Trombeta para acesso ao Bairro dos Conventos; Adequação de

todas as interseções em desnível existentes (3 Trevos, 1 Diamante e 1 Trombeta);5 passarelas; Alargamento da Ponte sobre o rio Taquari e de todas as outras OAE's; 6 melhorias de acesso.

326. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.174591-2017-44

Assunto: Melhorias na BR-386

Contribuição: a) Que a duplicação da BR386 seja estendida até a cidade de Sarandi/RS, mais precisamente até o entroncametito com a RS 569 que liga a Região das Missões.
b) Que do entroncamento da RS 569 que liga a região das Missões até Iraí (divisa com Santa Catarina), sejam realizadas obras pontuais que venham a agilizar o fluxo de veículos, desafogando o transito em pontos da rodovia.
c) Que ISENTE DE PAGAMENTO DE PEDAGIOS os veículos públicos das Prefeituras do Estado do Rio Grande do Sul.

Justificativa: -

Anexo:

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.174591/2017-44
29/03/2017 13:20

OF/GB/2851/2017

Brasília, 29 de Março de 2017

Ilmo. Senhor
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília / DF

Assunto: AMZOP

Sr. Diretor,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, venho endossar ofício de número 033/2017, assinado pelos Presidentes da AMZOP e AMUCELEIRO e pedir o seu apoio para o documento que segue anexo.

Sem mais para o momento, agradeço a atenção dispensada e na oportunidade, coloco o meu gabinete à disposição para o que se fizer necessário.

Atenciosamente,

JERÔNIMO GOERGEN
Deputado Federal

Câmara dos Deputados – Anexo IV – Gabinete 316 – CEP 70160-900- Brasília/DF
Fone (61) 3215.5316 Fax (61) 3215.2316 e-mail: dep.jerônimogoergen@camara.gov.br

AMZOP
Associação dos Municípios da Zona de Produção

Av. Flores da Cunha, 2500 - Bairro São Cristóvão
CEP: 98380-000 - Seberi/RS - Fone: (55) 3746-1938
amzop.amzop@gmail.com / www.amzop.com.br

Of. Nº033/2017

Seberi – RS 27 de março de 2017.

A Excelentíssima Senhora,
MARISA DAGMAR TIEFENSEE
Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional do Rio Grande do Sul da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.
Porto Alegre – RS.

Senhora Coordenadora

Ao nos dirigir a Vossa Senhoria, bem como a vossa operosa equipe de trabalho, prestamos nossos cumprimentos e aproveitamos para agradecer pela atenção dispensada as causas municipalistas.

Como é do conhecimento de todos os gaúchos o Governo Federal através da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está realizando audiência pública para discutir as minutas do edital e do contrato para o programa de exploração da rodovia (PER) e os estudos de viabilidade para concessão de diversas rodovias Federais no RS entre elas a BR 386 que é a principal porta de entrada e saída do Estado do Rio Grande do Sul com todos outros Estados do Brasil.

Aproveitando o ensejo, e em nome da AMZOP que representa 43 municípios e da AMUCELEIRO que representa 21 municípios da nossa região e uma população de mais de 420.000 habitantes, que são as principais produtoras de grãos e a maior produção de suínos, aves e outros produtos agropecuários, onde existem várias indústrias de processamento da produção, agregando valores, geração de trabalho e renda para a região e o Estado o que aumentou intensamente o fluxo de caminhões, ônibus e veículos na Rodovia, ocorrendo vários congestionamentos e acidentes. Diante disso vimos solicitar o que segue:

a) Que a duplicação da BR386 seja estendida até a cidade de Sarandi/RS, mais precisamente até o entroncamento com a RS 569 que liga a Região das Missões.
b) Que do entroncamento da RS 569 que liga a região das Missões até Irai (divisa com Santa Catarina), sejam realizado obras pontuais que venham a agilizar o fluxo de veículos, desafogando o transito em pontos da rodovia.
c) Que **ISENTE DE PAGAMENTO DE PEDÁGIOS** os veículos públicos das Prefeituras do Estado do Rio Grande do Sul.

A extensão da duplicação até a cidade de Sarandi se justifica tendo em vista o grande fluxo de veículos que utiliza diariamente este trecho da rodovia, pois a mesma tem

AMZOP
Associação dos Municípios da Zona de Produção
Av. Flores da Cunha, 2500 – Bairro São Cristóvão
CEP: 98380-000 – Seberi/RS – Fone: (55) 3746-1938
amzop.amzop@gmail.com / www.amzop.com.br

ligação com a região das Missões que seus usuários utilizam para se deslocar a capital do estado, o vizinho estado de Santa Catarina e faz ligação com diversos países do Mercosul.

Já no trecho do entroncamento da RS 569 (Sarandi) até a cidade de Iraí, que seja realizado obras pontuais, como Construção de terceiras pistas em pontos estratégicos para evitar congestionamentos e de travessias urbanas em municípios limítrofes à BR 386/158, pois passa por diversas cidades entre elas a cidade de Frederico Westphalen que é um polo universitário, onde tem ocasionado grande congestionamento durante os horários de picos ou deslocamento dos estudantes para as universidades e faz entroncamento com a RS 472 que liga a região das Missões o estado de Santa Catarina e diversos países do Mercosul, além de ser uma alternativa de logística para a exportação de parte da agricultura das indústria instaladas na região.

A isenção dos pedágios para os veículos públicos se justifica pois nos últimos anos os Municípios do país têm assumido diversos compromissos delegados pelo Estado e a União sem o devido repasse das verbas necessárias para a execução dos mesmos, ocasionando o aumento considerável das despesas e com as constantes queda de arrecadação dos impostos (FPM, ICMS...), tem ocasionando a redução drástica dos serviços públicos ofertados pelos Municípios, e a implantação de praças de pedágios e a cobrança dos veículos de propriedade dos municípios, agravaria ainda mais as finanças municipais.

Salientamos as reinvindicações acima descritas com suas devidas justificativas apresenta prejuízo econômico e social incomensurável para nosso Estado e principalmente para as Regiões da AMZOP e da AMUCELEIRO.

Nossa comunidade está ansiosa para uma rápida solução do problema sendo de fundamental importância à união de esforços para encontrarmos uma solução viável para evitarmos maiores prejuízos econômicos e sociais em nosso Estado e nossa região.

Certos da proverbial atenção dispensada e em nome de todos os municípios membros destas Associações de municípios ao tempo em que subscrevemo-nos, renovando votos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

Ezequiel Pasquetti
Presidente da AMZOP

Roberto Bergmann
Presidente AMUCELEIRO

Resposta da área técnica: Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação,

conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

327. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.176038-2017-46

Assunto: Audiência Pública no. 001/2017, da ANTT, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições as minutas de Edita1 e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS.

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.176038/2017-46

30/03/2017 15:57

MINISTÉRIO DA
Secretaria de Acompanhamento Econômico
Esplanada dos Ministérios - Bloco P - Sala 303
70048-900 - Brasília - DF
seae@fazenda.gov.br
Tel.: (61) 3412-2366/2368 - Fax: (61) 3412-1831

Ofício nº 119 GABIN/SEAE/MF

Brasília, 29 de março de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor Geral, em exercício, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES
Lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8
Brasília - DF
CEP: 70200-003

Assunto: Audiência Pública nº 001/2017, da ANTT, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS.

Senhor Diretor Geral,

1. De ordem do Senhor Secretário de Acompanhamento Econômico, encaminho a V.Sa. o Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 80 COGTL/SEAE/MF, de 28 de março de 2017, com a manifestação desta Secretaria sobre a matéria em epígrafe.

2. Por oportuno, informo que, em 29 de março de 2017, o referido parecer também foi encaminhado à ANTT, em arquivo no formato ".pdf", por meio da função "Formulário para Envio de Contribuições" da Audiência Pública 001/2017, disponível no sítio eletrônico da ANTT.

Atenciosamente,

ORLANDO AMANTEA NETO
Chefe de Gabinete

MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 80/COGTL/SEAE/MF

Brasília, 28 de março de 2017.

Assunto: Audiência Pública nº 001/2017, da ANTT, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR 116/290.

Acesso: Público

1. Introdução

1. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) submeteu à audiência pública (Audiência Pública nº 001/2017) minutas de edital e de contrato, Programa de Exploração da Rodovia (PER) e os estudos de viabilidade para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR 116/290, conforme demonstrado na Figura 1.

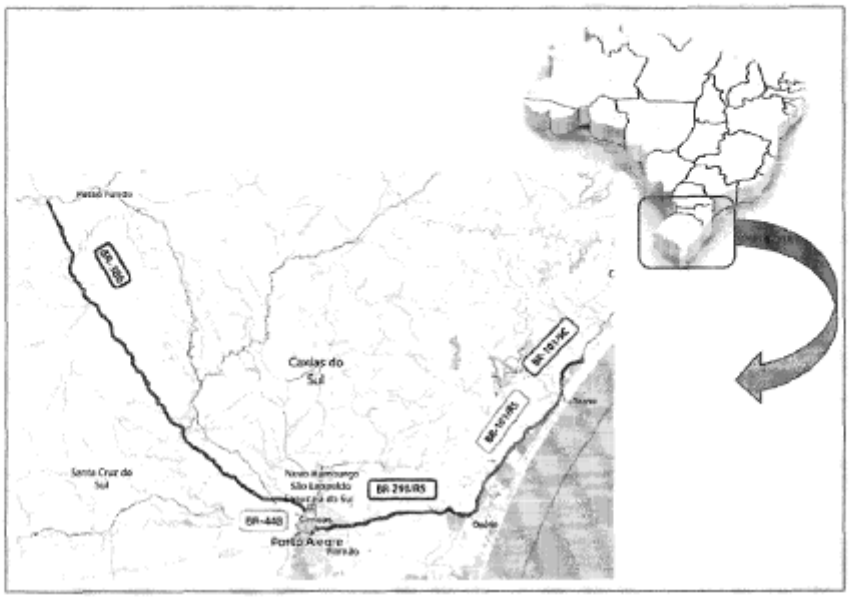


Figura 01 – Mapa Esquemático da Concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS. Fonte: ANTT

2. Nesse contexto, o objetivo deste parecer é apresentar as contribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae), para aperfeiçoamento dos documentos mencionados, considerando as suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Anexo I ao Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011.

2. Da Análise

3. Ao analisar as minutas de edital, contrato da concessão rodoviária e do PER em questão, a Seae identificou oportunidade para alguns aperfeiçoamentos regulatórios e de mecanismos de fomento à concorrência, a seguir relatados.

2.1. Da Minuta de Edital

2.1.1 - Participação de consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras

4. O Inciso X da Subcláusula 5.6 estabelece que "é permitida a participação de consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras;". Sobre o assunto, cabe destacar que a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, em Parecer PGFN/CJU/COJLC/Nº. 1.862/2015, de 22 de dezembro de 2015, em atendimento a consulta formulada pela Seae acerca de esclarecimento de regras para a participação de empresas estrangeiras em leilões de concessão de infraestrutura

(Nota Técnica nº. 152/COGTL/SEAE/MF, de 12 de novembro de 2015), manifestou no sentido de que a participação de empresas estrangeiras que não funcionam no Brasil está condicionada à abertura de concorrência internacional (itens 5, 6 e 9 do referido Parecer). Ressalte-se que, sob a ótica concorrencial, o mecanismo de licitação internacional é desejável, tendo em vista que permite um maior número de empresas participantes do certame.

5. **Nesse sentido, por não haver na minuta de Edital nenhuma menção à classificação da licitação como Internacional, recomenda-se à ANTT que enquadre a presente licitação na categoria internacional.**

2.1.2 – Tradução dos documentos para a língua inglesa

6. Os documentos apresentados preveem a participação de investidores estrangeiros para participação no certame licitatório. Uma atitude louvável do ponto de vista concorrencial, pois potencialmente traz uma maior quantidade de empresas interessadas em explorar tal atividade, contribuindo para que haja a possibilidade de se ter um maior deságio quando da ocasião do leilão, além de trazer novas expertises para a exploração e gerenciamento desta e de outras concessões de rodovias no país e a atração de recursos externos para empreendimentos brasileiros.

7. Todavia, a apresentação das minutas dos documentos da licitação sob análise apenas na língua portuguesa dificulta sobremaneira a atração de possíveis investidores estrangeiros interessados no mercado, pelo fato de estes terem a necessidade de realizar a tradução dos documentos para que consigam analisar os termos apresentados. Na presente audiência pública foram disponibilizadas as versões em inglês das minutas de Edital, de Contrato e do Programa de Exploração da Rodovia (PER). **Em razão desta ser a principal língua utilizada no mundo em ambiente de negócios entre países, recomenda-se que todos os demais documentos do certame, tais como os avisos e procedimentos de audiência pública, além de todos os estudos anexados a estes, além de serem disponibilizados em português, sejam também disponibilizados em versão traduzida para o inglês.**

2.1.3 Recebimento dos Envelopes e Sessão Pública do Leilão – Critérios de Desempate

8. O Item 12.4 do Edital define o critério de definição da proponente vencedora e as suas respectivas Subcláusulas expressam as regras aplicadas em caso de empate entre proponentes brasileiras e estrangeiras. Ademais, explicita o critério utilizado no desempate de propostas que venham a ser classificadas em primeiro lugar (*in verbis*):

> "12.4 A Proponente que tiver a sua Proposta Econômica Escrita classificada em primeiro lugar, se qualificada, será declarada vencedora.
>
> 12.4.1 Em caso de empate entre Propostas Econômicas Escritas de Proponentes brasileiras e estrangeiras, terão preferência as primeiras."

9. **Com o intuito de deixar a informação mais concisa de modo a evitar interpretações diversas, sugere-se que a ANTT substitua a palavra "primeiras" por "brasileiras" na subcláusula 12.4.1.**

2.1.4 – Revisão dos Critérios de Classificação/Desempate das Propostas

10. A Subcláusula 12.4.2 estabelece critérios de classificação para o caso de empate no valor da Proposta Econômica Escrita, com preferência para empresa brasileira, em caso de empate na proposta apresentada.

11. No entanto, considerando a possibilidade de participação de consórcios constituídos exclusivamente por empresas estrangeiras, **sugere-se que a ANTT explicite no Edital as regras de desempate aplicáveis a consórcios formados exclusivamente por empresas estrangeiras.**

2.1.5 Modelo de Fiança Bancária

12. O modelo de fiança bancária estabelecida no Anexo 3 da minuta de Edital (fl. 36) não define requisitos mínimos para a qualificação das instituições financeiras fiadoras. A definição de critérios mínimos que atestem a credibilidade do fiador é importante para evitar a participação de instituições que não possuam os requisitos mínimos de qualificação recomendáveis para o exercício de atividades dessa natureza, de forma a manter os níveis de higidez financeira dos mecanismos de garantia estabelecidos.

13. De forma exemplificativa, menciona-se o setor de concessões de aeroportos, que adota requisitos mínimos para a qualificação de instituições financeiras prestadoras de garantias sob a forma de fiança bancária. As minutas de contrato referentes às concessões dos aeroportos licitadas em março/2017, por exemplo, determinam (in verbis):

> *"3.1.72.2.1. As fianças bancárias devem ser contratadas com instituições financeiras cuja classificação de risco esteja compreendida na categoria "grau de investimento" em, pelo menos, uma das seguintes agências: Fitch, Standard & Poors ou Moody's."*

14. **Dessa forma, propõe-se que a ANTT defina nas minutas de edital e/ou contrato os requisitos mínimos de qualificação serem exigidos das instituições fiadoras.**

2.2. – Da Minuta de Contrato

2.2.1 – Prazo de Prorrogação Contratual

15. A Subcláusula 3.2 da minuta de contrato estabelece que o prazo de concessão "poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses:

> (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado;
> (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada;
> (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária, quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração" (*in verbis*).

16. No entanto, entende a Seae, que, sob o ponto de vista regulatório, a prorrogação deve, preferencialmente, ser utilizada como um mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Um prazo de prorrogação demasiadamente longo pode trazer distorções. Esse entendimento já foi consubstanciado em Pareceres anteriores como, por exemplo, no Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 208 /COGTL/SEAE/MF, de 30 de julho de 2015 (manifestação sobre a Edital e Minuta Contratual de Licitação da Rodovia BR 476), em que a Seae se manifestou no sentido de que, sob o ponto de vista econômico e regulatório, "[...] a licitação é um momento importante para o exercício da concorrência em mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos e que a possibilidade de prorrogação dos contratos por prazos superiores a 5 (cinco) anos poderia frustrar essa competitividade."

17. De forma exemplificativa/comparativa, citam-se os casos das recentes concessões dos aeroportos de Brasília/DF, Campinas/SP e Guarulhos/SP, em que os contratos de concessão definem prazos de 25, 30 e 20 anos, respectivamente, limitando-se as eventuais prorrogações a, no máximo, cinco anos, e somente para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. O mesmo dispositivo está presente nas minutas de contrato e de edital dos aeroportos de Porto Alegre-Salgado Filho, de Salvador- Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Florianópolis – Hercílio Luz e de Fortaleza – Pinto Martins, cujos contratos de concessão definem prazo de 25, 30, 30 e 30 anos, respectivamente, podendo ser prorrogados por até cinco anos, para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro. (*in verbis*):

> "6.11. Não será admitida a prorrogação do Contrato, salvo na hipótese de revisão extraordinária, por até 5 (cinco) anos como meio de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a critério exclusivo da ANAC, nos termos e condições previstos no Anexo 24 – Minuta do Contrato de Concessão."

18. Nesse contexto, como regra geral, é entendimento da Seae que a possibilidade de prorrogação do contrato por prazos longos restringe a concorrência pelo mercado, pois pode levar à realização de rodadas de licitação a intervalos mais longos, limitando a oportunidade de outras empresas disputarem a exploração do serviço público num certame licitatório.

19. A Medida Provisória (MP) nº 752, de 24 de novembro de 2017, por sua vez, que dispõe sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria estabelece, nos incisos I e II do art. 4º, duas categorias de prorrogações– prorrogação contratual e prorrogação antecipada, sendo a primeira aplicável em razão do término da vigência do contrato e a segunda produzindo efeitos antes do término da vigência contratual, nesse caso, respeitado o requisito de inclusão de investimentos não previstos no contatos original – caput do art. 6º - e os limites estabelecidos pelo § 1º do art. 6º (quando o prazo de vigência se encontrar entre cinquenta e noventa por cento do prazo originalmente estipulado).Em ambos os casos, o art. 2º da referida Medida Provisória condiciona a sua aplicação aos projetos devidamente qualificados no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) e limita a uma única vez a aplicabilidade do mecanismo de prorrogação, nos termos do § 3º do art. 5º.

20. Adicionalmente, o art. 8º da referida Medida Provisória estabelece a exigência do órgão ou entidade competente apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento. *In verbis*:

Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem das prorrogações do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes; e

VII - os valores devidos ao Poder Público pelas prorrogações, quando for o caso.

§ 2º As prorrogações dos contratos de parceria dependerão de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

21. **Dessa forma, sugere-se à ANTT de que limite a prorrogação de contratos para fins de reequilíbrio econômico financeiro ao prazo máximo de 5 anos, adotando-se, para os demais casos os dispositivos previstos na mencionada MP nº 752/2017, destacando-se, independente do prazo de prorrogação adotado, a limitação do mecanismo de prorrogação a uma única vez, nos termos do § 3º do art. 5º da referida MP.**

2.2.2 - Restrições à Alienação e à Aquisição

22. O Subitem 4.3.1 da minuta de Contrato analisada define que "a Concessionária somente poderá alienar ou transferir a posse dos Bens da Concessão mencionados na Subcláusula 4.1.1 (ii) se proceder à sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores às dos substituídos, ou mediante prévia e expressa anuência da ANTT.

23. O mecanismo tem o objetivo de conferir agilidade na gestão das concessões, de forma a evitar que as ações sejam atrasadas em função da tramitação administrativa dos processos. Uma das possibilidades é a avaliação da qualidade tecnológica dos equipamentos a serem incluídos na referida substituição por parte da concessionária, a outra é a prévia e expressa anuência da ANTT.

24. Com o intuito de garantir o correto cumprimento do disposto no referido subitem, torna-se essencial que a ANTT realize uma avaliação posterior referente à observância da atualidade tecnológica dos equipamentos e seja aplicada a devida punição no caso de serem observadas inconformidades.

25. **Dessa forma, sugere-se a inclusão de cláusula que defina critérios de penalização caso os bens da concessão, sem a prévia e expressa anuência da ANTT, sejam alienados ou transferidos em decorrência da substituição por outros bens que não apresentem atualidade tecnológica, condições de operação idênticas ou superiores às dos substituídos.**

2.2.3 – Autorização para Exploração por Terceiros de Cabos de Fibra Ótica

26. A Subcláusula 8.4 estabelece que "A EPL[1] poderá firmar com a Concessionária, com interveniência da ANTT, contrato para a exploração dos cabos de fibra óptica de que trata a Subcláusula 8.1 com prazo determinado e com possibilidade de renovação periódica, em caso de ociosidade das mesmas, em qualquer momento da Concessão e mediante autorização prévia da ANTT".

27. O processo de comercialização da capacidade ociosa dos cabos de fibra óptica tende a ser célere, com vistas a atender a necessidade da iniciativa privada. Dessa forma, a necessidade de autorização pela ANTT para comercialização da capacidade ociosa dos cabos de fibra óptica pode afetar a capacidade de negociação dos contratos da EPL, pois a emissão de um documento de autorização para cada contrato negociado pela EPL pode vir a demorar, em razão do elevado volume de atribuições atualmente delegadas à ANTT.

28. **Dessa forma, recomenda-se que haja a previsão de que a ANTT possa expedir, previamente, autorizações anuais de caráter genérico, ou com maior extensão de prazo, para a comercialização de capacidade ociosa das fibras ópticas, ficando a EPL obrigada apenas a informar à ANTT sobre as condições contratuais efetivamente negociadas com cada parceiro privado.**

29. **Adicionalmente, sugere-se que seja transferida a gestão das fibras ópticas previstas, e de todas as fibras ópticas a cargo da EPL (oriundas de outras de concessões de rodovias), para um órgão governamental que possui, dentre as suas atribuições principais, a gestão da rede nacional de fibras ópticas, ou, alternativamente, a empresas privadas, por meio de contratos de exploração, resguardada a reserva de capacidade necessária à transmissão de dados para atendimento das diretrizes de que trata o Decreto nº. 7.175, de 12 de maio de 2010 (Programa Nacional de Banda Larga), ouvido previamente o Ministério das Comunicações.** Tal proposta advém do fato de a gestão de fibras ópticas não ser a principal atribuição da EPL, o que acarreta um ônus para esta empresa em ter que se estruturar para gerenciar um ativo que foge das suas atribuições cotidianas, e cujo gerenciamento tende a ocasionar uma gestão ineficiente das fibras ópticas, em razão de não ser esta a expertise da EPL.

2.2.4 – Débitos Originados de Processos Administrativos de Aplicação de Multas Transitados em Julgado.

30. A Subcláusula 20.11 estabelece que "O débito originado de processo administrativo de aplicação de multa transitado em julgado, não quitado pela Concessionária e não coberto pela Garantia de Execução do Contrato, poderá ser inscrito junto ao Cadastro Informativo de créditos não quitados do Setor Público Federal (Cadin) até o efetivo pagamento."

31. Cabe observar que o referido dispositivo contratual foi estabelecido para dar efetividade à cobrança do débito originário do processo administrativo, uma vez transitado em julgado. Ainda

[1] Empresa de Planejamento e Logística S.A.

de acordo com a legislação pertinente, por se tratar de débito perante a União, representada pelo Poder Concedente, é cabível sua inclusão na Dívida Ativa da União.

32. **Dessa forma, visando reforçar a atuação da agência na sua função de fiscalização e aplicação de multas, sugere-se a avaliação por parte da ANTT da possibilidade de, complementarmente à inscrição no Cadin, prever a inscrição em Dívida Ativa da União na minuta de contrato, como forma de dar mais efetividade às futuras cobranças de débitos originários de processo administrativo.**

2.2.5 Alocação de Riscos

33. A subcláusula 21.1 apresenta as hipóteses cujos riscos, inclusive, mas sem limitação a estes, deverão ser suportadas pela Concessionária, *In verbis*:

> "21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:
> (...)
> 21.1.2 recusa de usuários em pagar a **Tarifa de Pedágio**;
>
> 21.1.3 queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio, **exceto nos casos que houver sistema de atuação eletrônica em operação**;" (grifos nossos)

34. O Item 21.1.3 da Subcláusula 21.1 define que a concessionária suportará os riscos relacionados à queda das receitas em virtude de evasão de pedágio salvo se houver sistema de atuação eletrônica em operação. O mecanismo proposto procura inibir, por meio de aplicação de multas, a evasão do pagamento de pedágio e os consequentes prejuízos para todo o sistema de concessão.

35. Na hipótese da implantação do sistema supracitado, é possível concluir que o risco de demanda correspondente será suportado pelo Poder Concedente, cabendo a este ressarcir os eventuais prejuízos causados por usuários que porventura conseguirem burlar o sistema de cobrança eletrônica, mediante o devido registro pelo sistema de autuação proposto. Ressalte-se que o referido sistema de autuação eletrônica deve estar subordinado às competências da Polícia Rodoviária Federal (PRF), nos termos dos art. 20 e 209 do Código Brasileiro de Trânsito – Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelecem a competência e a tipificação da infração, respectivamente. *In verbis*:

> Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:
> (...)
> III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
> (...)

> Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:
> Infração - grave;
> Penalidade - multa. (grifos nossos)

36. Como consequência, a mencionada desoneração de risco de demanda para o caso previsto na Subcláusula 21.1.3 deve ensejar o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

37. No entanto, da análise da documentação apresentada na Audiência Pública nº. 001/2017, não há nenhuma menção à eventual fonte de recursos para custeio do potencial reequilíbrio econômico-financeiro decorrente do disposto na Subclásula 21.1.3, que hipoteticamente poderá ser custeado por fonte de recurso previamente estabelecida pelo Poder Concedente, ou, alternativamente, por meio de recursos tarifários, por ocasião das revisões extraordinárias.

38. A utilização de um percentual das multas a serem aplicadas pela PRF como fonte de recursos para eventual reequilíbrio decorrente do disposto na Subcláusula 21.1.3 não encontra amparo na legislação vigente, tendo em vista o que estabelece o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (in verbis), grifou-se:

> Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

39. Por outro lado, **o eventual reequilíbrio por meio de recurso tarifário, sob a ótica regulatória, poderia se constituir em medida de oneração injustificada ao usuário regular da rodovia concedida**.

40. Dessa forma, seria recomendável que a ANTT avaliasse a proposição de alteração legislativa no sentido de prever a possibilidade de inclusão na cobrança de multas de parcela correspondente ao ressarcimento dos custos incorridos pelo infrator, tais como o custo do pedágio e as despesas de postagem e cobrança administrativa.

41. Ante o exposto, considerando os argumentos apontados, **sugere-se que a ANTT deixe claro qual mecanismo a ser adotado para o custeio de eventual reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de redução de receita tarifária oriunda de evasão de pedágio devidamente registradas em sistema de autuação, com a recomendação de se evitar a oneração tarifária, adotando, se for o caso, proposta de alteração legislativa prevendo a possibilidade de inclusão nas multas de parcela correspondente aos valores dos pedágios não pagos e as respectivas despesas de postagem e cobrança administrativa.**

2.2.6 – Procedimentos para Reequilíbrio Econômico Financeiro

42. A Subcláusula 22.2.1 da minuta contratual estabelece que: "O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT".

43. **No intuito de conferir maior transparência e dar conhecimento aos potenciais participantes da licitação das regras aplicáveis ao contrato, sugere-se que seja(m) inserida(s) na minuta contratual a(s) resolução(ões) atualmente vigente(s) para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, conforme proposição a seguir: "O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido pela Resolução xxx, de xx (dia) de xxx (mês) de xxx (ano), ou outra que viver a sucedê-la".**

2.2.7 Capital social

44. A Subcláusula 24.3 define o valor de capital social mínimo que a concessionária deve integralizar e o seu Item 24.3.1 expressa a impossibilidade da concessionária reduzir o seu capital social abaixo de tais valores sem prévia e expressa autorização da ANTT (*in verbis*):

> "24.2 O capital social a ser integralizado pela Concessionária será composto do capital social mínimo acrescido do capital adicional, calculado com base no deságio praticado sobre a TBP no certame licitatório.
>
> 24.3 O capital social mínimo da Concessionária será de R$ 590.528.000,00 (quinhentos e noventa milhões e quinhentos e vinte e oito mil reais).
>
> 24.3.1 A Concessionária não poderá, durante o Prazo do Contrato, reduzir o seu capital social abaixo dos valores especificados na subcláusula 24.3, sem prévia e expressa autorização da ANTT. "

45. O Item 24.3.1 da Subcláusula 24.3 especifica os valores de capital social mínimo como o montante a ser obrigatoriamente mantido durante o período da concessão. No entanto, a Subcláusula 24.2 define que o capital social a ser integralizado pela concessionária será a soma do capital social mínimo e do capital social adicional.

46. A ideia de imputar um capital social adicional em função dos deságios tarifários no leilão somente terá efetividade se a concessionária tiver a obrigação de mantê-lo durante todo o prazo da concessão.

47. **Dessa forma, recomenda-se que o disposto no Item 24.3.1 faça menção explícita aos eventuais valores de capital adicional. Portanto, sugere-se a seguinte redação "A Concessionária não poderá, durante o Prazo do Contrato, reduzir o seu capital social abaixo dos valores especificados na Subcláusula 24.3 acrescidos dos valores de capital social**

adicional cujos critérios estão definidos na Subcláusula 24.4, salvo nas hipóteses em que obtiver prévia e expressa autorização da ANTT".

2.2.8 Encampação

48. A Cláusula 32 define as diretrizes a serem seguidas no caso de encampação (*in verbis*):

> **"32 Encampação**
> 32.1 A União poderá, a qualquer tempo, mediante proposta da ANTT, encampar a Concessão, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento de indenização, a ser calculada nos termos da subcláusula 32.2 do Contrato.
> 32.2.1 **A indenização devida à Concessionária** em caso de encampação cobrirá:
> (i) **as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados,** que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;
> (ii) a desoneração da Concessionária em relação às **obrigações decorrentes de contratos de financiamentos** por esta contraídas com vistas ao cumprimento do Contrato, mediante, conforme o caso:
> (a) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da Concessionária, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou
> (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras;
>
> (iii) **todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações** que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste Contrato.
> 32.3 A parte da indenização devida à Concessionária, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos, poderá ser paga diretamente aos Financiadores. O remanescente será pago diretamente à Concessionária.
> 32.4 As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela Concessionária serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, **até o limite do saldo devedor dos financiamentos** contraídos pela Concessionária para cumprir as obrigações de investimento previstas no Contrato."

49. O Item 32.2.1 define que o valor da indenização devida à concessionária será composto pelos investimentos realizados não amortizados, pelas obrigações devidas à concessionária em decorrência de contratos de financiamentos contraídos, encargos e ônus decorrentes de multas/indenizações em consequência do rompimento dos vínculos contratuais.

50. Para definição do valor final da indenização devida à concessionária, a Subcláusula 32.4 define que as multas, indenizações e quaisquer valores devidos pela concessionária deverão ser

descontados da indenização prevista no Item 32.2.1 até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela concessionária.

51. Nesse caso, de acordo com a redação proposta, os descontos devidos estarão limitados ao valor das dívidas com obrigações financeiras, o que implicaria que os demais itens passíveis de indenização (parcelas dos investimentos realizados não amortizados e os ônus decorrentes de multas/indenizações em consequência do rompimento dos vínculos contratuais) seriam ressarcidos, mesmo na hipótese em que os potenciais descontos superassem a indenização devida à Concessionária.

52. Considerando que os eventuais débitos decorrem de obrigações da Concessionária perante o Poder Concedente, não se vislumbram justificativas para a limitação do seu desconto ao limite do saldo devedor dos financiamentos, a não ser que se pretenda resguardar os recursos necessários para que a Concessionária salde seus compromissos com os financiamentos adquiridos. No entanto, cabe ressaltar que a redação proposta não permite esse entendimento.

53. **Dessa forma, recomenda-se que a ANTT reavalie a motivação da restrição apontada na Subcláusula 32.4 e, caso esta seja resguardar os recursos necessários para que a Concessionária realize a quitação dos saldos de financiamentos pendentes, que proceda ao ajuste da redação proposta.**

2.2.9 – Procedimentos de Encerramento do Contrato – Créditos Apurados

54. A Subcláusula 36.3.4 estabelece que "O crédito apurado a partir do conjunto dos elementos referidos nas Subcláusulas 36.3.1(i) (revisões finais dos fluxos de caixa marginais) a 36.3.1 (iv) (multas) poderá, a critério da ANTT, ser repassado à Futura Operadora".

55. Todavia, é entendimento desta Seae que permitir a adoção de tal medida implicaria a renúncia ao Princípio da Alocação de Recursos Públicos pela via orçamentária, mecanismo que permite a definição de prioridades e a aplicação dos recursos disponíveis. **Dessa forma, recomenda-se à ANTT avaliar a exclusão desse item da minuta de contrato.**

2.3 – Da Minuta do Plano de Exploração de Rodovias – PER

2.3.1 – Obras de ampliação de capacidade

56. **O Item 3.2.1.1 apresenta o cronograma de ampliação de investimentos para ampliação de capacidade, conforme os quadros a seguir (*in verbis*):**

	Localização			
	Km Inicial	Km Final	Extensão	Prazo de ampliação
Ampliações de capacidade de caráter obrigatório				
				20% nos Anos 12 a 14
Segmento 1	178+500	285+000	106,50	40% no ano 15
				15% no ano 11
				35% no ano 12
				30% no ano 13
Segmento 2	285+000	310+500	25,50	40% no ano 15
				20% no ano 11
Segmento 3	310+500	344+400	33,90	40% nos anos 12 e 13
Segmento 5 (existente em multivias)	385+000	438+800	53,80	25% nos ano 1 a 4
Extensão total			219,70	

Fonte: PER.

	Localização			
	Km Inicial	Km final	Extensão	Prazo de ampliação
Ampliação de capacidade da BR-386 (faixas adicionais em trechos já duplicados				
Segmento 4 - alargamento para 2 x 3	344+400	349+500	5,10	50% nos anos 9 e 10
Amplicação de Capacidade na BR-290 (faixas adicionais em trechos já duplicados)				
				30% nos anos 7 e 8
				25% no ano 9
Segmento 1b - alargamento para 2 x 4	1+500	74+400	72,90	15% no ano 10
Segmento 3 - alargamento para 2 x 5	85+840	95+500	9,66	50% nos anos 5 e 6
Extensão total			87,66	

Fonte: PER.

57. **A descrição dos percentuais de obras a serem concluídas em cada trecho não está clara, dando margem a interpretações. De forma exemplificativa, caso o entendimento seja de que no Segmento 1 o percentual de ampliação seja de <u>20% a cada ano</u>, nos intervalos dos anos 12 a 14, que se adote uma redação mais clara, como, por exemplo: "*..... 20% a cada ano, entre os anos 12 e 14*". Adicionalmente, destaca-se que o percentual de execução das obras do "Segmento 2" ultrapassa 100%.**

58. **Dessa forma, propõe-se que a ANTT proceda aos ajustes necessários na descrição dos percentuais de execução das obras de ampliação, de modo a dirimir quaisquer dúvidas de intepretações relacionadas às obrigações do concessionário.**

2.3.2 – Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego (Aspectos Relacionados ao Processo de Licenciamento Ambiental)

59. Da análise do Item 3.2.3.1 - Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego, observa-se que é estabelecido um prazo de 12 meses para que a Concessionária conclua as obras de implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla, contados a partir do mês subsequente à notificação do atingimento do gatilho volumétrico (*in verbis*):

> "Uma vez atingido o gatilho volumétrico em qualquer um dos subtrechos especificados, **a Concessionária terá um prazo máximo de 12 meses para a realização e conclusão dos investimentos de faixas adicionais do respectivo subtrecho**, incluindo a adequação de OAEs, acessos e interconexões, contado a partir do mês subsequente àquele que o gatilho for atingido.
>
> A Concessionária deverá realizar todos os estudos técnicos e cumprir todas as etapas de aprovação do projeto e licenciamento ambiental requeridas para a implantação das obras com a antecedência necessária ao cumprimento do prazo estipulado."

60. A redação do mencionado Item 3.2.3.1 leva ao entendimento de que no prazo determinado de 12 meses, a concessionária deverá **realizar e concluir o investimento** subentendendo que deverá haver antecipação do processo de obtenção das licenças ambientais correspondentes em relação à caracterização do mecanismo gatilho volumétrico. Tal imposição se defronta com o prazo de validade das licenças, que é de 5 (cinco) anos a contar da data de sua emissão.

61. A antecipação da obtenção das licenças por parte da concessionária pode resultar no seu respectivo vencimento antes do acionamento do gatilho, sobretudo em períodos de recessão econômica onde a demanda pode ser diretamente impactada pela redução da atividade econômica. Alternativamente, em períodos de acelerado crescimento econômico, pode haver uma evolução da demanda em ritmo superior ao estimado na modelagem, implicando no atingimento do Volume Diário Médio Anual (VDMA) equivalente de gatilho (gatilho volumétrico) antes da obtenção das licenças ambientais.

62. Por se tratar da imposição de uma obrigação à concessionária, torna-se importante definir parâmetros que levem em consideração a factibilidade do processo de licenciamento ambiental em prazo compatível com aquele estabelecido no Item 3.2.3.1. Nesse contexto, sugere-se à ANTT que avalie a conveniência de se estabelecer um cronograma de início das atividades de licenciamento ambiental e aprovação do projeto pela ANTT compatível com as exigências de prazos contidas no Item 3.2.3.1.

2.3.3 - Aspectos Relacionados à Apuração do Volume de Tráfego

63. O item 3.2.3.1 define a obrigação de execução de obras relativas à implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla condicionadas ao atingimento do VDMA equivalente de gatilho ("gatilho volumétrico") aferidos com base em uma média móvel de 365 dias (*in verbis*):

> "A Concessionária deverá executar as obras relativas à implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla, condicionada às regras detalhadas a seguir.
>
> O fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho ("gatilho volumétrico"), dos valores constantes na Tabela a seguir, aferidos com base em uma média móvel de 365 dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego."

64. Ao analisar o texto da referida subcláusula, verificou-se que não foram estimadas as extensões que possam ser objeto de realização das obras de terceiras faixas, tampouco os valores de investimentos. Tais obras extrapolarão os investimentos definidos pelo PER e ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro. Desse modo, é importante mencionar explicitamente no PER que a ANTT está definindo obrigações que poderão extrapolar o investimento estimado, sendo necessário se valer de um dos meios de reequilíbrio econômico-financeiro definidos na minuta de contrato.

65. **Dessa forma, sugere-se que a ANTT mencione explicitamente no PER que as obras de faixas adicionais ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro, conforme os critérios definidos no contrato.**

3. Conclusão

66. O presente parecer apresenta síntese da análise sob a ótica dos aspectos regulatórios e concorrenciais das minutas de edital, contrato do programa de exploração da rodovia e os estudos de viabilidade para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR 116/290, propostos pela ANTT, por meio da Audiência Pública nº. 001/2017, assim como sugestões e recomendações para o seu aperfeiçoamento, sintetizadas a seguir:

3.1 - Minuta de Edital:

i) Classificar a licitação na categoria internacional, de forma a permitir a participação de empresas estrangeiras que, no momento, não funcionam no Brasil;

ii) Disponibilizar todos os documentos utilizados no certame nas línguas portuguesa e inglesa;

iii) Substituir a palavra "primeiras" por "brasileiras" na subcláusula 12.4.1.

iv) Descrever o critério de desempate do leilão caso ocorra entre duas participantes estrangeiros de modo a reforçar a aplicação do mesmo critério aplicado aos participantes brasileiros;

v) Definir requisitos mínimos para a qualificação de instituições fiadoras;

3.2 Minuta de Contrato:

i) Limitar o prazo de prorrogação do contrato para até 5 anos restrito a situações de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro;
ii) Definir critérios de penalização em casos de descumprimento da regra definida pelo item (ii) da subcláusula 4.3.1 em situações onde a concessionária realizar a alienação ou transferência dos bens da concessão sem a prévia anuência da ANTT;
iii) Alterar o processo de autorização para comercialização da eventual capacidade das fibras óticas de titularidade do Poder Público, por meio da emissão de autorizações prévias por parte da ANTT para a EPL, tornando desnecessária a autorização caso a caso por parte da ANTT;
iv) Transferir a gestão das fibras ópticas oriundas da construção de infraestruturas rodoviárias, atualmente a cargo da EPL, para um órgão governamental que possua, dentre as suas atribuições principais, a gestão da rede nacional de fibras ópticas ou, alternativamente, a empresas privadas, por meio de contratos de exploração, resguardada a reserva de capacidade necessária à transmissão de dados para atendimento das diretrizes de que trata o Decreto nº. 7.175, de 12 de maio de 2010 (Programa Nacional de Banda Larga), ouvido previamente o Ministério das Comunicações;
v) Realizar a inscrição dos débitos oriundos de processos administrativos de aplicação de multa transitado em julgado na Dívida Ativa da União, de forma a dar mais efetividade à cobrança;
vi) Explicitar o mecanismo a ser adotado para custeio de eventual reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de redução de receita tarifária oriunda de evasão de pedágio devidamente registradas em sistemas de autuação, com a recomendação de se evitar a oneração tarifária, adotando-se, se for o caso, proposta de alteração legislativa prevendo a possibilidade de inclusão nas multas de parcela correspondente aos valores dos pedágios não pagos e as respectivas despesas de postagem e cobrança administrativa;
vii) Inserir na minuta contratual a(s) resolução(ões) atualmente vigente(s) para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro;
viii) Acrescentar o "capital social adicional" na obrigação definida na Subcláusula 24.3.1;
ix) Reavaliar a motivação da restrição apontada na Subcláusula 32.4 e, caso esta seja resguardar os recursos necessários para que a Concessionária realize a quitação dos saldos de financiamentos pendentes, que proceda ao ajuste da redação;
x) Excluir a Subcláusula 36.3.4.

3.3 – Minuta do PER

i) Ajustar a descrição dos percentuais de execução das obras de ampliação descritos no item 3.2.1.1.

ii) **Avaliar a conveniência de estabelecer para a concessionária um cronograma** de início das atividades de licenciamento ambiental e aprovação do projeto pela ANTT compatível com as exigências de prazos contidas no Item 3.2.3.1.

iii) Mencionar explicitamente na seção referente às obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego que as obras de faixas adicionais ensejarão reequilíbrio econômico-financeiro.

À consideração superior.

ROBERT RAMON DE CARVALHO SOUSA
Gerente

FÁBIO COELHO BARBOSA
Coordenador

JÔNATAS BEZERRA DE SOUZA
Coordenador

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA
Coordenador-Geral

De acordo.

ANGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE
Subsecretário de Análise Econômica e Defesa da Concorrência

De acordo.

MANSUETO FACUNDO DE ALMEIDA JÚNIOR
Secretário de Assuntos Econômicos

17

Resposta da área técnica: Contribuição enviada por e-mail, sob o Protocolo 3849081, ver resposta nesse item.

328. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.180229-2017-11

Assunto: Instalação da Praça de Pedágio na BR 101, no Município de São João do Sul/SC

Contribuição: A Federação Catarinense de Municípios - FECAM, em apoio a Associação de Municípios dto Extremo Sul Catarinense - AMESC e à Associação dos Municípios da Região Carbonífera -. AMREC, vem pedir apoio e atenção de Vossa Excelência para que atenda o pleito
dos Municípios das regiões mencionadas, que discordam da decisão tomada pela Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT de instalar Praça de Pedágio na BR-101, no Município de São João do Sul - SC. No cenário atual, em que a crise econômica proporciona diminuição acentuada na arrecadação dos entes federados, bem como causa desequilíbrio orçamentário e redução nos níveis de investimentos, a concessão de rodovias federais a iniciativa privada torna-se base essencial para a promo!;ão de investimentos em infraestrutura. Entretanto, se o retorno para os Municípios por meio desse investimento for inferior ao custeio social e financeiro do empreendimento, como é o caso da instalação da Praça de Pedágio na BR-101, no Município de São João do Sul - SC, tal iniciativa torna-se inviável, uma vez que mais de 90% do trecho pedagiado, ou seja, do retorno do imposto sobre serviços - ISS, está estabelecido no Estado do Rio Grande do Sul. Diante desse fato, solicitamos a adoção de providências de Vossa Excelência e aguardamos posicionamento em relação ao pleito exposto.

Justificativa:

Anexo:

FECAM
FEDERAÇÃO CATARINENSE DE MUNICÍPIOS

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.180229/2017-11
03/04/2017 16:26

Ofício Circular nº 037/2017 Florianópolis/SC, 27 de março de 2017.

Excelentíssimo Senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Brasília/DF.

Referente: **Instalação da Praça de Pedágio na BR 101, no Município de São João do Sul/SC.**

A Federação Catarinense de Municípios – FECAM, em apoio à Associação de Municípios do Extremo Sul Catarinense – AMESC e à Associação dos Municípios da Região Carbonífera – AMREC, vem pedir apoio e atenção de Vossa Excelência para que atenda o pleito dos Municípios das regiões mencionadas, que **discordam da decisão tomada pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT de instalar Praça de Pedágio na BR-101, no Município de São João do Sul – SC.**

No cenário atual, em que a crise econômica proporciona diminuição acentuada na arrecadação dos entes federados, bem como causa desequilíbrio orçamentário e redução nos níveis de investimentos, a concessão de rodovias federais à iniciativa privada torna-se base essencial para a promoção de investimentos em infraestrutura.

Entretanto, se o retorno para os Municípios por meio desse investimento for inferior ao custeio social e financeiro do empreendimento, como é o caso da instalação da Praça de Pedágio na BR-101, no Município de São João do Sul – SC, tal iniciativa torna-se inviável, uma vez que mais de 90% do trecho pedagiado, ou seja, do retorno do imposto sobre serviços – ISS, está estabelecido no Estado do Rio Grande do Sul.

Diante desse fato, solicitamos a adoção de providências de Vossa Excelência e aguardamos posicionamento em relação ao pleito exposto.

Atenciosamente,

Adeliana Dal Pont

ADELIANA DAL PONT
Prefeita de São José
Presidente da FECAM

C.c.
DALÍRIO BEBER
Senador Federal e Coordenador do Fórum Parlamentar Catarinense

Rua General Liberato Bittencourt, 1.885, Sala 1310, Centro - Florianópolis/SC. CEP 88070-800 - Fone/Fax: (48) 3221-8800
CNPJ: 75.303.982/0001-90 - www.fecam.org.br / fecam@fecam.org.br

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

329. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.180204-2017-17

Assunto: duplicação da Rodovia - BR 386

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE LIBERATO SALZANO
Av. Rio Branco, 321 – Centro – CEP 99690-000 – Fone: (055) 3755-1166
E-mail: camara@liberatosalzano-rs.com.br

ANTT
FL 02
PROTOCOLO GERAL

Ofício CMV n.º 09/2017 Liberato Salzano - RS, 27 de março de 2017.

Da: Câmara de Vereadores de Liberato Salzano,
Para: ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre.

Pelo presente externamos nossa preocupação com a situação apresentada em relação a duplicação da Rodovia - BR 386.

Acompanhamos os desdobramentos em relação a duplicação desta Rodovia e em reunião com as Câmaras de Vereadores da região, tivemos a convicção de que o projeto a ser desenvolvido não está a contento da comunidade regional e de quem depende desta movimentada BR.

Levamos nossa manifestação junto a esta importante Agência de Transporte Terrestre, no sentido de rever e acolher as reivindicações expostas:

É de grande sensibilidade a Agencia entender que com todos os impostos pagos pelos contribuintes a garantia de trafegabilidade em estradas que ofereçam boas condições, já devia ser direito assegurado a todos os cidadãos, sem sequer haver cogitação com referência à cobrança de pedágios.

Apontada "razões" para a referida cobrança, não é aceitável que o delimitado trajeto esteja sujeito a instalação de quatro praças de pedágio, isso fará com que a população se sinta multiplamente explorada, seja pelo Poder Público, seja pelas empresas concessionárias.

Ainda, o trajeto na pauta da duplicação é aquém do necessário, visto que grande parte da região da produção ficará desassistida desta obra que só atenderá a real demanda se tiver seu traçado estendido até o Município de Irai/RS que faz divisa com o Estado de Santa Catarina. Ou, no mínimo até o município de Sarandi/RS, onde já se contabiliza dificuldades imensas na fluidez do trânsito.

Insistimos que o número de praças de pedágios seja a menor possível e que o valor a ser cobrado seja condizente com a capacidade de pagamento do cidadão, isso para não estancar ainda mais a situação econômica vivida em nossa região, que não se difere das demais regiões do país.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE LIBERATO SALZANO
Av. Rio Branco, 321 – Centro – CEP 99690-000 – Fone: (055) 3755-1166
E-mail: camara@liberatosalzano-rs.com.br

ENTR
FL. 03
PROTOCOLO GERAL

Também entendemos e reafirmamos nossa preocupação em relação ao prazo de 30 anos a que está sendo ajustada a outorga dessa rodovia. Isso é um enleio administrativo, pois do futuro nada se tem certeza e os acordos firmados e favoráveis hoje, podem não ser amanhã. Porém o que foi feito resta feito.

Isto exposto, reafirmamos o compromisso de continuarmos na defesa do nosso povo e de nossa região, o que certamente gerará embates junto aos órgãos Estaduais e Federais, contudo é chegada a hora de fazer valer a voz dos representantes locais e do povo trabalhador, que é quem paga a conta pela histórica má gestão dos recursos públicos.

Atenciosamente,

Milton Biasus - PMDB
Presidente da Mesa Diretora da Câmara Municipal de Vereadores

Amarildo Fochezatto - PT
Vice-Presidente da Mesa Diretora da Câmara Municipal de Vereadores

Marilei Marcolan - PDT
Primeira Secretária

Adilio Jacó Pastório - PSB
Segundo Secretário

Edelar Dallacort
Vereador - PP

Osmar Casagrande
Vereador - PP

José Clóvis Da Silva
Vereador - PDT

Antonio da Silva
Vereador - PT

Antonio Guadagnin
Vereador - PDT

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o

conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

330. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.007682-2017-37

Assunto: Moção de Repúdio nº 002/2017

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES
VESPASIANO CORRÊA

Of. nº 020/2017

Vespasiano Corrêa, 28 de março de 2017.

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.007434/2017-96
03/04/2017 08:25

MOÇÃO DE REPÚDIO 002/2017

Maximiliano Portaluppi Possebon, Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de Vespasiano Corrêa, Estado do Rio Grande do Sul, no uso de suas atribuições legais, encaminha **MOÇÃO DE REPÚDIO à proposta apresentada pela Agência Nacional de Transportes (ANTT),** com o apoio da totalidade dos vereadores presentes desta Casa, contendo o seguinte teor:

Em Audiência Pública realizada no dia 16 de março de 2017, no Teatro Univates, em Lajeado, foi apresentado a proposta de concessão das rodovias BR-101/RS, BR-101/SC, BR-386/RS, BR-448/RS e BR-290/RS, pelo período de 30 (trinta) anos, bem como instalação de praças de pedágios e devidos valores máximos das taxas que poderão ser cobradas pela(s) empresa(s) vencedoras do edital. Ainda na ocasião, a ANTT explanou sobre as obras, serviços e períodos de execução que contemplam o complexo projeto de concessão.

Apresenta-se, assim, a presente Moção de Repúdio à proposta apresentada, pois a referida proposta, no formato atual, não satisfaz as necessidades da região dos Vales do Rio Pardo e Taquari, bem como não assegura a qualidade dos serviços prestados e da infraestrutura e logística de trânsito das rodovias em questão. Além disso, cita-se como incoerentes e desproporcionais os valores estipulados como taxas autorizadas a serem cobradas nas praças de pedágios. Como citado por algumas lideranças regionais na referida Audiência Pública, a região não tem estrutura e poder aquisitivo para suportar tamanhas despesas de locomoção, que podem chegar a valores superiores a R$ 40,00 (quarenta reis), em taxas somadas de pedágios somente em um deslocamento de um dia, ida e volta, para Porto Alegre.

Ainda, ressalta-se que, em geral, a população não é contra, enquanto sociedade e região, a proposta de instalação das praças de pedágio em si, porém, não há como admitir e acatar em

Rua João Baldo, 115 • 2º andar • Sala 201 • Fone/Fax: (51) 3755-8133 • VESPASIANO CORRÊA - RS

CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES
VESPASIANO CORRÊA

sã consciência a proposta excessivamente onerosa apresentada pela ANTT. Vale lembrar que a BR-386, uma das rodovias em questão, esteve concedida durante um longo período de 15 (quinze) anos, que pode ser citado como uma das piores experiências da história da região, pois, nesse mesmo período, com cobrança de taxa de pedágio, os trechos correspondentes não receberam, sequer, um pequeno trajeto de duplicação, além de não haver a conservação apropriada da rodovia.

Isso posto, conclui-se que esta Casa Legislativa, o município de Vespasiano Corrêa e toda a população do Vale do Taquari não aceitam e não admitem a realização do projeto de concessão das rodovias da ANTT no formato atual, solicita a recomposição do projeto, bem como, a abertura para novas discussões e cedências em diversos aspectos, em especial, ao cumprimento de demandas de infraestrutura e redução de taxas nas praças de pedágio.

Sala de Sessões, em 28 de março de 2017.

Maximiliano P Possebon — Presidente
Renir Bagatini — Vereador
Sandro Michelon — Vereador
Angélica Pedretti — Vereadora
Diego Pezzi — Vereador
Élton Troian — Vereador
Geni G. Riedi — Vereadora
Nelson Marcon — Vereador

Rua João Baldo, 115 • 2º andar • Sala 201 • Fone/Fax: (51) 3755-8133 • VESPASIANO CORRÊA - RS

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio

módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

331. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.183323-2017-13

Assunto: informações sobre a instalação da Praça de Pedágio na Rodovia BR 101

Contribuição: A Câmara Municipal de Içara, no uso de suas atribuições legais, têm a satisfação em dirigir-se a presença de Vossa Senhoria, em atenção ao Requerimento N. 031/17 de autoria do Vereador André Mazzuchello Jucoski do PSDB, aprovado por unanimidade na sessão ordinária do dia 27 de março de 2017, solicitando informações sobre a instalação da Praça de Pedágio na Rodovia BR 101, no trecho

do Bairro Esplanada, Município de Içara-SC, conforme requerimento em anexo.

Justificativa: -

Anexo:

CÂMARA MUNICIPAL DE IÇARA
Estado de Santa Catarina

OFÍCIO Nº PL/126/2017

Içara, 28 de março de 2017.

Prezado(a) Senhor(a):

À Câmara Municipal de Içara, no uso de suas atribuições legais, têm a satisfação em dirigir-se à presença de Vossa Senhoria, em atenção ao Requerimento N.º 031/17 de autoria do Vereador André Mazzuchello Jucoski do PSDB, aprovado por unanimidade na sessão ordinária do dia 27 de março de 2017, solicitando informações sobre a instalação da Praça de Pedágio na Rodovia BR 101, no trecho do Bairro Esplanada, Município de Içara-SC, conforme requerimento em anexo.

Cordialmente:

Ver. ALEX PEREIRA MICHELS
Presidente

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.183323/2017-13
05/04/2017 16:37

A
ANTT (agência nacional de transportes terrestres)
Brasília – DF

Rua Henrique Lage, 155 - Centro - Fone: (48) 3468-7150
Caixa Postal 98 - CEP: 88820-000 - IÇARA - Santa Catarina
www.camaraicara.sc.gov.br - Email: camara@camaraicara.sc.gov.br

CÂMARA MUNICIPAL DE IÇARA
Estado de Santa Catarina

REQUERIMENTO Nº. 31 /17

Requer o envio de expediente aos representantes da ANTT e Deputados Estaduais e Federais da Região sul do estado.

ANDRE MAZZUCHELLO JUCOSKI, Vereador do PSDB, na forma regimental, requer a esta casa legislativa, o envio de expediente aos representantes da ANTT (Agencia Nacional de transportes terrestres) como também para os Deputados Estaduais e Federais da Região sul do estado de Santa Catarina, para que nos informe a cerca da Praça de Pedágio que poderá ser instalada no bairro Esplanada, Içara/SC.

Justificativa:

A necessidade de apreciação da matéria se dá pela grande relevância para o nosso Município e para o bairro Esplanada, pois esta cobrança poderá impactar a economia, como também dificultando o cotidiano das pessoas e empresas que utilizam a BR 101 diariamente, sendo que a cobrança será aproximadamente de R$ 6,80 a R$ 17,20.

Sala das Sessões, 27 de março de 2017.

ANDRE MAZZUCHELLO JUCOSKI
Vereador do PSDB

Rua Henrique Lage, 155 - Centro - Fone: (48) 3468-7150
Caixa Postal 98 - CEP: 88820-000 - IÇARA - Santa Catarina
www.camaraicara.sc.gov.br - Email: camara@camaraicara.sc.gov.br

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

332. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.183332-2017-12

Assunto: Melhorias na BR-386

Contribuição: 1') - que a obra de duplicação da Rodovia BR 386 seja estendida da cidade de Soledade/RS até a cidade de Iraí/RS.
2') - que nos primeiros três anos seja a obra realizada nos perímetros urbanos dos municípios dt: Soledade, Carazinho, Sarandi e Frederico Westphalen;
3') - seja deslocada a praça de pedágio do Tio Hugo, para aquela praça que já existia entre Sarandi e Carazinho e hoje encontra-se apenas desativada;
4') - que em não sendo possível realizar em tempo a adequação no(s) correspondente(s) edital(editais), que seja para isso aberto novo prazo e que também seja realizada um audiência pública em Sarandi.

Justificativa: -

Anexo:

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.183332/2017-12
05/04/2017 16:41

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI

Of. n.º PMS/055-2017 Sarandi(RS), 27 de março de 2017.

Senhor Assessor:

É com grande satisfação que o cumprimentamos, quando valemo-nos do ensejo para expor e solicitar a esta Diretoria Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o que abaixo segue:

Gize-se que a BR 386 é a principal via de escoamento das safras de produtos de uma região que é a maior produtora de grãos do Estado do Rio Grande do Sul, e como tal possui um fluxo de caminhões e veículos de cargas, que, sem a necessária duplicação já não mais permite atender satisfatoriamente os serviços de transportes.

Não há dúvidas que a duplicação da Rodovia BR 386 possibilitará a viabilização de vários e importantes empreendimentos de pequeno, médio e grande porte, especialmente na área de industrialização e de agronegócios, o que determinaria indubitavelmente um novo paradigma de crescimento para todas as cidades da região.

Aliás, por esta razão e por termos consciência do quão importante seria a duplicação da Rodovia BR 386 para o fortalecimento e expansão do desenvolvimento dos municípios que integram a zona da produção, é que esperamos que a obra passe também por Sarandi e se estenda até a cidade de Iraí/RS.

Com efeito, Sarandi tem se notabilizado como um dos municípios que mais cresce na região norte do Estado do Rio Grande do Sul, tanto que segundo ranking realizado no ano de 2016 pela Folha de São Paulo/UOL, divulgado na internet na página: http://www1.folha.uol.com.br/remf/#?cmpid=compw, o município de Sarandi ocupa a 24ª posição entre os 497 municípios do Estado em gestão eficiente nas áreas de saúde, educação e saneamento (melhores resultados com menos gastos).

Este patamar de desenvolvimento acima da média é fruto de gestões político-administrativas responsáveis, e, sobretudo, do empreendedorismo do seu povo, reconhecidamente vocacionado para as atividades comerciais e industriais.

Tanto que existem aqui empresas que são hoje referências nos seus respectivos segmentos de mercado, e atendem aos principais centros do país. É o caso da Indústria de Móveis Finger, Malhas Mirasul, Frigorífico Aurora, Dakota Calçados, apenas para citar algumas.

Ao Excelentíssimo Senhor:
Marcelo Cardoso Fonseca
Assessor da Diretoria Geral da
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
BRASÍLIA-DF

Praça Presidente Vargas, S/N - Cx Postal 91 - CEP 99.560-000 - SARANDI - RS - Fone: 54 3361.5600 - Fax 54 3361.5609
e-mail: administração@sarandi.rs.gov.br

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI

Logicamente que as condições favoráveis, sob o ponto de vista do desenvolvimento econômico, passam também pela localização, topografia, e logística da cidade, pois está situado num entroncamento rodoviário formado pelas rodovias BR 386, RS 404 e RS 562, interligação esta que possui importância estratégica para o fluxo e fiscalização do trânsito de toda uma grande região.

Neste contexto, vale lembrar que o município de Sarandi recentemente inaugurou mais um amplo e moderno distrito industrial com capacidade de 52 (cinquenta e dois) Lotes, situado exatamente nas margens da Rodovia BR 386.

O investimento na infraestrutura deste Distrito, que contempla pavimentação, rede de água, rede elétrica, dentre outros serviços, totaliza mais de R$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), e contou com recursos do Governo do Estado e do Município, operacionalizados através do Termo de Cooperação Técnica-Financeira nº 009/2012 – DAM/DAPE/SDPI.

Não seria razoável, tampouco justo, sob qualquer ponto de vista, que o município de Sarandi, que, reafirma-se, ocupa posição de destaque no cenário econômico regional, constituindo-se hoje numa referência em diferentes áreas para os municípios da região, depois de ficar por quinze anos dentro de uma área pedagiada (de 1998 a 2013), justamente agora, no momento que uma nova concessão trará consigo a duplicação da Rodovia BR 386, fique fora da área de abrangência desta relevante obra.

Neste sentido e em relação a esta questão, entendemos como legítimas as seguintes proposições:

1º) – que a obra de duplicação da Rodovia BR 386 seja estendida da cidade de Soledade/RS até a cidade de Iraí/RS.

2º) – que nos primeiros três anos seja a obra realizada nos perímetros urbanos dos municípios de Soledade, Carazinho, Sarandi e Frederico Westphalen;

3º) – seja deslocada a praça de pedágio do Tio Hugo, para aquela praça que já existia entre Sarandi e Carazinho e hoje encontra-se apenas desativada;

4º) – que em não sendo possível realizar em tempo a adequação no(s) correspondente(s) edital(editais), que seja para isso aberto novo prazo e que também seja realizada um audiência pública em Sarandi.

Por fim ressalta-se que o fato do município de Sarandi não ter sido contemplado dentro do traçado da obra da duplicação da Rodovia BR 386, pelo menos num primeiro momento, aflige não apenas o Executivo Municipal, mas toda a comunidade sarandiense e regional.

É com esta preocupação e com o sentimento de que a situação merece ser revista, que esperamos contar com o imprescindível apoio de Vossa Excelência.

Atenciosamente,

Leonir Cardoza
Prefeito Municipal

Praça Presidente Vargas, S/N - Cx Postal 91 - CEP 99.560-000 - SARANDI - RS - Fone: 54 3361.5600 - Fax 54 3361.5609
e-mail: administração@sarandi.rs.gov.br

Resposta da área técnica: Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação,

conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Os Estudos de Viabilidade ajustados serão divulgados após a aprovação das Atas e do Relatório da Audiência Pública.

Ainda, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

333. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.183334-2017-01

Assunto: Ata da Reunião de Vereadores sobre a concessão de pedágios na Rodovia BR 386

Contribuição: em anexo

Justificativa:

Anexo:

Estado do Rio Grande do Sul

Câmara de Vereadores de Sarandi - RS

Palácio Naum Grossi

Of. CMS n° 030/2017 Sarandi/RS, 28 de março de 2017.

Ao Excelentíssimo Senhor

Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres,

Brasília - DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.183334/2017-01

05/04/2017 16:42

Senhor Diretor:

Ao cumprimentá-lo, cordialmente, venho, pelo presente, encaminhar a Vossa Excelência, para os devidos fins, Ata da Reunião de Vereadores sobre a concessão de pedágios na Rodovia BR 386.

Sendo o que tinha para o momento, renovo os votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Ver. Edson Tadeu Cezimbra,

Presidente do Legislativo.

Avenida Sete de Setembro, 1790 - Bairro Centro - Cep 99560-000

Fones: (54) 3361-1911 / 3361-1336 - E-mail: camara@cmsarandi.rs.gov.br - Site: www.cmsarandi.rs.gov.br

Lido em 27/3/17

Recebido em 27.03.17 às 11:00 horas

REUNIÃO DE VEREADORES SOBRE A CONCESSÃO DE PEDÁGIOS NA RODOVIA BR 386.

As Câmaras de Vereadores dos Municípios de SARANDI, PALMEIRA DAS MISSOES, BARRA FUNDA, RONDA ALTA, RONDINHA, e LIBERATO SALZANO, através de seus respectivos Presidentes e demais Vereadores, estiveram reunidos dia 27 de março de 2017, no Plenário da Câmara de Vereadores de Sarandi, onde, após debates, apresentaram as seguintes REIVINDICAÇÕES, quanto a possível instalação de praças de PEDÁGIO na Rodovia BR 386:

1. Inicialmente todos os Vereadores presentes, por unanimidade, se posicionam contrários à instalação do Pedágio, pois entendem que a responsabilidade pela manutenção e melhorias na RODOVIA deve ser feita pelo Governo Federal, através do DNIT, como vem fazendo até o momento.
2. Caso haja, efetivamente, a outorga da concessão, que seja revisto quanto ao trecho de concessão, previsto inicialmente até Carazinho/RS, e que o mesmo seja estendido até o município de Sarandi/RS, no mínimo, caso não haja possibilidades de ir até Iraí/RS.
3. Que, caso haja a concessão, seja feita a revisão no valor apresentado das tarifas (cuja base foi de março de 2015), e que a tarifa, em cada praça de pedágio, seja menor do que aquela apresentada pela ANTT em Audiências Públicas realizadas. A tarifa deve ser de acordo com a realidade econômica que se vive atualmente, e que não traga prejuízos à população, de forma a atingir a economia dos municípios atingidos pelos pedágios.
4. Ainda: se manifestam contrários ao prazo de concessão, previsto para 30 anos, devendo o mesmo ser diminuído para, no mínimo, 20 anos.
5. Que haja a redução do número de praças de pedágio na BR 386, para 3 praças, inicialmente prevista para 4 praças.

Sarandi/RS, 27 de março de 2017.

Edson Tadeu Cezimbra,
Presidente do Legislativo de Sarandi.

Milton Brazos,
Presidente do Legislativo de Liberato Salzano.

Vitor Roque Cavazini,
Presidente do Legislativo de Ronda Alta.

Eduardo Zorzi,
Presidente do Legislativo de Rondinha.

Zilda Castoldi,
Presidente do Legislativo de Barra Funda.

Antônio Padilha,
Presidente do Legislativo de Palmeira das Missões.

Volmir Oliveira,
Servidor da Câmara de Liberato Salzano.

Fernando Vilande,
Vereador de Palmeira das Missões.

Tiago Antunes,
Vereador de Palmeira das Missões.

Norma Schu Ewerling,
Vereadora de Sarandi.

Erni da Silva Maciel,
Vereador de Sarandi.

Paulo José Collett,
Vereador de Sarandi.

Alex Antônio Rodrigues,
Vereador de Sarandi.

Claudinor Alberto Lorini,
Vereador de Sarandi.

Rudimar Signor,
Vereador de Sarandi.

Eloir Carpenedo,
Vereador de Sarandi.

Denise Gelain,
Vereadora de Sarandi.

Olavis Aschi,
Diretor da Câmara de Sarandi.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo,

verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Os Estudos de Viabilidade ajustados serão divulgados após a aprovação das Atas e do Relatório da Audiência Pública.

Ainda, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

334. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.183340-2017-51

Assunto: Posicionamento contrário à concessão instalação das quatro praças de pedágios na BR 386

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

SINDICAR

Carazinho/RS, 30 de março de 2017.

ILMO SENHOR DIRETOR GERAL DA ANTT
JORGE BASTOS
BRASILIA/DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.183340/2017-51
05/04/2017 16:50

Edital de Audiência Pública nº 01/2017 para Instalação de Praça de Pedágios BR 386 RS.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE CARAZINHO E REGIÃO, com endereço Rod BR 386 km 178, Distrito Industrial, cidade de Carazinho, vem por seu presidente abaixo assinado, esclarecer o seguinte:

Nossa entidade vem posicionar contrario a concessão instalação das quatro praças de pedágios na BR 386, por diversos motivos, edital marcado para novembro 2017.

Primeiro pelo alto custo de cada praça de pedágios, onerando por demais o custo do transporte, e que não poderá ser repassado para o embarcador.

Na cidade de Carazinho recentemente por 15 anos ficou sitiada por praças de pedágios, e que não trouxe desenvolvimento econômico e social, conforme relata os técnicos da ANTT.

Várias empresas ou indústrias não se instalaram em Carazinho pelo alto custo com pedágios e assim a cidade ficou sem crescimento social e econômico, porque perdeu competitividade, razão pela qual perdeu produtividade e renda, propiciando assim o desemprego, e cresceu a criminalidade etc.

Não esta bem claro no contrato de licitação até qual ponto na cidade de Carazinho vai ser duplicado.

As margens da BR 386 esta o distrito industrial, e que se faz necessário ter artéria paralela a BR 386 para evitar acidentes, assim como já foi feito estudo pelo Denit.

SINDICAR

O Brasil passa por uma grave crise econômica, Política e Social, com mais de treze milhões de desempregado, com a instalação das praças de pedágios só vai agravar a crise, porque os custos vão ter de ser repassado para consumidor final que é a população em geral.

Este custo vai ser passado para a produção e no transporte até o centro de distribuição e até a chegada ao consumidor final.

Embora o Governo Federal publica na impresa, jornal e TV, que a economia esta crescendo o que não é verdade, esta sim aumentando impostos, crescendo violentamente a carga tributária, e mais os custos da instalação de praça de pedágios vai se tornar inviável para o pequeno e médio transportador.

Já são inúmeras as empresas que estão em recuperação Judicial ou que foram a falência, em virtude dos custos e da carga tributária elevada e mais os custos de operação de sua atividade, por isso só devemos ser contra a instalação das praças de pedágios na Br 386.

Devemos salientar que único meio viário de transporte desta região para chegar à capital (Porto Alegre) é pela Br 386, ficando assim descumprindo o principio constitucional do direito de ir e vir conforma a Constituição Federal, porque vamos estar proibidos de trafegar devidos as cancelas.

Por isso deveríamos esperar a recuperação da economia, para que podemos ajustar os custos de operação.

Outro fato que não podemos aceitar é a previsão no contrato de 30 anos entre a União e a Empresa que vai operar as praças de pedágios, é muito longo, sacrificando a população por muito tempo.

Deveria a União suportar com a duplicação da BR 386, assim como esta fazendo na BR que liga Pelotas - Porto Alegre e a BR 116, assim como fez em São Paulo e outros estados.

Existem várias rodovias federais plagiadas e duplicadas e o preço das praças de pedágios esta em torno de R$ 4,40 á R$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos) que é o caso de São Paulo, Santa Catarina etc.

Se faz necessário de um melhor estudo de custos até incluir representante da comunidade para participar desse processo.

Sabemos que é de suma importância à duplicação devidos tantos acidentes que acontece na BR 386, e que é de conhecimento da União e sacrificar as comunidades não é a solução, o Governo Federal, deve suportar com a manutenção e duplicação, para isso cobra a mais alta carga tributária.

SINDICAR

Aplicar gestão para não haver desvio do dinheiro publico mas que esta arrecadação seja aplicada na duplicação.

O contrato tem vício porque iniciar as obras só de depois de doze anos da instalação das praças de pedágios é um risco anunciado.

Deve ter uma clausula de que a Empresa Vencedora se compromete em duplicar no mínimo de 30 a 40 kilometros por ano sob pena de suspensão da cobrança da praça de pedágio.

Esta todo dia nas páginas dos jornais a má gestão do dinheiro público pelo governo federal, e nós correr o risco novamente, é muito temerário.

Como exemplo é a Empresa Coviplan da cidade de Carazinho que tinha quatro praças de pedágios por 15 anos e não duplicou um quilometro da rodovia.

Por tudo isso requeremos, assim como foi manifestado pelos entes públicos deputados estaduais, prefeitos e vereadores e outras entidades em todas as audiências publicas que aconteceu em Porto Alegre, Brasília, Lajeado e Soledade pela exclusão da BR 386 do plano de concessão de rodovias federais e para não instalação de praças de pedágios no momento.

Cordialmente

SINDICAR
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Carazinho e Região
Moisés A. K. Santos
OAB/RS 88.888

Resposta da área técnica: Considerando as limitações orçamentárias do poder público para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade, o Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são

fundamentais propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Em toda a extensão desse sistema, verificam-se volumes elevados de tráfego, os quais demandam elevados investimentos para a sua operação em nível de serviço adequado. Dos estudos de engenharia realizados, verifica-se que o trecho Lajeado-Carazinho possui níveis de serviços aquém dos necessários, demandando já há alguns anos investimentos de duplicação. Contudo, o vigor desse sistema é amplamente capaz de viabilizar esse passo modernizador para o Estado do Rio Grande do Sul, que dificilmente seria possível de ser dado no curto e médio prazo com o orçamento público devido aos compromissos fiscais já assumidos. Atualmente, o DNIT possui mais de R$ 70 bilhões em sua carteira de obras já contratadas ou em processo de contratação e apenas R$ 3 milhões anuais estão sendo disponibilizados para executá-los, o que demonstra o comprometimento dos recursos públicos nas próximas, pelo menos, duas décadas. É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivida pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é

superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Adicionalmente, é importante frisar que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia, permitindo a alavancagem social e econômica do Estado.

Assim sendo, sobre o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, informamos que o projeto de concessão termina no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo), não tendo, portanto, interferência com o distrito Industrial de Carazinho.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja, já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram. No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao

considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Ainda não se sabe qual será o impacto do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

335. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.185673-2017-14

Assunto: relação de propostas de inclusões e modificações no Projeto Concessão de Rodovias no Rio Grande do Sul, conforme proposta da Agencia Nacional de Transportes
Terrestres - ANTT, no que se refere projeto de Duplicação da BR 386 Trecho Lajeado - Carazinho

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO
DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAÍ

CONDASB

Ofício 09/2017 **Soledade, 05 de abril de 2017.**

Ao Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Sr. Jorge Bastos
Grupo de Trabalho Pró- Concessão da BR-386

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.185673/2017-14
07/04/2017 11:59

Prezados Senhores:

Honra-nos cumprimenta-los cordialmente, oportunidade em que encaminhamos a relação de propostas de inclusões e modificações no Projeto Concessão de Rodovias no Rio Grande do Sul, conforme proposta da Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no que se refere projeto de Duplicação da BR 386 Trecho Lajeado - Carazinho. O que passamos a expor:

Em primeiro lugar desejamos a ratificação das exigências das audiências Públicas realizadas em Porto Alegre, Lajeado e Soledade, que foram:

Priorização de demanda regional

1° **Extinção da Praça P7 de Tio Hugo/Soledade,** com distanciamento das demais praças de pedágio.
2° **Inicio** das obras de **duplicação,** no trecho da BR-386, ocorra **no primeiro** ano da concessão com o encaminhamento e obtenção de licenças ambientais e documentos necessários para este, e que as obras **efetivas aconteçam a partir do 3° Ano,** sendo esta regra intransferível.
3° Que as tarifas sejam razoáveis, considerando a capacidade econômica da região do Alto da Serra do Botucaraí.
4° Que o inicio das obras ocorram pelos trechos urbanos.

Lideranças dos municípios colocaram demandas e aspirações de cada comunidade:

Soledade[1]

1º Construção de vias laterais (marginais) nos KM 245 ao KM 247 (trevo a trevo).

2º Construção de 2 dois tuneis para passagem de pedestres no KM 247+350 e 247+950

3º Construção de uma Passarela no KM 245.

4º Implantação do controle de velocidade no perímetro urbano através de redutores.

5º Iluminação e ajardinamento nos trevos de acesso à cidade.

ACIS – Associação Comercial e Industrial de Soledade

1º Prioridade para proteção aos pedestres.

2º Cuidado na fixação de tarifas (custo real).

3º Observar as questões da logística e distanciamento entre praças de pedágios.

Fontoura Xavier

1º Trevo de acesso de Fontoura Xavier.

2º Trevo de Acesso a Vila Assis.

3º Vias laterais (marginais) do Trevo secundário Parque de Eventos passando pelo trevo principal de acesso a Fontoura Xavier, até o Posto RH Riss.

4º Elevada ou Túnel na passagem para Vila Assis.

São José do Herval

1º Trevo de Acesso na Estação Rodoviária.

2º Trevo de Acesso ao centro da cidade.

3º Túnel e Via lateral com iluminação e redutores de velocidade ligando a cidade.

Tio Hugo[2]

1º Construção de Vias Laterais (marginais) no km 211+480m até o km 214 + 580m.

2º Construção de Trevo na travessia no km 213 + 500m

3º Uma Passarela para pedestre – km 213 + 550m

4º Trevo de Acesso ao Distrito Industrial km 211 + 480

5º Melhoria no Trevo de Acesso que liga a BR 386 a VRS 810, junto ao km 219.

6º Instalação de lombadas eletrônicas no km 213 + 500m e no km 214.

7º Iluminação Pública no Trecho Urbano.

Mormaço

1º Construção de trevo de acesso.

2º Construção de pista de retorno.

---

[1] Observar projeto em anexo.
[2] Conforme documento em anexo.

3º Iluminação e ajardinamento do trevo com redutor de velocidade.

.

Sendo o que tínhamos para o momento.

Atenciosamente,

Idioney Oliveira Vieira

Presidente do COREDE Botucaraí

Of. TH GAB Nº 064/2017 **Tio Hugo /RS 03 de abril de 2017.**

Excelentíssimo Sr. Presidente,

É com imensa satisfação que cumprimentamos Vossa Senhoria, parabenizando pelo importante trabalho que vem desempenhando frente a esta entidade.

Com o objetivo de contribuir através de sugestões e reivindicações, para elaboração das minutas de edital e contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos estudos de viabilidade, para **concessão da rodovia federal BR-386,** que está em fase de estudos técnicos Pela ANTT- Agencia Nacional de Transportes Terrestres, passo a informar-lhe os principais pontos onde o poder público municipal de Tio Hugo-RS, entende ser necessário a realização de investimentos imediatos, caso de fato, haja a confirmação da concessão no sistema de cobrança de pedágios, conforme destacamos abaixo por ordem de prioridade:

1º - Construção de trevo no Km 213 + 500m, com objetivo de facilitar a travessia, tendo em vista o alto fluxo de veículos que utilizam desse local em função de ser o principal acesso aos comércios do Município;

2º - Construção de passarela para pedestres no Km 213 +550m;

3º - Construção de vias marginais compreendendo o trecho do Km 213 + 480m até Km214 + 580m, em ambos os lados da rodovia, visando melhorar o acesso aos Bairros Boa Esperança e Loteamento Sippel, no Bairro Centro;

4º - Construção de trevo no Km 211+480m, que dá acesso ao Distrito Industrial do município;

5º - Melhorias no Trevo de Acesso que liga a BR 386 a VRS 810, junto ao Km 219;

6º - Instalação de lombadas eletrônicas no Km 213 +500m e no Km 214;

7º - Iluminação Pública no trecho Urbano.

RUA VENEZUELA, 286 - PROGRESSO - Fone/Fax: (54) 3338-9167 - CEP 99848-000 - TIO HUGO - RS

Tio Hugo - RS Prefeitura Municipal Rota das Terras

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Sendo o que se apresentava para o momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer informações complementares pelo fone (54) 3338-9167 ou e-mail: prefeito@tiohugo.rs.gov.br, na oportunidade em que reiteramos votos de apreço e consideração.

GILSO PAZ
Prefeito Municipal

Exmo. Senhor
IDIONEY OLIVEIRA VIEIRA
PRESIDENTE – COREDE DO ALTO DA SERRA DO BOTOCARAÍ

RUA VENEZUELA, 285 - PROGRESSO - Fone/Fax (54) 3338-9167 - CEP 99643-000 - TIO HUGO - RS

Resposta da área técnica: Informamos que, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari. Cabe neste sentido salientar que a redução do número de praças levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça,

uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Concordamos com a sua contribuição, a qual estipula o início efetivo das obras de duplicação da BR-386 a partir do 3º ano de concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental, procedimentos os quais serão iniciados quando do início do prazo da concessão.

Ainda, sobre o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

336. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.008219-2017-11

Assunto: Moção de Repúdio à proposta apresentada pela ANTT para a concessão das rodovias BR-101/290/448/386

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

MOÇÃO Nº 002/2017

PREZADO SENHOR PRESIDENTE:

Apresento a Vossa Senhoria, nos termos do Art. 120 e Parágrafo único do Regimento Interno, a presente **MOÇÃO DE REPÚDIO** à proposta apresentada pela Agência Nacional de Transportes (ANTT), de concessão das rodovias BR-101/RS, BR-101/SC, BR-386/RS, BR-448/RS e BR-290/RS, pelo período de 30(trinta) anos, bem como, instalação de praças de pedágio, aprovada por unanimidade, pela Câmara Municipal de Vereadores de Muçum/RS, em Sessão Ordinária realizada no dia 20 de março de 2017 e lavrada em Ata nº 007/2017.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2017.

MAURO ANTÔNIO CIPRIANI

PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE MUÇUM

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.007954/2017-07
05/04/2017 16:48

EXMO.SR.

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

DIRETOR DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES - ANTT

MOÇÃO DE REPÚDIO 002/2017

MATEUS GIOVANONI TROJAN, Vereador da Câmara Municipal de Muçum, propõe **MOÇÃO DE REPÚDIO à proposta apresentada pela Agência Nacional de Transportes (ANTT), com o apoio da totalidade dos vereadores desta Casa,** contendo o seguinte teor:

Em Audiência Pública realizada no dia 16 de março de 2017, no Teatro Univates, em Lajeado, foi apresentado a proposta de concessão das rodovias BR-101/RS, BR-101/SC, BR-386/RS, BR-448/RS e BR-290/RS, pelo período de 30 (trinta) anos, bem como instalação de praças de pedágios e devidos valores máximos das taxas que poderão ser cobradas pela(s) empresa(s) vencedoras do edital. Ainda na ocasião, a ANTT explanou sobre as obras, serviços e períodos de execução que contemplam o complexo projeto de concessão.

Apresenta-se, assim, para votação, a presente Moção de Repúdio à proposta apresentada, que será direcionada à própria ANTT e demais órgãos e autoridades competentes, pois a referida proposta, no formato atual, não satisfaz as necessidades da região dos Vales do Rio Pardo e Taquari, bem como não assegura a qualidade dos serviços prestados e da infraestrutura e logística de trânsito das rodovias em questão. Além disso, cita-se como incoerentes e desproporcionais os valores estipulados como taxas autorizadas a serem cobradas nas praças de pedágios. Como citado por algumas lideranças regionais na referida Audiência Pública, a região não tem estrutura e poder aquisitivo para suportar tamanhas despesas de locomoção, que podem chegar a valores superiores a R$ 40,00 (quarenta reis), em taxas somadas de pedágios somente em um deslocamento de um dia, ida e volta, para Porto Alegre.

Ainda, ressalta-se que, em geral, a população não é contra, enquanto sociedade e região, a proposta de instalação das praças de pedágio em si, porém, não há como admitir e acatar em sã consciência a proposta excessivamente onerosa apresentada pela ANTT. Vale lembrar que a BR-386, uma das rodovias em questão, esteve concedida durante um longo período de 15 (quinze) anos, que pode ser citado como uma das piores experiências da história da região, pois, nesse mesmo período, com cobrança de taxa de pedágio, os trechos correspondentes não receberam, sequer, um pequeno trajeto de duplicação, além de não haver a conservação apropriada da rodovia.

Isso posto, conclui-se que esta Casa Legislativa, o município de Muçum e toda a população do Vale do Taquari não aceitam e não admitem a realização do projeto de concessão das rodovias da ANTT no formato atual, solicita a recomposição do projeto, bem como, a abertura para novas discussões e cedências em diversos aspectos, em especial, ao cumprimento de demandas de infraestrutura e redução de taxas nas praças de pedágio e requer, que esta Moção de Repúdio, seja submetida a Plenário e aprovado pelo mesmo.

Sala de Sessões, em 20 de março de 2017.

Mateus Giovanoni Trojan
Autor da Moção

Mauro Antônio Cipriani

Adair José Villa

Alberto Barronio

Carlos Eduardo Ulmi

Amarildo Baldasso

Luis Antônio Bassetto

Gilmar Marcolin

Alex Colossi

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e

serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, podemos citar a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção) logo no início do prazo da concessão, assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) depois de 6 meses do início do prazo da concessão, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação do projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

337. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.189515-2017-33

Assunto: Inclusão de melhorias no Edital de Concessão da BR-101

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

50500.189510/2017-55

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

Of. Nº 35/17 Dom Pedro de Alcântara, 27 de março de2017.

Ilmo. Senhor:

O Poder Legislativo Municipal de Dom Pedro de Alcântara, vem a presença de Vossa Senhoria reivindicar que conste no Edital de concessão da BR 101, no trecho que compreende o Município de Dom Pedro de Alcântara, conforme segue:

Iluminação Pública no acesso do Município;

Ruas paralelas no trecho que compreende o Km 12 até o Km 10.5, na Localidade de São Bráz, por ambos os lados da Br 101;

Passarelas para pedestres nas localidades de São Bráz e Porto Colônia;

Elevação do acesso de nível inferior para no mínimo 5,50 metros de altura;

Construção de retorno no Km 13 da BR 101 para acesso da Localidade de Porto Colônia bem como ao Paradouro 86 daquela Localidade;

Encaminhamos ainda a Ata da Audiência Pública realizada em Junho de 2013 com as reivindicações da Comunidade juntamente com laudo fotográfico.

Na certeza de Vosso pronto atendimento;

Atenciosamente;

Sandro Z. S. Webber
Presidente da Câmara

Ilmo. Senhor
Leonardo Cavalcanti
Presidente da ANTT
Brasília, DF.

Avenida Central, 089 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 664.0001 - Fax: (51) 3664 0001

Ata da Audiência pública sobre Obras Complementares realizada na localidade de porto Colônia.

Aos vinte e quatro dias do mês de junho de dois mil e quatorze, na localidade de Porto Colônia, na sociedade Grêmio Esportivo Gaúcho, às dezesseis horas realizou-se a Audiência Pública sobre as Obras Complementares na BR 101. O presidente do legislativo Municipal, senhor Eugênio Model Lumertz explanou sobre o pedido de Audiência Pública para ouvir a população das localidades de São Braz, Porto Fagundes e Porto Colônia e deu abertura aos trabalhos. A seguir passou a palavra ao vereador Sandro Webber que explicou que foi procurado pelo presidente da Câmara de Vereadores de Terra de Areia, senhor Milton, que tem a intensão de fazer encontro com os Vereadores da legislatura de 2001 a 2004 que fizeram manifesto naquela época para duplicação da BR 101 e também da população dessas localidades que de alguma forma está sendo prejudicada com a falta de várias obras que não contemplaram grande parte da população. Após o Sr. Presidente passou a palavra aos presentes que se manifestaram sobre o assunto em pauta, sendo o que descrevo a seguir: Instalação de pardal no trecho que compreende entre a saída do Paradouro 86 até o inicio da variante ambiental; redutores de velocidade em todo o trecho que compreende as localidades de São Braz e Porto Colônia; abrigos, refúgios e paradas de ônibus nos trechos que compreendem as localidades de Porto Fagundes, Porto Colônia e São Braz(falta as paradas e os refúgios das paradas 19 e 21); Rua lateral que sai desde a saída da Rua da Furna até o retorno em direção a Santa Catarina; Iluminação pública em todo o trecho que compreende as três localidades mencionadas; Término de calçamento em área de passeio em alguns trechos das três localidades; Elevada (viaduto?)de acesso e de retorno no Bairro Porto Colônia no inicio da variante ambiental; Passarelas no KM 13,6, (em frente as paradas nº 18) e também no KM 10 na localidade de São Braz(na saída da Rua da Figueira); Aumento de largura e altura na entrada de acesso inferior ao Município de Dom Pedro de Alcântara; Entrada de acesso ao município de Dom Pedro de Alcântara depois da casa do Sr. Manoel dos Santos(+ ou – no KM 12,2) Escoamento pluvial na Rua lateral em frente a casa do Sr. Roberto da Rosa Bitencourt; e também da água que vem do morro em frente a casa do Sr. Manoel Apolinário dos Santos (a água cai na pista e escorre por cem metros), Sinalização vertical nos trechos que compreendem as três localidades; Ciclovia nos trechos que compreendem as três localidades; Saída da Rua lateral para BR 101 no KM 13; Fazer os proprietários cumprirem os limites onde foram indenizados (cercas além do limite da área de domínio); Acesso a Dom Pedro de Alcântara após entrada de nível inferior na saída de Dom Pedro de Alcântara, no KM 11,9; delimitação da rua lateral e Posto de Combustível (Paradouro 86, não tem definição o que é rua e o que é pátio do posto de combustível e entrada e saida); indenizações do Sr Flávio Neres e Sr. Carlos Ronei Justo Pinho, onde há uma curva na rua lateral e também não há área de passeio; Rua lateral de São Braz até a entrada de Dom Pedro de Alcântara no sentido Torres/Dom Pedro de

Sr. Eugênio Model Lumertz disse que a ata da Audiência Pública será encaminhada ao Ministério Público e aos órgãos responsáveis pela construção/manutenção da rodovia e também será feita moção de apoio as obras solicitadas nesta audiência. Nada mais havendo a tratar encerrou a presente Audiência Pública que após lida e aprovada a ata será assinada pelo senhor presidente Eugênio Model Lumertz e pelo secretário dos trabalhos senhor Sandro Webber.

Eugênio Model Lumertz	Sandro Webber
Presidente	Secretário

Lista de presença da Audiência Pública sobre Obras Complementares da BR 101, nas localidades de Porto Fagundes, Porto Colônia e São Braz, município de Dom Pedro de Alcântara.

Nº	NOME	LOCALIDADE	DOCUMENTO	ASSINATURA
1	Célio Rodrigues de Oliveira	Porto Colônia	137841 - FAB	
2	Sonia Weber	Porto Colônia	1024255525	
3	José [illegible] Sebastião	Porto Colônia	1015078676	
4	Cleuso Pedro Pereira	Porto Fagundes	2038473/01	
5	Flávio Alves da Rosa	Porto Colônia	805176541-05	
6	Francisco Silveira Dimas	Porto Colônia		
7	Solange Beffa Chaves	Porto Colônia		
8	Sandra Maria Rocha dos Santos	Porto Colônia	906914481	
9	Gabriel Becker Pereira	Porto Colônia	3114514436	
10	Marta Benck Becker	Porto Colônia	704 402.470-04	Marta Benck Becker
11	Marlima Becker Pereira	Porto Colônia	1114514428	Marlima Becker Pereira
12	Elizane Ana Pereira Matos	Porto Colônia	4051514117	
13	[illegible]	Porto Colônia	705152 7278	
14	ROGÉRIO SCHWANCK HAHN	PORTO DA COLÔNIA	901-044-040-00	Rogério S. Hahn
15	[illegible]	Morro dos Boffa	704.832 72[illegible]	
16				
17				

	Nome	Localidade	Documento	Assinatura
38	Camila de Rosa Weber	Porto Colonia	4014 504 591	Camila Weber
39	Denatiara Rosa Weber	Porto Colonia	904 203 241	[illegible]
40	Cirlei de Rosa Weber	Porto Colonia	2103 580 024	[illegible]
41	Tatiana Mengue Zeffa Pilotti	Porto Colonia	024 454 130 64	[illegible]
42	Carlos Renci Jesko Pinho	Porto Colonia		[illegible]
43	Gabriela Farias Pinto	Porto Colonia		[illegible]
44	Ivac Pereira dos Santos	Porto Fagundes	483 024 200 63	[illegible]
45	Amauri Lippert Cardoso	Porto Fagundes		[illegible]
46	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
48	[illegible]	Porto Colonia	[illegible]	[illegible]
49	[illegible]	Porto Colonia	[illegible]	[illegible]
50	[illegible]	Porto Colonia	[illegible]	[illegible]
51	[illegible]	Porto Colonia	[illegible]	[illegible]
52	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
53	[illegible]	[illegible]		[illegible]
54	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55	[illegible]	[illegible]		[illegible]
56	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
57	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Câmara Municipal de Dom Pedro de Alcântara

Of. nº 111/2013

Dom Pedro de Alcântara, 23 de outubro de 2013.

Ilmo. Senhor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente, vimos respeitosamente à presença de V. Sª., solicitar que sejam instalados redutores de velocidade, bem como sinalização adequada, nas ruas paralelas e correspondentes aos quilômetros 10 e 10,5 da BR 101, na Localidade de São Brás, município de Dom Pedro de Alcântara, RS.

A instalação destes redutores de velocidade é de fundamental importância para a segurança da população, visto que os veículos que circulam pelo local desenvolvem velocidade acima do permitido, causando iminente risco de acidentes aos demais usuários da via (pedestres, carroceiros).

Sendo o que se apresentava para o momento, nos colocamos à disposição e subscrevemos-nos com especial apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

Luciano Raupp
Vereador

Elton Bernst
Vereador

Sandro Webber
Vereador

PROTOCOLO UNIDADE LOCAL
10ª UNIT/DNIT
ENTRADA EM 23/10/13

OSMAR SANTOS DA ROSA
UL Osório/RS - DNIT
Ap. Admº - Mat 1528-8

Ilmo. Sr.:
Delmar Pellegrini.
Supervisor Chefe do DNIT.
Osório – R/S.

Dom Pedro de Alcântara/RS, 26 de março de 2013.

Recebido 26.03.2013

MARINEZ CHIELE
Gerente de Projetos
Mat.: 1569700

Ofício nº 34/2013

Ilmo. Sr. Diretor:

Ao cumprimentá-lo cordialmente e expressando os mais elevados cumprimentos de estima e consideração pelo excelente trabalho desempenhado por este órgão, vimos à presença de Vossa Senhoria, reforçar o pedido anteriormente efetuado pelos Edis do Município de Dom Pedro de Alcântara para que sejam concluídas as obras, bem como efetuadas as obras complementares no trecho sul da BR 101, mais especificamente, no trecho que corta o município de Dom Pedro de Alcântara, no Estado do Rio Grande do Sul.

Destacamos que as obras da duplicação da BR 101 foram de extrema importância para nosso município.

Entretanto apesar da duplicação, várias obras complementares precisam ser efetuadas, objetivando o bom funcionamento da rodovia e principalmente, a segurança de seus usuários e das pessoas que residem as suas margens.

No caso do município de Dom Pedro de Alcântara, verificamos que várias obras precisam ser executadas, tais como, paradas de ônibus e refúgios com área de escape, muretas de segurança, passarelas, vias paralelas, calçadas nas margens da rodovia, e urgentemente modificações no trevo de acesso do município.

Destaca-se ainda que somente na comunidade de Porto Colônia, a qual é dividida pela rodovia, ``houve além de graves acidentes de veículos, três atropelamentos num curto espaço de tempo, sendo dois com vítimas fatais.

Sendo assim, solicitamos com a máxima urgência, que sejam efetuadas as obras necessárias na BR 101.

Sem mais para o momento, colocamo-nos a disposição para qualquer tipo de informação.

Atenciosamente,

Av. Central, 89 - Centro - CEP: 95568-000 - Fone: (51) 3664.0001 - Fax: (51) 3664.0001

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Rio Grande do Sul
Sala do Cidadão

PR/RS-000249591/2013

MPF - PR-RS
1.29.000.00 2019/2013-56

TERMO DE REPRESENTAÇÃO

Data: 29/08/2013
Horário: 10h e 40 min.

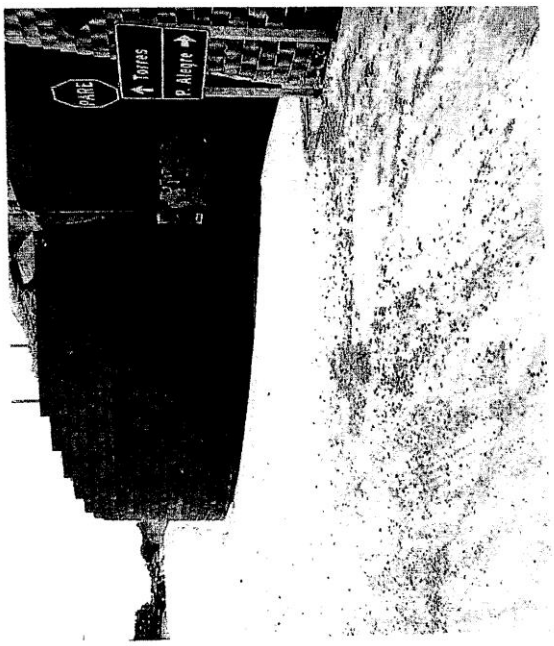
Nome: Sandro Webber
Endereço: Av. Central n. 89 Bairro: Centro
Município: Dom Pedro de Alcantra Estado: RS
CEP: 95568-000
Telefone: 3664-0001
E-mail: sandrowebber1@gmail.com C.P.F.: 473775180/49
Documento de Identificação: 1024258525
Órgão expedidor: SSP/RS

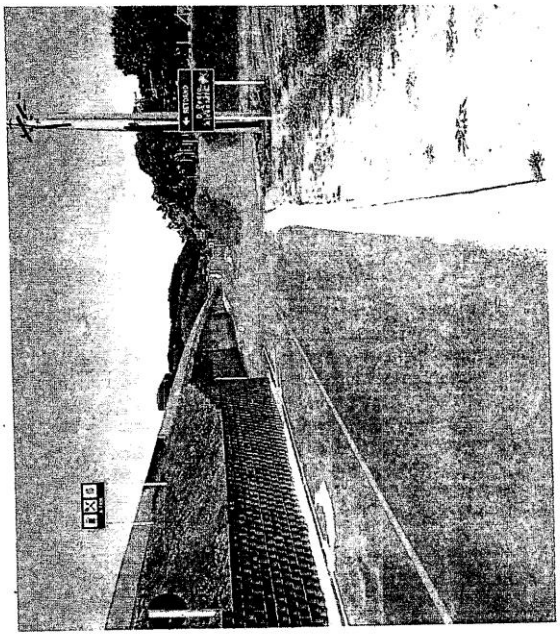
ALEGAÇÕES: Os representantes apresentam documentação, que está anexada, referente à situação da BR 101 no município de Dom Pedro de Alcantra. Informam que faltam obras complementares que colocam a população em risco de vida.

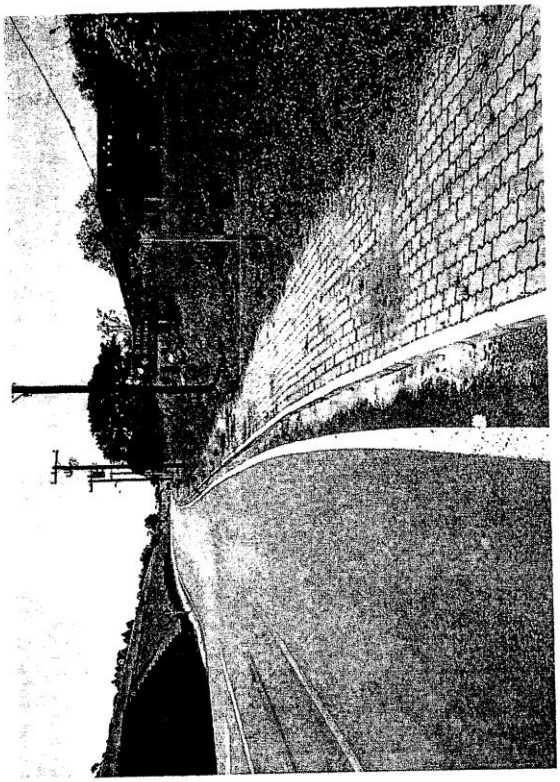
Sandro Webber - Representante

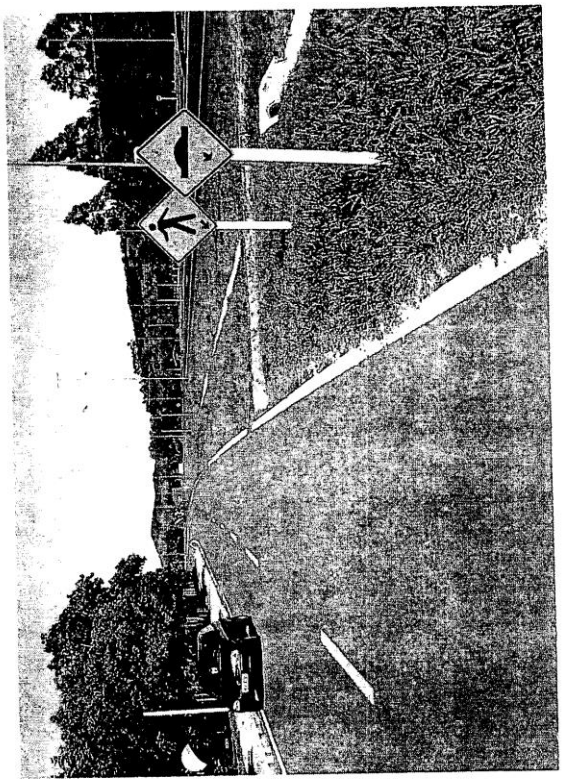
Fabiano Lumertz Justo - Representante

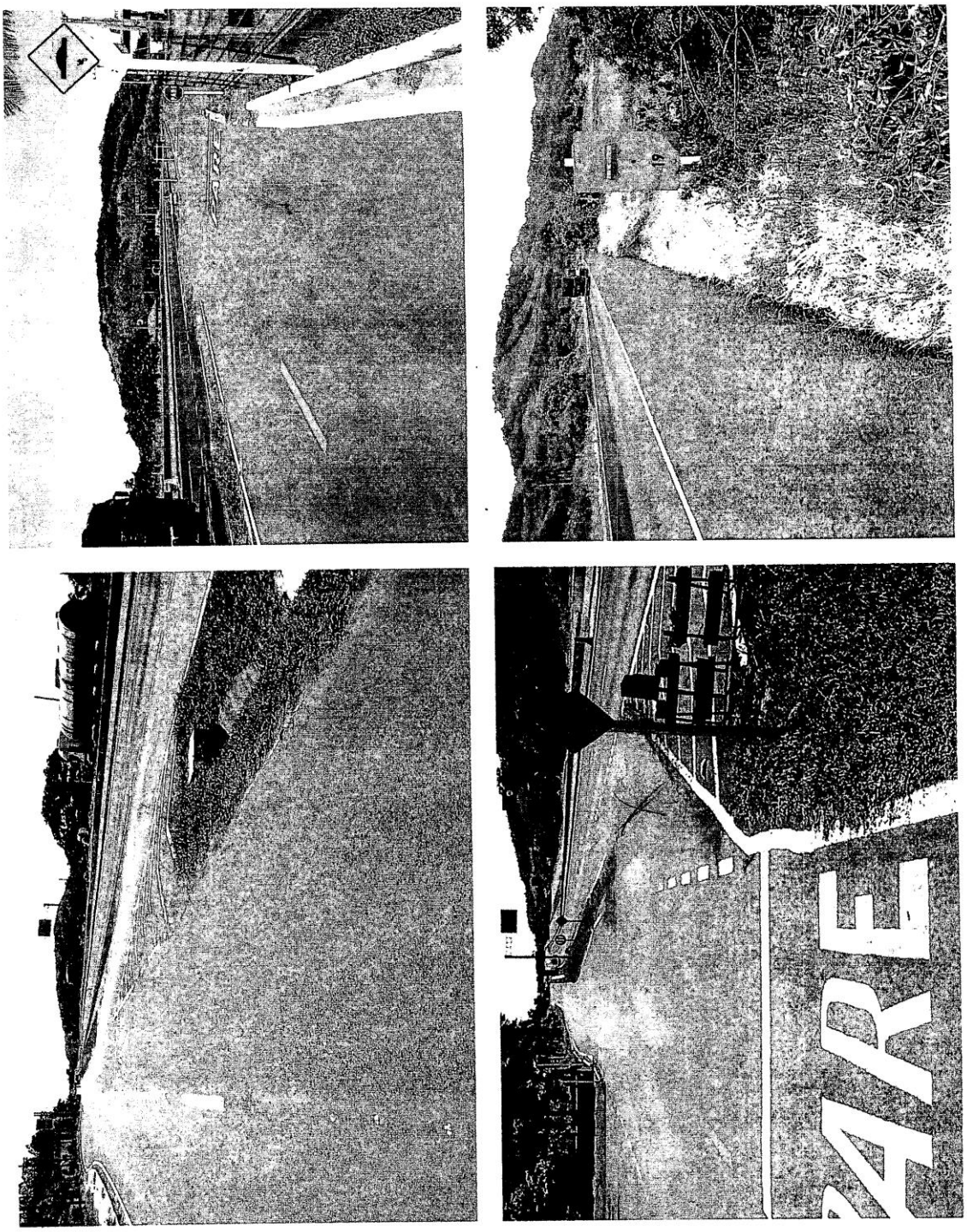
Guilherme dos Santos Souza Servidor:

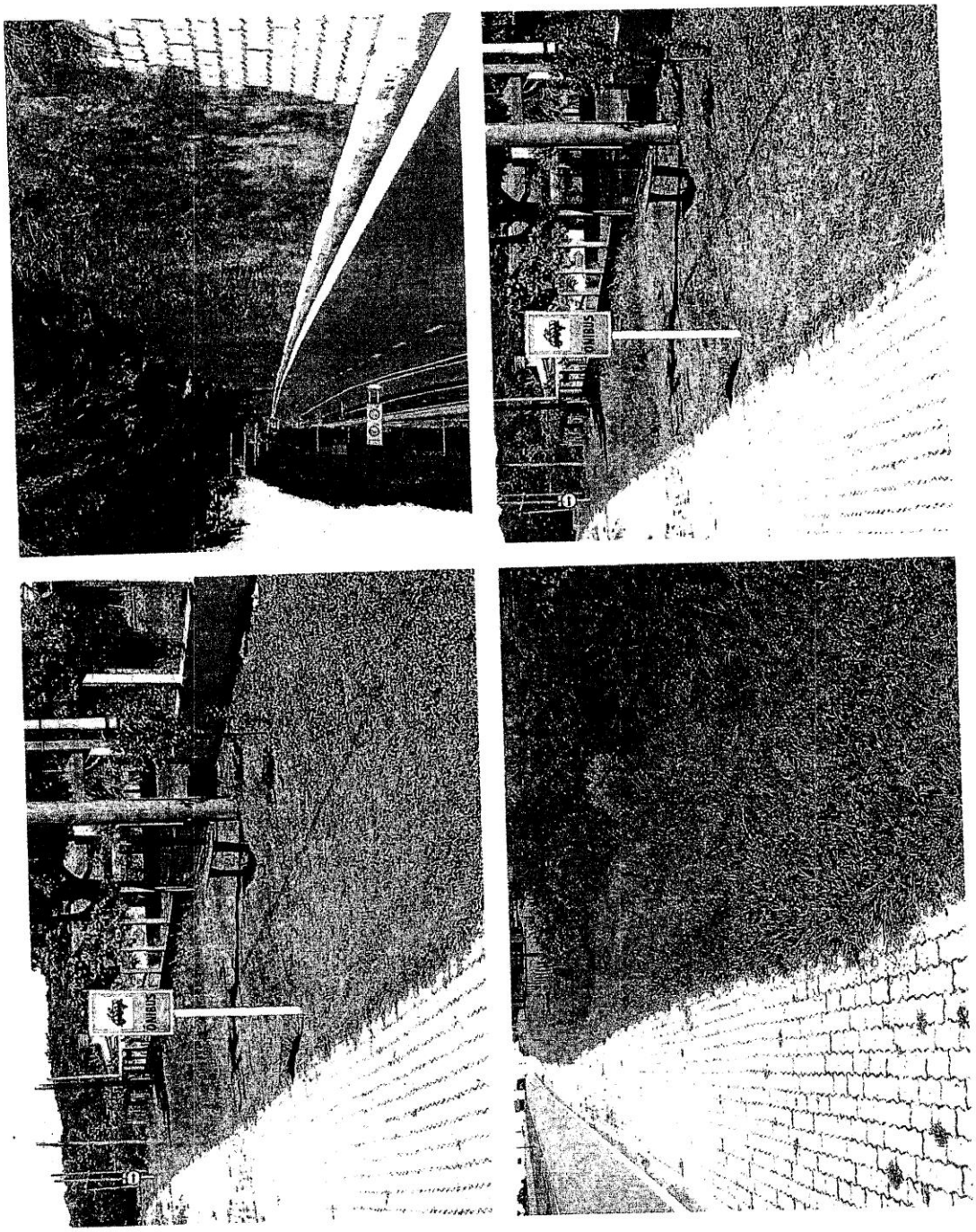

PARE
Torres
P. Alegre


RETORNO
P. ALEGRE
ALVORADA









Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior

existente nesse local tem
gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de
altura e colocado um pórtico com limitaçao da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar
condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar
a distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.
Será equacionada a implantação de 1 passarela em São Braz.
Relativamente à iluminação, a mesma está prevista para todos os trechos urbanos, interseções em desnível, retornos em nível e passarelas.

338. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.010414/2017-01

Assunto: Contribuições referente ao Programa de Concessão - Posto de Fiscalização da ANTT

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Unidade Regional do Rio Grande do Sul
Avenida Ipiranga, 2897 - Bairro Santana – Porto Alegre – RS – CEP 90610-001
Fone: 51 3375-4700 – e-mail: marisa.tiefensee@antt.gov.br

Memorando nº 135/2017/COINF-URRS/SUINF

Porto Alegre/RS, 25 de abril de 2017

Ao Senhor
Luiz Fernando Castilho
SUINF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.010414/2017-01
25/04/2017 12:10

Cc.
Ao Senhor
Marcelo Alcides dos Santos
GEFOR/SUINF

Assunto: **Audiência pública nº 001/2017 – Contribuição referente ao programa de concessão– Posto de Fiscalização da ANTT**

Prezado Senhor,

1. Considerando a realização da Audiência Pública nº 001/2017, com o objetivo de tornar público e colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

2. Considerando que a minuta do Programa de Exploração da Rodovia – PER, não prevê a implantação de um posto de fiscalização da ANTT, ao contrário da maioria dos contratos de concessão assinados em 2014, integrantes da 3ª Etapa do PROCOFE.

3. Fazemos algumas considerações a esse respeito. Entendemos como necessária a implantação de um posto de fiscalização da ANTT por parte da concessionária, por diversos motivos.

4. Na Frente de Serviços Operacionais, estão previstos diversos equipamentos com informações em tempo real da concessão, para conhecimento, validação e outras providências (sistemas do CCO, arrecadação, tráfego, controle de velocidade, pesagem) e para um melhor funcionamento é ideal que esses equipamentos estejam conectados a fibra óptica da concessão (sem oscilações de sinal de internet nem restrições de segurança das redes internas da ANTT), além da necessidade de manutenção constante por parte da concessionária.

5. Nesse sentido, destaca-se o item 3.4.7 - Pesagem, se prevê que os postos de pesagem veicular devem ter todos os equipamentos necessários inclusive para autuação a ser efetuada pela ANTT, que deve contar com sala própria. Principalmente determina-se que a concessionária deve instalar todos os recursos para implementação de um sistema de autuação remota por parte da ANTT. Isso reforça a necessidade de ter instalações separadas das instalações da concessionária e da necessidade de conexão a fibra óptica da concessão.

6. No item 3.4.10 do PER, dentre das obrigações da nova concessionária, no escopo ao sistema de guarda e vigilância patrimonial, está prevista à implantação de estrutura de vigilância patrimonial para fiscalizar, dentre outros, o posto de fiscalização da ANTT.

7. Ainda, considerando a previsão do Item 3.4.11 do PER, de veículos para fiscalização da ANTT, considera-se que o fato de serem previstos veículos para a fiscalização reforça a necessidade de haver instalações cuja manutenção e conservação seja de responsabilidade da concessionária para garantir a integridade dos mesmos minimizando questionamentos futuros.

8. Enfim, a instalação de um posto de fiscalização garante que, em um prazo de trinta anos, haverá instalações físicas para o uso da fiscalização da concessão, minimizando risco de alterações no contexto da agência, e garantindo que os seus equipamentos serão sempre atualizados sem estarem sujeitos a burocracia da administração pública e existência de dotação orçamentária. Ainda é possível prever que a concessionária disponibilize nesse local equipamentos para o uso na fiscalização do sistema rodoviário.

9. Nesse sentido, segue sugestão de texto para previsão de construção de Posto de Fiscalização da ANTT. Foi utilizado como base a redação da minuta de PER que foi para audiência pública das concessões das BR-364/060/MT/GO e BR-364/365/GO/MG.

Escopo	Implantação e operacionalização de postos de fiscalização da ANTT, em local a ser definido pela ANTT.
Parâmetros Técnicos	Os postos de fiscalização da ANTT terão, no mínimo, 200 m² de área edificada, área de 125 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como *tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Os postos devem ser construídos de alvenaria de tijolos, podendo ser empregados tijolos cerâmicos ou blocos de cimento.
	Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de banco de dados e/ou aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas praças de pedágio e auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO. Os equipamentos, conexão à internet e mobília aqui previstos deverão atender um total de 10 técnicos.
	Deverão ainda ser disponibilizados, para a fiscalização do sistema rodoviário, os seguintes equipamentos: retrorrefletômetro horizontal e vertical, pêndulo britânico, treliça de alumínio padronizada para medição de flecha nas trilhas de roda, perfilômetro a laser com no mínimo 3 feixes permitindo a medição de IRI e desnível entre faixa e acostamento e trilha de roda.
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos necessários e adequados.
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação.
	A Concessionária poderá, por conveniência da ANTT, disponibilizar um escritório avançado para receber a equipe de fiscalização, até a implantação e operacionalização de postos de fiscalização da ANTT.
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Em até 12 meses após a definição do local pela ANTT.

10. Assim, encaminhamos a documentação para apreciação dessa superintendência.

Atenciosamente,

Marisa Dagmar Tiefensee
Coordenadora de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – URRS/ANTT

3

Resposta da área técnica: A contribuição não foi aceita.

339. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50520.009909-2017-89

Assunto: Encaminhamento do Parecer Técnico nº 034/COINF-URSS que versa sobre a análise e proposições técnicas da minuta de edital de concessão RGS BR 290/448/386/101

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Unidade Regional do Rio Grande do Sul
Avenida Ipiranga, 2897 - Bairro Santana – Porto Alegre – RS – CEP 90610-001
Fone: 51 3375-4700 – e-mail: marisa.tiefensee@antt.gov.br

Memorando nº 130/2017/COINF/URRS/ANTT

Porto Alegre-RS, 18 de abril de 2017.

À Senhora
Mírian Ramos Quebaud
SUINF/GEROR

Assunto: Encaminhamento do Parecer Técnico Nº 034/COINF-URSS que versa sobre Análise e Proposições Técnicas da Minuta de Edital de Concessão RGS. (BR's 290/448/386/101).

Referência: Audiência Pública nº01/2017

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.009909/2017-89
20/04/2017 11:42

Prezada Senhora,

Estamos encaminhando, para avaliação da GEFOR/SUINF, o **Parecer Técnico nº 034/2017/COINF-URRS,** de autoria do Engº André G. Mânica, servidor lotado nessa unidade da Agência, o qual faz análises e proposições técnicas acerca dos principais parâmetros técnicos e de desempenho pertinentes à minuta do Edital de Concessão Rodoviária do Rio Grande do Sul atualmente colocado em exposição.

O referido Parecer Técnico atende as orientações contidas na Comunicado da Audiência Pública 01/2017/ANTT de 31/03/2017.

Caso esta Gerência considerar adequadas as proposições técnicas decorrentes do referido documento, encaminhe-as à apreciação superior da Comissão que avalia às contribuições da Audiência Pública Nº 01/2017/ANTT.

Atenciosamente,

Marisa Dagmar Tiefensee
Coordenadora de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da URRS/ANTT

AGÊNCIA
TRANSPORT

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.009910/2017-11
20/04/2017 11:45

Unidade Regional do Rio Grande do Sul
Avenida Ipiranga, 2897 - Bairro Santana – Porto Alegre – RS – CEP 90610-001
Fone: 51 3375-4700 – e-mail: marisa.tiefensee@antt.gov.br

Memorando nº 129/2017/COINF/URRS/ANTT

Porto Alegre-RS, 18 de abril de 2017.

À Engenheira
Marisa Dagmar Tiefensee
COINF-URRS/ANTT

Assunto: Parecer Técnico Nº 034/COINF-URSS que versa sobre Análise e Proposições Técnicas da Minuta de Edital de Concessão Rodoviária do RGS (BR's 290/448/386/101).

Referência: Comunicado de Audiência Pública nº01/2017/ANTT (em anexo)

Prezada Coordenadora,

Conforme instruções depreendidas na Audiência Pública Nº01/2017/ANTT, estamos encaminhando, a vossa senhoria para conhecimento, o **Parecer Técnico Nº 034/COINF-URSS** o qual realiza análise e Proposições Técnicas da Minuta de Edital de Concessão Rodoviária do RGS (BR's 290/448/386/101).

O trabalho visa, de forma expedita, analisar os principais parâmetros técnicos e de desempenho das rodovias BR's 101/290/386/448/SC/RS propostos na minuta do Edital de Concessão, tendo o propósito de contribuir para os necessários ajustes técnicos à formatação do documento licitatório.

Tais parâmetros geram repercussões no sistema de qualidade da concessão rodoviária na forma de prestação de serviços ao usuário, preservação do patrimônio estradal e racionalização dos custos de transporte incorridos pela sociedade.

Por fim, solicitamos que encaminhe, posteriormente, o referido Parecer Técnico para avaliação da GEROR/SUINF/ANTT para que, caso essa Gerência entender que as proposições técnicas colocadas estão fundamentadas e podem servir para o aperfeiçoamento do Edital de Concessão, submeta-as à apreciação superior da Comissão que avalia às contribuições da Audiência Pública Nº 01/2017/ANTT.

Atenciosamente,

Engº André G. Mânica
Especialista em Regulação COINF-URRS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

COMUNICADO RELEVANTE Nº 4, DE 31 DE MARÇO DE 2017

Na qualidade de Presidente da Audiência Pública nº 001/2017, designado pela Deliberação ANTT nº 25, de 30 de janeiro de 2017, **comunico a prorrogação do prazo para recebimento de contribuições até às 18h do dia 01 de maio de 2017 (horário de Brasília)**, cujo objetivo é tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da Rodovia BR-101/290/386/448/SC/RS, no trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS; da BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); da BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98; da BR-386, no entroncamento com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entroncamento com a BR-448; e da BR-448, no entroncamento com a BR-386 até o entroncamento com a BR-116/290.

As informações específicas sobre a matéria e procedimentos relacionados à realização e participação na Audiência Pública estão disponíveis no sítio eletrônico da ANTT (http://www.antt.gov.br) – Audiência Pública nº 001/2017, bem como na Sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT/ Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, no Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - Brasília – DF, CEP: 70200-003.

CÉSAR AUGUSTO SANTIAGO DIAS
Presidente da Audiência Pública nº 001/2017

PARECER TÉCNICO nº 034/2017/COINF-URRS

Porto Alegre, 18 de abril de 2017.

Assunto: Análise expedita dos principais Parâmetros Técnicos e de Desempenho propostos na minuta de Edital de Concessão Rodoviário afeitos as BR's 101/290/386/448/SC/RS

Referência: Audiência Pública nº 1/2017 ANTT

OBJETIVO

1. Por meio deste Parecer Técnico objetiva-se, de forma expedita, analisar os principais parâmetros técnicos e de desempenho das rodovias BR's 101/290/386/448/SC/RS propostos na minuta do Edital de Concessão pertinente à **Audiência Pública nº1/2017/ANTT**, tendo o propósito de contribuir para os necessários ajustes técnicos à formatação do documento licitatório. Tais parâmetros geram repercussões no sistema de qualidade da concessão rodoviária na forma de prestação de serviços ao usuário, preservação do patrimônio estradal e racionalização dos custos de transporte incorridos pela sociedade.

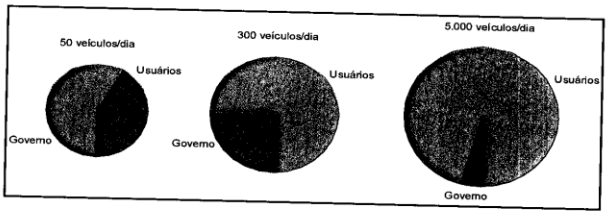
INTRODUÇÃO

2. O papel da Agência Rodoviária é regular um contrato de concessão, tanto na fase de concepção, como na de execução, de forma que haja um equilíbrio técnico e financeiro na participação dos três envolvidos: governo, o qual é o representante da administração pública que detém a posse dos bens rodoviários; a concessionária que presta o serviço mediante remuneração financeira (tarifa) e os usuários que são os tomadores do serviço e os beneficiários do produto da concessão (transporte).

3. Depois de um certo nível de tráfego na rodovia, conforme se observa na figura abaixo, os custos dos usuários têm participação majoritária nos custos totais no transporte, ou seja, preponderam sobremaneira aos custos do

governo, nesse caso, os custos da concessionária que tem o serviço delegado. Por outro lado, os custos dos usuários, mesmo que muito relevantes, não são tão simples de contabilizar, pois há necessidade de modelagens mais complexas para mensurá-los, o quem nem sempre acontece na proposição de editais.

Figura 1 – Diagrama dos custos de transporte por fluxo de veículos (ODOKI,2000)



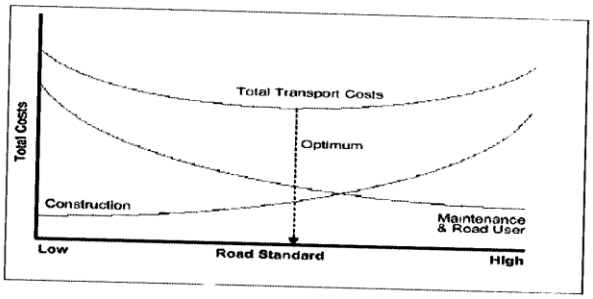
4. Para melhor entender o nível de investimentos exigidos e a qualidade de serviços a serem prestados no contrato de concessão é necessário conceituar o conjunto de custos abarcados pela sociedade no empreendimento que, por óbvio, não se resumem apenas nos custos diretos e indiretos da concessionária para prestar o serviço. Envolvem também o entendimento dos custos incorridos pelos usuários que trafegam na rodovia.

5. Os primeiros conjuntos de custo primários para a análise do ciclo de vida de um projeto, no caso uma concessão pública de infraestrutura rodoviária, incluem os custos de investimento de capital (custos absorvidos pela concessionária) para ampliação, manutenção e restauração da rodovia mediante ressarcimento via cobrança de tarifa. O segundo conjunto de custos é formado pela operação dos veículos (custos absorvidos pelo usuário). Ambos os custos dependem do padrão ("road standard") estabelecido para a qualidade da via a ser mensurada, através de um conjunto de indicadores de qualidade. No caso do pavimento, um parâmetro que mede a funcionalidade do pavimento é o coeficiente de irregularidade (IRI), por exemplo (WORLD BANK,2005).

6. À medida que cresce o investimento da concessionária na rodovia, melhorando as condições da pista de rolagem (reconstrução do pavimento, por exemplo), decresce o custo de manutenção da via, ao mesmo tempo em que cai o custo de operação do veículo que nela trafega (RODRIGUES, 2001). A questão, então, é determinar o ponto ótimo de custo do sistema que esteja associado a um determinado padrão de qualidade desejado. Ao modelo acima, podem ser

incluídos, adicionalmente, os custos de acidentes de trânsito, bem como outros custos e benefícios exógenos, tais como os decorrentes da questão ambiental. A figura, logo abaixo, ilustra esta situação:

Figura 2: Custos totais de transporte absorvidos pela sociedade (ODOKI,2000)



7. O custo total de transporte absorvido pela sociedade é; portanto, o resultado da soma de três conjuntos de custos que são os de **construção, conservação (manutenção)** das rodovias e **operação** de veículos pelos usuários. Um quarto conjunto denominado custos e benefícios **exógenos** podem ser eventualmente incluídos no estudo quando são conhecidos os parâmetros. O menor valor do custo total de transporte é o ponto economicamente ótimo para a escolha dos padrões da rodovia.

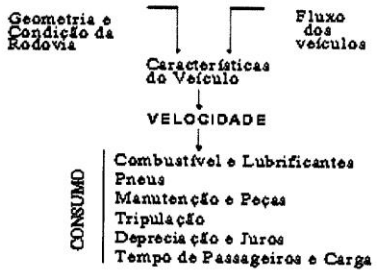
8. Os custos de construção abrangem os gastos da concessionária com a implantação das rodovias, ou seja, com terraplenagem, drenagem, pavimentação e obras de arte especiais, etc. Os custos de conservação são oriundos das ações de conservação programadas ou responsivas (em resposta a uma condição) ao longo do tempo da rodovia, aumentando à medida que o pavimento se deteriora. O consumo de componentes, a depreciação, as condições da superfície da rodovia, a velocidade de operação e o tipo de veículo são alguns dos fatores considerados no custo operacional dos veículos. Os custos exógenos mais comuns e quantificáveis são os gerados por acidentes, atrasos em viagem, poluição ambiental, dentre outros (ARCHONDO-CALLAO, 2002).

9. Conforme já foi ressaltado, há um conjunto de custos debitados à sociedade que, às vezes, não são levados em consideração no projeto de concessão, muito; embora sejam de grande importância: os custos incorridos aos próprios usuários ao trafegarem na rodovia pedagiada, ou seja, os custos veiculares. Torna-se necessário, então, avalia-los.

10. Pela lógica do projeto de concessão, os investimentos realizados nas melhorias do patrimônio estradal, devem ser revertidos em benefícios aos usuários tendo em vista que os mesmos diminuem os gastos econômicos com os veículos, tempo de viagem e obtém mais segurança viária.

11. Caso essa lógica for obedecida, a cobrança de tarifa justifica-se. Na figura abaixo, apresenta-se o modelo de custos operacionais veiculares absorvidos pelos usuários. Salienta-se que o impacto econômico deste custo, se considerado os custos totais de transporte, é considerado expressivo, pois cada valor unitário veicular deve ser multiplicado por milhares de veículos que perpassam uma rodovia. Este montante, finalmente, é multiplicado por 365 dias por ano. Os custos dos usuários, superam os outros custos envolvidos (construção e manutenção), após certo volume de tráfego. Daí a significância do mesmo.

Figura 3: Modelo de Custos Operacionais Veiculares (ODOKI,2000)



12. Por outro lado, os custos afeitos aos usuários são pouco estimados nas decisões para investimentos em infraestrutura de transporte que consideram, de forma geral, apenas os custos de implantação, construção e manutenção do patrimônio, ou seja, os desembolsos para erguer e manter a obra, no caso a estrada.

13. Os custos incorridos e debitados diretamente aos usuários, devem ser adequadamente mensurados no âmbito geral da contabilidade da concessão, pois representam parcela importante dos custos da sociedade. Tal premissa, deveria ser considerada no projeto da concessão.

14. Por óbvio, boas condições funcionais e estruturais da via, medidos através de adequados parâmetros técnicos e desempenho propicia ganhos aos usuários na forma de baixos dispêndios em manutenção e operação veicular, economia do tempo de viagem, além da melhoria da segurança viária. Conclui-

se que, por todos os motivos já elencados, no projeto da concessão, esses indicadores devem ser criteriosamente estipulados para que os serviços da concessão tenham garantia do Sistema da Qualidade e custos racionalizados para a sociedade.

3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

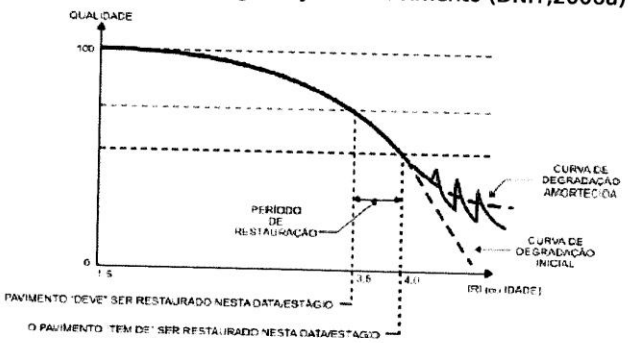
1. A grande preocupação dos técnicos que atuam na área de infraestrutura rodoviária é a manutenção da rede existente em padrões aceitáveis de qualidade, conforto e segurança mediante à racionalização dos custos e insumos envolvidos.

2. Vários parâmetros técnicos e de desempenho devem ser previstos nos PER's para posterior acompanhamento com vista a garantir o **Sistema da Qualidade** da concessão. Assim, os trabalhos de Monitoração da Rodovia constante no PER (ANTT,2008), devem abranger as seguintes etapas principais:

- Coleta de dados e informação;
- Transformação e processamento de dados;
- Análise e avaliação prospectiva dos resultados obtidos;
- Programação das ações preventivas ou corretivas; e
- Controle e atualização dos cadastros

3. O patrimônio estradal deteriora-se, conforme demonstra a figura abaixo, é preciso, então, saber intervir no momento correto com procedimentos adequados com vistas a manter esses parâmetros em níveis de qualidade adequados.

Figura 4: Curva de Degradação do Pavimento (DNIT,2006a)



3.1.1 PAVIMENTO – Parâmetros de Desempenho

4. Os métodos utilizados nos projetos de pavimentação e restauração dos pavimentos preconizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2006a) objetivam se adequar uma estrutura de pavimento às solicitações de tráfego previstas, de forma a permitir o adequado deslocamento dos usuários pelas rodovias.

5. O **desempenho funcional** refere-se à capacidade do pavimento de satisfazer sua função principal, que é a de fornecer uma superfície com serventia adequada em termos de qualidade de rolamento. Os parâmetros utilizados mais utilizados na gerência de pavimentos são: trincamento, IRI, aderência, IGG, serventia, etc.

6. O **desempenho estrutural** refere-se à capacidade de um pavimento em manter sua integridade estrutural, sem apresentar falhas significativas. Deve-se associar o desempenho estrutural com a preservação dos investimentos e considerar como o melhor momento para reabilitar o pavimento, aquele que conduza a um menor custo do ciclo de vida. Os parâmetros utilizados mais utilizados na gerência de pavimentos são: Trilha de Roda, FWD, etc.

7. Os pavimentos rodoviários estão sujeitos à ação do tráfego e intemperismo, agentes responsáveis pela degradação e fadiga dos mesmos. Esse processo; portanto, condiciona a vida útil do pavimento a um período limitado de anos de serventia.

8. Nos métodos de projeto nacionais, todo o tráfego previsto ao longo do horizonte de projeto é convertido em termos de solicitações equivalentes do eixo padrão rodoviário (um eixo simples de rodagem dupla com carga de 8,2t, denominado Número "N").

9. O dano ao pavimento advém pela ocorrência individual dos defeitos como também pela combinação dos mesmos. Tendo em vista essa sinergia de fatores, é necessário compor uma matriz de defeitos (DNIT,2011) para avaliar e propor soluções (catálogo) de restauração, utilizando-se ferramentas afeitas ao Sistema de Gerência de Pavimentos.

10. Os principais parâmetros <u>funcionais</u> e <u>estruturais</u> propostos pelo PER para o pavimento: são **IRI** (Irregularidade), **FWD** (deformações recuperáveis), **ATR**-Trilha de roda (deformações permanentes), **trincamento** (área trincada), **microaderência** e **macroaderência**. Há também parâmetros representando as

características geométricas como, por exemplo, largura e desnível de faixas e acostamentos; alinhamento e inclinação do traçado, dentre outros.

11. Delinear corretamente os parâmetros técnicos e desempenho para monitoramento e acompanhamento, de acordo com um sistema da qualidade, resultam em ganhos para a sociedade, tanto em aspectos de preservação do patrimônio público (rodovia), como significa poupança de recursos econômicos aos usuários que são os principais beneficiários do sistema de transporte.

12. A fase de recuperação dos parâmetros de desempenho é uma etapa importantíssima. Inicia-se nos trabalhos iniciais, prolongando-se até o fim do **5º ano** da concessão. Quanto ao escopo dos trabalhos, é preciso intervir, imediatamente na rodovia para repor os mínimos parâmetros necessários ao sistema da qualidade. Esse nível inicial deve ser aumentado gradativamente até o **5º ano** e depois, de forma periódica, até o fim da concessão, manter esses indicadores no patamar desejado.

13. A seguir, analisa-se os principais indicadores da concessão, propondo-se valores que visem o melhor atendimento do sistema da qualidade, procedendo-se, o necessário escalonamento até o fim da fase de recuperação e, na fase de manutenção do contrato.

A - Afundamento de Trilha de Roda (ATR) ou Flecha

14. O afundamento de **Trilha de Roda** (ATR) ou flecha é uma deformação permanente do pavimento caracterizada por depressão da superfície, acompanhada ou não de solevamento, podendo se apresentar sob a forma de afundamento plástico ou de consolidação. Segundo (DNIT, 2006a) a deformação permanente é classificada considerando a sua ocorrência, seja nas camadas de revestimento ou nas camadas do pavimento ou subleito. Quando o defeito ocorre nas camadas asfálticas, o defeito pode ser denominado ainda como ondulação ou corrugação.

15. O afundamento de trilha de roda é a forma mais comum de deformação permanente e pode ter diversas causas, como o enfraquecimento da camada superficial e a repetição de tensões aplicadas ao subleito, sub-base ou base, com contribuição relativa de cada uma dessas camadas para a deformação total. Outro tipo de afundamento por trilha de roda resulta na acumulação de deformação nas camadas asfálticas. Este tipo de afundamento é causado por

misturas que possuem pequena resistência ao cisalhamento, insuficiente para resistir à passagem das cargas repetidas.

16. Os afundamentos plásticos ocorrem em virtude de problemas relacionados ao ligante asfáltico. Assim, havendo insuficiência desse material, há razoável resistência à deformação permanente; porém a massa desagrega e ocorre o mecanismo da fadiga precoce. Em caso contrário, ou seja, excesso de ligante, a massa fica resistente à fadiga; entretanto, suscetível à trilha de roda e exsudação.

17. Os afundamentos plásticos em trilha de roda (BALBO, 1997) ocorrem também em virtude de camadas mal compactadas da estrutura ou ruptura tanto por cisalhamento como pelo por fluência do próprio revestimento asfáltico (escorregamento).

18. O afundamento de **Trilha de Roda** (ATR) é considerado um defeito pelo Sistema de Gerência de Pavimentos, pois:

- Afeta o conforto dos usuários, aumentando consideravelmente os custos operacionais;
- Afeta a segurança do usuário: dirigibilidade em qualquer condição e na perda de aderência em períodos de chuva (hidroplanagem);
- Reflete problemas estruturais e/ou de projeto de revestimentos asfálticos, dentre outros.

19. A norma **DNIT 006/2003-PRO** fixa as condições exigíveis na avaliação objetiva da superfície de pavimentos e semirrígidos para inventário e classificação de ocorrências aparentes assim como as deformações permanentes nas trilhas de roda. Descreve a aparelhagem necessária e estabelece conceitos de degradação de pavimento com base em cálculos de frequências absolutas e relativas das ocorrências inventariadas (defeitos) e, posteriormente, estabelece uma metodologia para fixação de do Índice de Gravidade Global (IGG) do trecho rodoviário analisado.

20. Observe-se que a norma valora os defeitos tipo 4, ou seja, a existência de trilhas, com fator de ponderação bastante elevado em torno de 0,9. Assim, pode-se constatar que a existência de trilhas de roda nos segmentos pode elevar sobremaneira o valor do índice de gravidade global, demonstrando assim um possível comprometimento estrutural do pavimento.

Figura 5: Valores de ponderação para defeitos de superfície no Pavimento (DNIT,2006a)

Ocorrência Tipo	Codificação de ocorrências de acordo com a Norma DNIT 005/2002-TER "Defeitos nos pavimentos flexíveis e semi-rígidos – Terminologia" (ver item 6.4 e Anexo D)	Fator de Ponderação fp
1	Fissuras e Trincas Isoladas (FI, TTC, TTL, TLC, TLL e TRR)	0,2
2	FC-2 (J e TB)	0,5
3	FC-3 (JE e TBE) NOTA:Para efeito de ponderação quando em uma mesma estação forem constatadas ocorrências tipos 1, 2 e 3, só considerar as do tipo 3 para o cálculo da freqüência relativa em percentagem (fr) e Índice de Gravidade Individual (IGI); do mesmo modo, quando forem verificadas ocorrências tipos 1 e 2 em uma mesma estação, só considerar as do tipo 2.	0,8
4	ALP, ATP e ALC, ATC	0,9
5	O, P, E	1,0
6	EX	0,5
7	D	0,3
8	R	0,6

21. Recentemente, a diretoria colegiada do DNIT aprovou um Catálogo de Soluções de Manutenção para Pavimentos Flexíveis para rodovia (DNIT, 2014), a ser empregado no âmbito do planejamento rodoviário, estabelecendo propostas de intervenções, em diferentes níveis funcionais e estruturais do pavimento. Nesse módulo do sistema de Gerência do Pavimento (SGP), admite-que o máximo valor de Trilha de Roda média (ATR) é 10 mm, em todas as condições de tráfego.

22. A Norma DNIT 007/2003 PRO fixa as condições exigíveis no levantamento para a condição de superfície (defeitos) de subtrechos homogêneos para rodovias dotadas de pavimentos flexíveis e semirrígidos, para a utilização na gerência de pavimentos e nos estudos e projetos, com vistas à determinação do grau de degradação de pavimentos, incluindo-se a avaliação do percentual de área trincada e a mensuração da trilha de roda.

23. A figura a seguir representa os parâmetros de **Aérea Trincada** sugeridos I na modelagem da ferramenta computacional HDM-4 o qual avalia investimentos em financiamento de projetos de infraestrutura (ODOKI,2000) no que tange às condições estrutural do pavimento.

Figura 6: Estimativa da Avaliação Estrutural– Trilha de Roda -ATR (ODOKI,2000)

Conceito	*Trilha de Roda (ATR)-mm*
Bom	0 –5
Regular	5 –10
Ruim	> 10

24. A ação das cargas de tráfego sobre os pavimentos asfálticos provoca deformações de dois tipos: permanentes e recuperáveis. As deformações permanentes são aquelas que permanecem mesmo após cessar o efeito da atuação da carga, ou seja, têm caráter residual. São exemplos de deformações permanentes aquelas geradas nas **trilhas de roda** pela consolidação adicional pelo tráfego, bem como as rupturas de natureza plástica.

25. Já as deformações ou deflexões recuperáveis representam um indicativo de comportamento elástico da estrutura, deixando de existir alguns momentos após a retirada da carga. As deflexões recuperáveis provocam o arqueamento das camadas do pavimento e a sua repetição é a responsável pelo fenômeno de fadiga das camadas betuminosas e cimentadas.

26. Torna-se importante, então, limitar a ocorrência de deslocamentos permanentes para não provocar defeitos de afundamentos no pavimento bem como controlar os deslocamentos recuperáveis Instantâneos para não ocorrer fadiga precoce do mesmo.

27. Os defeitos existentes no pavimento causados principalmente pelas cargas de tráfego, fornecem informações importantes sobre o efeito do tráfego na estrutura do pavimento. Segundo DNIT (2005b), os indicativos de comprometimento estrutural podem ser valores como medidas de afundamento nas trilhas de roda superiores a 12 mm. Observa-se que, nesse caso, o PER, em hipótese, já partiria, no primeiro ano, com um parâmetro não desejável, situado no limite do desempenho estrutural. É importante, então, modifica-lo.

Figura 7 Catálogo de soluções para o pavimento (DNIT,2014)

Condição Rodoviária	Tráfego / Estrutura	VMDc <= 800		800 < VMDc <= 1600			1600 < VMDc <= 2400				2400 < VMDc <= 3200				VMD > 3200			
		Dc/Dadm <= 1,1	Dc/Dadm > 1,1	Dc/Dadm <= 1,1	1,1 < Dc/Dadm <= 1,5	Dc/Dadm > 1,5	Dc/Dadm <= 1,1	1,1 < Dc/Dadm <= 1,5	1,5 < Dc/Dadm <= 2	Dc/Dadm > 2	Dc/Dadm <= 1,1	1,1 < Dc/Dadm <= 1,5	1,5 < Dc/Dadm <= 2	Dc/Dadm > 2	Dc/Dadm <= 1,1	1,1 < Dc/Dadm <= 1,5	1,5 < Dc/Dadm <= 2	Dc/Dadm > 2
IRI <= 2,5 m/km	TR <= 10	MS	MA	MS	MA	H7	MS	MA	H9	H10	MS	MA	Hpo8	Hpol10	MS	Hpo14	Hpo8	Hpol10
	TR > 10	FSp+MS	FSp+MA	FSp+MS	FSp+MA	FSp+H7	FSp+MS	FSp+MA	FSp+H9	FSp+H10	FSp+MS	FSp+MA	FSp+Hpo8	FSp+Hpol10	FSp+Hpo14	FSp+Hpo14	FSp+Hpo8	FSp+Hpol10
2,5 m/km < IRI <= 4 m/km	TR <= 10	REP+TSD	MA	MA	MA	H7	MA	MA	H9	H12	MA	MA	Hpo8	Hpol10	Hpo14	Hpo14	Hpo8	Hpol10
	TR > 10	FSp+REP+TSD	FSp+REP+MA	[illegible]	FSp+TSD+MS	FSp+TSD+H7	[illegible]	FSp+TSD+MS	FSp+TSD+H9	REC4	FSp+TSD+MS	FSp+TSD+MS	FSp+TSD+Hpo8	REC4	FSp+TSDpol+Hpo14	FSp+TSDpol+Hpo14	FSp+TSDpol+Hpo8	REC5
IRI > 4 m/km	TR <= 10	REP+MA	REP+MA	REP+MS	REP+MS	REP+H8	REP+MS	REP+MS	[illegible]	REC4	REP+MS	REP+MS	REC4	REC4	REP+Hpo15	REP+Hpo15	REC5	REC5
	TR > 10	FSS+TSD+MA	[illegible]	FSS+TSD+MS	[illegible]	REC3	[illegible]	FSS+TSDpol+MS	REC4	REC4	[illegible]	FSS+TSDpol+MS	REC4	REC4	[illegible]	REC5	REC5	REC6

Parâmetros de entrada:
IRI: Irregularidade Longitudinal (mm/m)
TR: Percentual de área trincada (%)
VMDc: Volume médio diário de tráfego, bidirecional
Dc: Deflexão característica (0,02 mm)
Dadm: Deflexão admissível (0,02 mm), determinado pelo método PRO-11

Soluções:
MS: Micro revestimento asfáltico a frio
H"X": Reforço estrutural em concreto asfáltico com "X" cm de espessura
Hpol"X": Reforço estrutural em concreto asfáltico modificado por polímero com "X" cm de espessura
REP: Reperfilagem com aplicação de concreto asfáltico com 2cm de espessura
FS: Fresagem contínua e 5cm de espessura com reposição em 5cm em concreto asfáltico
FSp: Fresagem parcial - descontínua, de 5cm de espessura nas áreas trincadas com reposição de 5cm em concreto asfáltic
TSD: Tratamento superficial duplo
TSDpol: Tratamento superficial duplo com emulsão modificada por polímero
REC"X": Reconstrução, em que "X" varia de 1 a 5, ou seja, em cinco cenários distintos das soluções de reconstrução - em conformidade com o catálogo sugerido para pavimentos novos

28. A importante fase de recuperação do pavimento ocorre nos primeiros **5 (cinco) anos** da concessão. Torna-se importante, então, atuar de forma efetiva, nas intervenções do pavimento, de início, mitigando problemas iniciais e devolvendo os parâmetros almejados pelo PER de forma gradativa até o final dessa fase. Após, mantêm-se esses indicadores até o final da concessão.

29. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro Triha de Roda (flecha) no PER:

Figura 8: Ausência total de flechas nas trilhas roda medidas sob corda de 1,20 superiores:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	12 mm				5mm		
PROPOSIÇÃO	10 mm		7mm		5mm		

B - Área Trincada (TR)

30. A trinca é um defeito funcional do pavimento. Ocorre mediante a sequência de estágios, iniciando-se por intermédio de uma simples fresta até o fendilhamento completo e ruptura do revestimento com posterior aparecimento de buracos. A ocorrência do defeito permite a entrada da água, provocando assim um enfraquecimento adicional da estrutura. Uma vez iniciado, o trincamento tende a aumentar sua extensão e severidade conduzindo a desintegração do revestimento, se não houver tratamento apropriado.

31. A figura a seguir representa os parâmetros de Aérea Trincada recomendados no Manual de Restauração (DNIT,2006a) no que tange às condições de superfície de pavimento:

Figura 9: Condições de Superfície de Pavimento – Área Trincada (DNIT, 2006a)

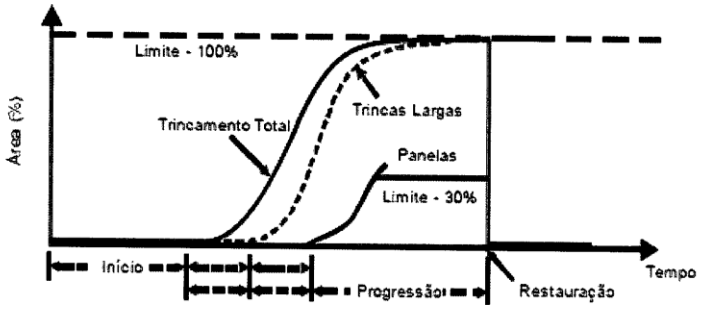
Conceito	*Área Trincada- (TR) -%*
Excelente	0 – 2
Bom	2 – 5
Regular	5 – 10
Ruim	10 – 25
Péssimo	>25

Onde: TR = Trincamento (% de trincas tipo FC-2 + FC-3)

32. As trincas abertas na superfície permitem a entrada de água no interior do pavimento e, desta forma, aceleram o processo de deterioração, reduzem a resistência ao cisalhamento dos materiais não tratados e aumentam a velocidade da deformação gerada pelas tensões provenientes dos carregamentos induzidos pelo tráfego.

33. Uma vez iniciado, o trincamento o mesmo progride na área afetada com muita severidade, até o ponto da desintegração das bordas das trincas e, posteriormente, provoca o arrancamento das placas e formação das panelas, ou seja, ocorre a destruição da camada rolante. Sem dúvida, é um defeito severo e importante que leva a ruína o pavimento. É importante; portanto, controlá-lo de forma rigorosa, no início, pois a evolução do mesmo é rápida.

Figura 10: Mecanismo da evolução de trincas e panelas (DNIT,2006a)



34. A figura a seguir, representa os parâmetros de **Aérea Trincada** sugeridos na modelagem da ferramenta computacional HDM-4, o qual avalia projetos de financiamento em infraestrutura rodoviária no que tange a avaliação das condições de superfície de pavimento. Observa-se que os patamares sugeridos admissíveis para esse indicador são muito baixos. Limitar e controlar o parâmetro área trincada é fundamental para a garantia dos indicadores de qualidade estrutural e funcional do pavimento, principalmente na etapa de recuperação. Depois, é importante mantê-lo em patamares aceitáveis, até o final da concessão. Não há sentido técnico, segundo, pressupõe a minuta do PER, em adotar valores de área trincada entre e 20% e 15% durante toda a concessão para apenas, ao final da mesma, limitar o valor a 2%. Torna-se necessário; portanto, modificar esse parâmetro.

Figura 11: Estimativa das Condições de Superfície de Pavimento – Área total trincada (ODOKI,2000)

Conceito	*Área Trincada-(TR)-%*
Bom	0 – 5
Regular	5 – 15
Ruim	> 15

35. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro **Área Trincada** do PER:

Figura 12: Percentagem de Área total trincada (TR) máxima:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	20% da área total	20% em 60% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia	15% da área total	2%	
		15% em 40% da Rodovia	15% em 60% da Rodovia	15% em 80% da Rodovia			
PROPOSIÇÃO	10% da área total	10% em 60% da Rodovia	10% em 40% da Rodovia	10% em 20% da Rodovia	7% da área total	2%	
		7% em 40% da Rodovia	7% em 60% da Rodovia	7% em 80% da Rodovia			

36. Não basta, apenas, controlar a área total trincada do pavimento. É preciso limitar a quantidade de trincas tipo FC2 e FC3 abertas de forma conjunta, aquelas mais severas, e que provocam maior quantidade de danos ao pavimento.

37. Uma vez que o indicador do PER corresponde a apenas um percentual de **área total do pavimento (TR)**, eliminando-se as trincas FC-3, por completo, apenas no final da fase de recuperação, torna-se importante manter muito baixo o grau de fissuração global do pavimento, nessa etapa, controlando também a incidência conjunta de aberturas do tipo **FC-2 e FC-3**.

38. Tanto o DER/SP (2013) como DNIT (2006a) estipulam que o somatório da área trincada **FC2+FC3** não pode ultrapassar o patamar de 20% da área total do pavimento.

39. A tabela a seguir, representa então uma proposição técnica de um novo indicador, no PER, para área de trincas tipo FC2 e FC3 ocorrendo conjuntamente no pavimento.

Figura 13: Percentagem máxima de área de Trincas FC2+ FC3 do pavimento (Nova proposição de indicador no PER)

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO	<20% da área total				<10% da área total		

C- Desníveis entre a faixa de tráfego e os acostamentos (pista simples)

40. Salienta-se que o Manual de Conservação Rodoviária (DNIT,2005b), quanto às especificações de condições técnicas mínimas exigidas para os componentes físicos permanentes da rodovia, não há tolerância para aceitação entre desnível geométrico entre pista e acostamento de rodovias Classe 1.

41. Por outro lado, em outras etapas de concessões da Agência, permite-se uma certa tolerância, até o limite máximo de **5 cm** na diferença de nível entre pista/ acostamento, por questões de segurança viária, mesmo em pista dupla.

42. Mesmo que futuramente haja a duplicação da pista simples, não é admissível não controlar esse parâmetro permanentemente. Há riscos de saída de pista pelos veículos, tombamentos de caminhões e outros acidentes gravosos (ASHTO,1997).

43. A eliminação do desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação definidos no item 3.2.1.1; entretanto, enquanto não houver duplicação, o desnível máximo admissível será 5cm.

44. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro desnível entre acostamento/pista **(pista simples)**. Destaca-se que nos trabalhos iniciais não há previsão de obras de duplicação:

Figura 14: Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos não incluídos no parâmetro da linha anterior

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	A eliminação do desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação definidos no item 3.2.1.1						
PROPOSIÇÃO	5cm	A eliminação do desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação definidos no item 3.2.1.1; entretanto, enquanto não houver duplicação, o desnível máximo admissível será 5cm					

D - Irregularidade (IRI)

45. A irregularidade longitudinal de um pavimento é o conjunto dos desvios da superfície do pavimento em relação a um plano de referência, desvios esses que afetam a qualidade do rolamento e a ação dinâmica das cargas sobre a via.

46. É a grandeza física mensurável, direta ou indiretamente, que melhor se correlaciona com o custo operacional dos veículos, o conforto, a segurança, a velocidade de percurso e a economia das viagens o que pode ter origem congênita, ou seja, decorrer de imperfeições no processo executivo, assim como pode resultar de problemas ocorridos após a construção, como resultado da atuação do tráfego, do clima e outros fatores causadores da restauração do pavimento.

47. O levantamento do IRI é executado com o perfilômetro laser. Os dados são coletados em todas as faixas de tráfego e os valores de IRI são agrupados em lances de **320 m**. O equipamento deve ser possuir Certificado de Calibração do Equipamento pelo INMETRO.

48. O aumento da irregularidade longitudinal (IRI) é o resultado de uma cadeia de mecanismos oriunda de vários tipos de defeitos e, como tal, não pode ser considerada como um efeito isolado. Em suma, o IRI é um parâmetro funcional oriundo de um somatório de defeitos, agravados pela entrada d'agua no pavimento e pelo aparecimento de trincas e deformações provocadas pela trilha de roda veicular.

49. O modelo HDM-4 possui as mesmas tolerâncias. Observa-se que essa ferramenta também é utilizada pelo DNIT (2011) no Sistema de Gerência de Pavimentos. Em outras etapas de concessões (ANTT, 2008) e ANTT (2013), o limite máximo admitido em todo o trecho é IRI<=2,7 a partir do **5º ano**.

50. A figura a seguir representa os parâmetros de IRI recomendados no Manual de Restauração (DNIT,2006A) no que tange às condições da superfície do pavimento. O DNIT (2011) possui tolerâncias parecidas aquelas do HDM-4, pois essa ferramenta também é utilizada pelo órgão no Sistema de Gerência de Pavimentos. Constata-se, também, em outras etapas de concessões (ANTT, 2008) e ANTT (2013), o limite máximo admitido em todo o trecho é IRI<=2,7 a partir do **5º ano**.

Figura 15: Condições de Superfície de Pavimento – Irregularidade - IRI (DNIT,2006a)

Conceito	IRI – (m/km)
Excelente	1 – 1,9
Bom	1,9 – 2,75
Regular	2,7 – 3,5
Ruim	3,5 – 4,5
Péssimo	> 4,5

51. A tabela, a seguir, representa o prescrito no PER para o parâmetro IRI:

Figura 16: Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km(sendo que o restante não poderá exceder 4,0m/km), ou QI<=35 contagens/km, em no mínimo:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	0%	35%	60%	80%	100%		

52. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do IRI no PER, tendo em vista a **fase de recuperação,** é preciso limitar o valor **superior** do indicador a **3,5 m/km,** ao invés de **4,0 m/km**. Nas outras etapas de concessões (ANTT,2008), o limite superior adotado foi esse (3,5 m/km.) na fase inicial.

Figura 17: Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km(sendo que o restante não poderá exceder 3,5m/km), ou QI<=35 contagens/km, em no mínimo:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO	0	3,5m/km em 60% da Rodovia	3,5m/km em 40% da Rodovia	3,5m/km em 20% da Rodovia	2,7m/km em 100% da rodovia		
		2,7m/km em 40% da Rodovia	2,7m/km em 60% da Rodovia	2,7m/km em 80% da Rodovia			

E - Índice de Condição de Pavimento (ICP)

53. A norma brasileira oficializada pelo DNIT para avaliação do estado funcional dos pavimentos de concreto, através do cálculo do ICP, é uma adaptação do procedimento de avaliação desenvolvido pelo USACE e não considera os pavimentos de concreto armado, uma vez que os pavimentos de concreto construídos nos Estado Unidos empregam armaduras contínuas, sem função estrutural

54. O Manual de Pavimentos Rígidos (DNIT, 2010) é utilizado para avaliação do estado funcional dos pavimentos de concreto mediante o cálculo do Índice de Condição de Pavimento (ICP). Desenvolveu-se o método a partir de uma adaptação do procedimento desenvolvidos pelo Corpo de Engenheiros Americanos (USACE).

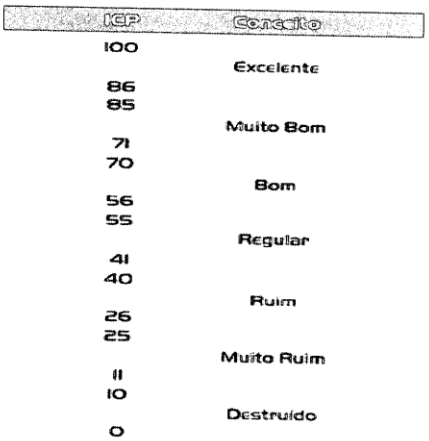
55. Esse método (FELIX e BALBO,2010) fundamentou-se na seleção de uma escala padrão que fornecesse a qualidade de segurança e conforto ao rolamento do pavimento em serviço, por meio da identificação e descrição das patologias presentes, na definição do critério de três níveis de severidade (alta, média e baixa) para cada tipo de defeito, na ponderação de um valor deduzido para cada tipo de patologia ((ou seja, um valor de dedução penalizando o estado do pavimento, a partir de um limite superior e máximo de qualidade igual a 100), seu grau de severidade e a porcentagem de placas afetadas pelo defeito (densidade).

56. A escala segundo FELIX e BALBO (2010) apresenta uma graduação do índice ICP utilizada na avaliação objetiva das condições operacionais dos

pavimentos de concreto. O grau de severidade das patologias que se desenvolvem nos pavimentos é determinado a partir da classificação do nível de gravidade apresentado por elas, em alta, média ou baixa, de acordo com sua dimensão, quantidade, condição e a influência no conforto e na segurança ao rolamento da via. Essa classificação desenvolvida pelo USACE (Corpo de Engenheiros dos EUA) foi descrita detalhadamente para cada tipo de patologia com o objetivo de permitir uma consistência nos dados levantados e facilitar a identificação em campo de cada patologia correlacionada ao efeito negativo que esta proporciona a estrutura do pavimento

57. A figura a seguir representa os parâmetros de ICP recomendados pela USACE (Corpo dos Engenheiros dos EUA) no que tange às condições da superfície do pavimento:

Figura 18: Escala padrão ICP - USACE,(FELIX;BALBO, 2010),



58. A tabela, a seguir, representa o <u>prescrito</u> no PER para o parâmetro **ICP:**

Figura 19: ICP – Ausência de amostras inferiores a 40:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	40	70 em 30% das amostras	70 em 50% das amostras	70 em 70% das amostras	70 em 100% das amostras		

59. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro ICP no PER, tendo em vista a **fase de recuperação e trabalhos iniciais,** precisa-se de escalonamento das medidas:

Figura 20: ICP – Ausência de amostras inferiores a 55:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO	55	55 em 60% das amostras	55 em 40% das amostras	55 em 20% das amostras	70 em 100% das amostras		
		70 em 40% das amostras	70 em 60% das amostras	70 em 80% das amostras			

F - Condição de Superfície (IGG)

60. O IGG não é determinado para toda a área da pista, mas de forma amostral para algumas estações com área e distanciamento entre elas prefixados pela especificação do DNIT. A condição de superfície de um pavimento asfáltico deve ser levantada, analisados seus defeitos e causas, e atribuídos indicadores numéricos que classifiquem seu estado geral. O DNIT 006/2003 – PRO estabelece um método de levantamento sistemático de defeitos e atribuição do Índice de Gravidade Global (IGG), que poderá ser empregado em projetos de reforço.

61. A figura a seguir representa os parâmetros de IGG recomendados pela Manual de Restauração (DNIT,2006a) no que tange às condições da superfície do pavimento.

Figura 21:Estimativa da Condição do IGG em função do conceito do Pavimento (DNIT,2006a)

Conceito	IGG -%
Excelente	0 – 20
Bom	20 – 40
Regular	40 – 80
Ruim	80 – 160
Péssimo	>160

62. A tabela, a seguir, representa o prescrito no PER para o parâmetro **IGG:**

Figura 22: Índice de Gravidade Global (IGG) < 30

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL					X		

63. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro IGG no PER, tendo em vista à **fase de recuperação e trabalhos iniciais,** precisa-se de escalonamento das medidas:

Figura 23: Índice de Gravidade Global (IGG) máximo

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO	40	40 em 60% da rodovia	40 em 40% da rodovia	40 em 20% da rodovia	30 em 100% da rodovia		
		30 em 40% da rodovia	30 em 60% da rodovia	30 em 80% da rodovia			

G - Macrotextura (Altura de Areia)

64. O Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos (DNIT,2006a), determina os conceitos de resistência à derrapagem em função da microtextura (ensaio do pêndulo britânico) e macrotextura do pavimento (ensaio da mancha de areia), demonstrados na Tabela abaixo

Figure 1: Classes de Macrotextura do Pavimento (DNIT, 2006a)

Classe	Altura média de mancha de areia (mm)
Muito fina ou muito fechada	HS ≤ 0,20
Fina ou fechada	0,20 < HS ≤ 0,40
Média	0,40 < HS ≤ 0,80
Grosseira ou aberta	0,80 < HS ≤ 1,20
Muito grosseira ou muito aberta	HS > 1,20

65. MOTTA *et al* (2006) observou que o valor recomendado para macrotextura dos pavimentos asfálticos na faixa entre 0,6mm e 1,2mm de altura média da mancha de areia. Abaixo de 0,6mm, a macrotextura passa a ter uma tendência de ser fechada e aumenta o risco de hidroplanagem. Acima de 1,2mm, a textura é muito aberta, causando desgaste excessivo nos pneus, maior consumo de combustível e tendência a maior ruído ao rolamento. A macrotextura é uma das características mais importantes e que afetam a aderência, principalmente para velocidades de deslocamento acima de 50 km/h

66. Para melhor acurácia do método é importante que haja estudos técnicos elaborados com mais profundidade, em toda a extensão da rodovia, acerca desse parâmetro com vistas a levantar e corrigir possíveis defeitos advindos de processos construtivos e/ou desgaste do pavimento. Daí relevância de estudos conjuntos de acidentalidade de locais mais suscetíveis para tal na rodovia conjuntamente com ensaio de aderência no pavimento.

67. A tabela, a seguir, representa o prescrito no PER para a monitoração da macrotextura:

Figura 24: Altura de areia (HS) mínima: 0,5mm

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL					X		

68. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro HS:

Figura 25: Altura de areia (HS), mínima: 0,6 mm<HS <1,2mm

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO					X		

H -Remendos

69. A quantidade de remendos é um indicativo da qualidade estrutural e funcional do pavimento. A figura abaixo demonstra a margem de tolerância segundo a Norma PRO 008/2003 (DNIT,2006a) para ocorrência desse defeito em rodovias federais:

Figura 26: Estimativa da Frequência de defeitos – Remendos (DNIT,2006a)

Panelas (P) e Remendos (R)		
Código	Freqüência	Quant./km
A	Alta	≥ 5
M	Média	2 –5
B	Baixa	≤ 2

70. A figura, a seguir, representa o nº de remendos sugeridos na modelagem da ferramenta computacional HDM-4, a qual avalia investimentos em financiamento de projetos de infraestrutura (ODOKI,2000) no que tange às condições de superfície de pavimento. Ressalta-se que esse parâmetro também representa indiretamente o nº de buracos admissíveis, sob certas condições, tendo em vista que tais eventos são previsíveis, mas dotado de certa aleatoriedade.

71. Nesse caso pertinente ao HDM-4, os buracos (panelas), no modelo, são tapados de forma responsiva e imediata, gerando-se, assim, os remendos da rodovia. Observa-se que há pouca margem de tolerância para fenômeno, pois a quantidade excessiva de remendos demonstra baixa qualidade estrutural/funcional do pavimento, o que irremediavelmente reflete no parâmetro IRI e nos demais parâmetros estruturais da rodovia. Por conseguinte, devem ser limitados em valores muito baixos.

Figura 27: Estimativa da Condições de Superfície de Pavimento – Panelas (ODOKI,2000)

Conceito	*Unidades/km*
Bom	0 –1
Regular	1 –4
Ruim	4 – 10
Péssimo	>10

72. A tabela, a seguir, representa o prescrito no PER para a monitoração dos **remendos/reparos:**

Figura 28: Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 20 reparos a cada 1km e 4 reparos a cada 100m

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL					X		

73. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração dos **remendos/reparos:**

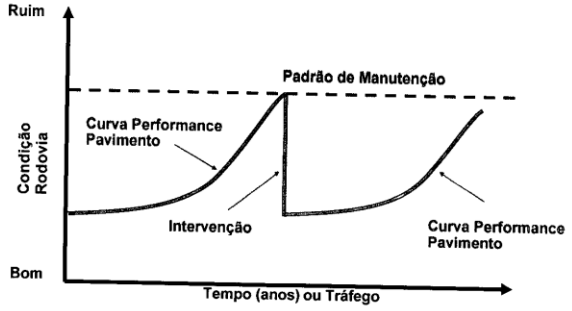
Figura 29: Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 5 reparos a cada 1 km e 1 reparo a cada 100 m

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO					X	X	

I - Ciclo de vida do Pavimento

74. Para atender aos preceitos de otimização do custo total de transporte conforme afirmado nos parágrafos iniciais desse parecer, os parâmetros do pavimento devem situar-se dentro de certos níveis desejáveis/admissíveis e sujeitos a um contínuo e adequado processo de manutenção e monitoração. A figura abaixo, ilustra a situação apresentada.

Figure 2: Ciclo de vida do pavimento – (ODOKI, 2000)

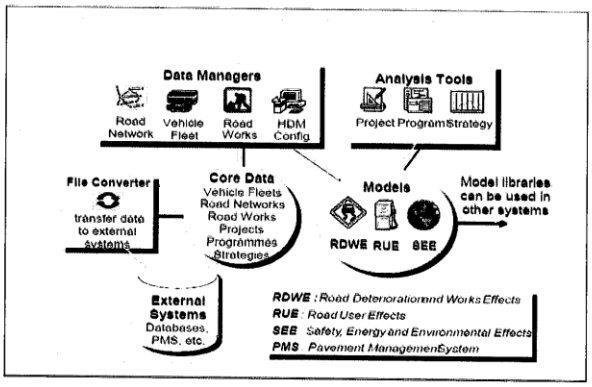


75. Os custos de ciclo de vida referem-se a todos os custos (e no sentido mais amplo a todos os benefícios) envolvidos em um ciclo completo de vida do pavimento. Isto inclui custos de construção, de conservação, de restauração, e de operação.

76. Os modelos de previsão de deterioração de pavimentos são importantes instrumentos para a tomada de decisões no Sistema de Gerência de Pavimentos da Concessão no diz respeito ao melhor momento de intervir na rodovia com vistas a otimizar o parâmetro de desempenho do pavimento. Os outros PER's das outras concessões pertinentes à segunda etapa ANTT (2008) e terceira etapa ANTT (2013) determinam que, no Relatório de Monitoramento, seja adotada uma metodologia que estabeleça a vida restante do pavimento utilizando modelos empírico-mecanísticos de previsão de desempenho. As equações desses modelos deverão compor um banco de dados informatizado e seus resultados apresentados anualmente a ANTT.

77. Atualmente, há muitos modelos de previsão de deterioração que utilizam modelos matemáticos empírico-mecanísticos. Dentre eles, pode ser citado o EVERSERIES (WDOT, 2005) e o modelo HDM-4 (ODOKI,2000), desenvolvido pela Universidade de Birmingham e Banco Mundial, o qual o país e signatário de vários acordos internacionais, sendo a ferramenta utilizada, até hoje, pelo DNIT (2011) para análise de investimentos e manutenção da rede em nível de gerência de pavimentos. Resumidamente, um modelo de previsão de desempenho é uma função que permite quantificar a redução do nível de serventia ou a geração de defeitos ao longo da vida de serviço do pavimento.

Figura 30: Modelo HDM-4 (ODOKI,2000)



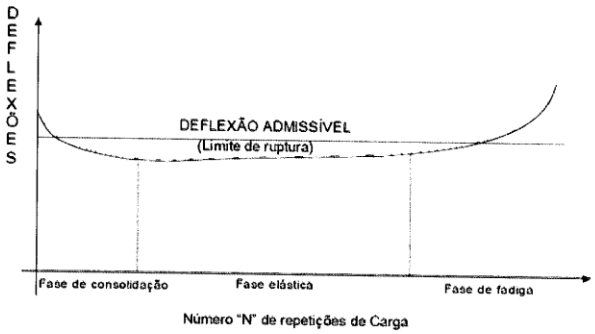
78. Os pavimentos são concebidos para durarem um determinado período. Durante cada um destes períodos ou "ciclos de vida", o pavimento inicia numa condição ótima até alcançar uma condição ruim. O decréscimo da condição ou da serventia do pavimento ao longo do tempo é conhecida como deterioração do pavimento.

79. As rodovias devem ser projetadas para que proporcionem um nível de serviço aceitável durante sua vida útil, e para isso deve ser determinado com o maior grau de exatidão possível qual será o volume e a distribuição do tráfego para aquele período.

80. No contexto de curto e médio prazo, o projeto de pavimento, por questões de ordem técnico-econômica, é dimensionado para atender a ciclos de vida de média duração (8 a 10 anos) – ciclos de vida (DNIT,2006a), que se sucedem e que, a cada renovação, são dimensionados com base no valor estrutural (residual) do pavimento remanescente e nos valores dos parâmetros do tráfego esperado para o novo ciclo.

81. A figura, a seguir, exemplifica o período de vida útil de um indicador de desempenho, no caso a deflexão, mediante um "N" de solicitações de eixo padrão de tráfego. Percebe-se que a vida útil está restrita a fase de consolidação e posteriormente a fase elástica do pavimento.

Figure 3: Indicador de vida útil do pavimento (DNIT,2006a)



82. No entanto, visando o planejamento rodoviário de longo prazo da rede viária, tanto as estratégias de otimização do custo mínimo para atingir o IRI desejado, quanto maximização do Valor Presente Líquido (VPL), em análises de engenharia econômica, o valor recomendado pelo DNIT (2011) situa-se entre 15 e 20 anos. Tal proposição é para que haja sustentabilidade econômica mínima

do projeto, adequada manutenção do patrimônio público e taxa de retorno (TIR) não exacerbada.

83. A tabela, a seguir, representa o prescrito no PER para monitoração do parâmetro **Vida Restante do Pavimento:**

Figura 31: Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL							X

84. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro **Vida Restante do Pavimento:**

Figura 32: Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 10 anos

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO							X

3.1.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

A - Sinalização Horizontal (Pintura)

85. A retrorrefletância horizontal é um dos principais parâmetros afeitos à segurança rodoviária. Os valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal estão estipulados na norma **DNIT 100/2009-ES** para as rodovias federais, abaixo transcritos:

A) Para **sinalização provisória**:150 $mcd.m^{-2}.lx^{-1}$ para a cor branca e 100 $mcd.m^{-2}.lx^{-1}$ para a cor amarela;

B) Para **sinalização definitiva**:250 $mcd.m^{-2}.\ lx^{-1}$ para a cor branca e 150 $mcd.m^{-2}.\ lx^{-1}$ para a cor amarela;

86. Observa-se, conforme dados do parágrafo anterior, o desenvolvimento da indústria de tintas rodoviárias, nos últimos anos, a qual vem obtendo melhorias contínuas no sistema de qualidade, obtendo, assim, valores de

refletância iniciais mínimos expressivos na sinalização horizontal, conforme atesta a norma DNIT 100/2009-ES.

87. Os valores da retrorrefletância iniciais da sinalização horizontal, depois de aplicada a tinta na pista, com o passar do tempo, vão decaindo até atingir um valor denominado retrorrefletância residual, o qual é medido pelo equipamento **retrorrefletômetro**. O PER estipula um valor mínimo para esse caso.

88. Propõe-se, então, que os valores residuais mínimos de retrorrefletância horizontal sejam majorados, se considerados aqueles pertinentes da minuta do PER, tendo em vista que se atingiu novos patamares de valores pela indústria. Esse diferencial poderia ser incorporado na melhoria da segurança viária da rodovia.

89. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para a monitoração do parâmetro **Retrorrefletância Horizontal**:

Figura 33: Ausência total de sinalização horizontal c/ índice de retrorrefletância menor que::

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE			
	TRABALHOS INICIAIS		MANUTENÇÃO	
	06 meses	12 meses	36 meses	60meses
EDITAL		100 mcd/lx/m² p/pintura branca e 80 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia	130 mcd/lx/m² p/pintura branca e 110 mcd/lx/m² p/ amarela, em 50% da rodovia	130 mcd/lx/m² p/pintura branca e 110 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia
PROPOSIÇÃO		120 mcd/lx/m² p/pintura branca e 100 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia	130 mcd/lx/m² p/pintura branca e 110 mcd/lx/m² p/ amarela, em 100% da rodovia	140 mcd/lx/m² p/pintura branca e 120 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia

B - Dispositivos Auxiliares da Sinalização Horizontal (Tachas Refletivas)

90. São elementos aplicados ao pavimento da via, ou junto a ela, como reforço da sinalização convencional. Alertam sobre situações de perigo potencial ou servem de referência para o posicionamento correto dos veículos na pista.

91. São usados para auxiliar o posicionamento dos veículos na via, especialmente sob condições climáticas adversas como nevoeiros e chuvas

intensas, já que seus elementos retrorrefletivos contribuem para melhorar a visibilidade dos alinhamentos da sinalização horizontal nessas condições.

92. As tachas refletivas devem ser colocadas diretamente na superfície do pavimento, junto às marcas horizontais e dispostas em cadências pré-definidas. A cor da tacha pode ser branca ou amarela, de acordo com a marca viária que complementam. Podem apresentar elementos retrorrefletivos monodirecionais ou bidirecionais nas cores também branca ou amarela, segundos procedimentos do Manual de sinalização Viária DNIT (2011) e instruções DNIT (2009) - ET-DE-L00/009 A – Tachas Refletivas.

93. Observa-se que não é recomendável fazer inspeção somente visual desses dispositivos até porque olho humano não possui alcance para verificar medidas de intensidade luminosa. Não obstante ao fato, a norma ABNT nº 14636/2013 especifica os requisitos da qualidade do importante dispositivo.

94. A tabela, a seguir, representa uma proposição técnica para adoção de parâmetros de retrorrefletância para esse dispositivo, tendo em vista que são plenamente mensuráveis para a monitoração e os mesmos são normatizados.

Figura 34: Aplicação de tachas refletivas em toda a rodovia segundo parâmetros de Intensidade luminosa (ABNT nº 14636/2013) – Parâmetro Novo

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO					X		

3.2. FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO

95. Compreende a implantação de vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, trevos, duplicação de pista, interconexões, retornos em desnível, passarelas, construção de faixas adicionais, correções de traçados, viadutos, passagens superiores e inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, etc. observados os Parâmetros

técnicos, a partir do 61º mês da Concessão e estende-se até o prazo final da Concessão.

3.2.1. Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

A – Vias Marginais/Dispositivos de Interconexão

96. O sistema de transporte permite o intercâmbio de bens e pessoas entre as diversas zonas de tráfego da área de influência do sistema. A determinação da demanda consiste na identificação dos volumes de tráfego (e suas características) que utilizarão o sistema durante o período de análise. Segundo modelo clássico de planejamento de transportes

97. A. demanda de tráfego é determinada pelo comportamento da produção e atração de viagens de cada zona de tráfego. As viagens que atenderão à demanda são preliminarmente identificadas como ocorrendo dentro de cada zona de tráfego ou entre pares distintos de zonas de tráfego. Assim, do ponto de vista operacional

98. As Pesquisas de **Origem e Destino** (DNIT,2006c) têm como objetivo básico identificar as origens e destinos das viagens realizadas pelas diferentes zonas de tráfego tipos de veículos em um determinado sistema de vias em função de demandas socioeconômicas. Essas informações são utilizadas no estudo do comportamento atual e futuro do tráfego e permitem identificar desvios de tráfego provenientes de alterações do sistema viário; determinar as cargas dos veículos transportadas nas rodovias e estimar taxas de crescimento do tráfego; dentre outras

99. As pesquisas Origem e Destino são a base instrumental para a projeção do tráfego da malha viárias, o qual possui quatro fases, segundo os conceitos de Planejamento de transporte (CAMPOS,2013):

- A geração de viagens por zona de tráfego;
- A distribuição de viagens entre pares de zonas;
- A divisão modal de viagens entre pares de zonas; e
- A alocação das viagens na rede viária.

100. Os usuários do sistema de transporte procuram rotas de viagem com menor impedância, resultante de características tais como: distância, tempo de viagem, custo, velocidade e grau de saturação das redes viária. Além disso, optam pela melhor infraestrutura disponível para o deslocamento. Em virtude disso, nos estudos de tráfego, é importante avaliar as mudanças de comportamento para a escolha de rotas. Este conceito de resistência à viagem ou impedância, é usado na alocação de tráfego. Tem-se assim:

- ***Tráfego Existente ou Normal***: definido como sendo aquele que já se utiliza de um determinado trecho, independente da realização ou não do investimento;
- ***Tráfego Desviado***: definido como sendo aquele que, por razão das melhorias introduzidas em um trecho, é desviado de outras rotas para o trecho em questão;
- **Tráfego Gerado**: definido como sendo aquele constituído por viagens criadas pelas obras realizadas no trecho;
- **Tráfego Induzido**: definido como sendo aquele criado por modificações socioeconômicas da região de influência do trecho.

101. A região metropolitana de Porto Alegre é o maior polo econômico e principal entroncamento rodoviário do Rio Grande do Sul, compreendendo as confluências das BR's 116/290/448. Na própria minuta do PER, enfatiza-se que a tanto a BR 290 como a BR 448 são classificadas como **Classe Especial** (Classe 0) e, assim, permanecerá até o fim da concessão (30 anos), em vista da posição estratégica das rodovias na malha.

102. Constata-se, no entanto, que, principalmente, a BR 290 não foi contemplada com a construção de vias marginais, conjuntamente com a previsão da construção de obras de infraestrutura necessárias para integra-las à rodovia principal, como, por exemplo, interconexões, passagens em desníveis, acessos, etc., mesmo que o período da concessão abarque 30(trinta) anos, ou seja, o horizonte de planejamento de transportes perpassa o longo prazo.

103. Ora, as rodovias federais têm como característica a função mobilidade, ou seja, ainda mais as rodovias classe especial são projetadas, preponderantemente, para o transporte de longo curso mediante velocidades

operacionais expressivas. Não se destinam; portanto, a função acessibilidade. Esta última função deveria ser delegada as vias marginais, com vistas a tornar completo e eficiente o sistema viário da região metropolitana. Segue a definição de via marginal (DNIT,1997):

> *"Via marginal – via (s) paralela (s) à (s) pista (s) principal (ais) de uma rodovia, de um ou ambos os lados, com o objetivo de atender ao tráfego local, longitudinal à rodovia e pertinente à área urbanizada adjacente, e permitir o disciplinamento dos locais de ingresso e egresso da rodovia. "*

104. Outra questão muito importante é que canalizando o fluxo local em vias marginais de menor impacto econômico, aumenta-se naturalmente a capacidade da rodovia principal, sem maiores investimentos, pois o fluxo mais lento é desviado para a via auxiliar. Com esta medida, racionaliza-se o processo de locomoção do sistema viário de forma eficaz.

105. Para deslocamentos entre bairros/cidades próximas a rodovia federal, tendo em vista que é impraticável a conexão direta de todas as origens e destinos à estrada principal, as viagens devem ser canalizadas das redes viária oriundas de zonas de tráfego limítrofes à rodovia, para a rodovia principal, mediante a utilização de vias marginais.

106. Há, no PER, a previsão da construção de 5º e 4º faixas na BR 290; porém essa melhoria pode não significar aumento de capacidade da rodovia, principalmente em travessias urbanas, tendo em vista que, se não houver a construção de vias marginais e interconexões, haverá compartilhamento de todos os tipos de tráfego na via principal (BR 290), decaindo a velocidade operacional do sistema viário. A engenharia de transportes, prevê a separação física desses tipos dois tipos de fluxos sempre a rodovia tiver uma hierarquia funcional elevada que são os casos das BR's 290 e BR 448 **(classe 0)**.

107. Segundo (DNIT,2006c), **alocação de tráfego** é o processo da Engenharia de Tráfego pelo qual um dado conjunto de movimentos interzonais é alocado às rotas definidas de um modo de transporte. O procedimento de alocação de tráfego consiste, essencialmente, no carregamento da rede matemática (modelo) elaborada com as matrizes resultantes dos modelos de geração e

distribuição de viagens. A alocação do tráfego futuro, nas redes atual e futura, tem os seguintes objetivos:

- Identificar as deficiências do atual sistema de transportes pela alocação dos movimentos futuros no sistema existente;
- Avaliar os efeitos de melhoramentos no sistema de transportes pela alocação de movimentos futuros na rede que inclui estes melhoramentos;
- Estabelecer escala de prioridades de intervenções pela alocação de movimentos futuros;
- Testar as alternativas propostas;
- Fornecer os volumes de tráfego para o projeto dos diversos elementos do sistema. Para qualquer viagem de uma zona a outra há, usualmente, várias rotas alternativas que podem ser escolhidas pela pessoa que faz a viagem. Conforme já visto, cada rota tem uma resistência à viagem – **ou impedância** – própria, resultante de características tais como distância, tempo de viagem, custo, velocidade e grau de saturação. Estas características são avaliadas ou não pelo motorista, antes de uma determinada rota ser escolhida. Deste modo, uma rota com uma resistência à viagem muito alta, isto é, uma via muito movimentada com paradas de ônibus, estacionamentos de carros, numerosas interseções e pedestres, não será usada por tantos motoristas quanto uma rota que tenha uma resistência à viagem menor. Este conceito de resistência à viagem ou impedância, é usado na alocação de tráfego. Tem-se assim:
    - ***Tráfego Existente ou Normal***: definido como sendo aquele que já se utiliza de um determinado trecho, independente da realização ou não do investimento;
    - ***Tráfego Desviado***: definido como sendo aquele que, por razão das melhorias introduzidas em um trecho, é desviado de outras rotas para o trecho em questão;
    - **Tráfego Gerado**: definido como sendo aquele constituído por viagens criadas pelas obras realizadas no trecho;
    - **Tráfego Induzido**: definido como sendo aquele criado por modificações socioeconômicas da região de influência do trecho.

108. Pelo exposto, fica claro que é necessário, em qualquer estudo técnico que almeje projetar demandas de transporte em rodovias, deve-se levar em consideração, não apenas diretamente a projeção do tráfego existente na mesma, mas também observar criteriosamente outros tipos de tráfego que podem derivar indiretamente no aumento ou diminuição do fluxo, sob forma de tráfego desviado e induzidos, oriundos de polos geradores/atratores de tráfego.

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

109. É fato que a região metropolitana é o principal polo atrator/gerador de tráfego do Estado. As rodovias que a interceptam possuem o maior fluxo de veículos da malha do RGS, segundo dados do estudo que embasaram a minuta do PER. Localizam-se, no entorno dessa região, uma das maiores concentrações populacionais, industriais e comerciais da região sul do pais. Há, demanda socioeconômica por transporte ao passo que há carência de infraestrutura.

110. A minuta do PER que priorizou os investimentos na concessão dispensou a utilização de vias marginais no sistema viário da região, mesmo considerado um extenso período de 30 (trinta) anos.

111. Essas importantes vias auxiliares da rodovia principal estão previstas no Sistema Viário Nacional e são imprescindíveis em travessias urbanas. Exercem importante função, separando o tráfego local do tráfego de longo da rodovia principal, além de conectar o corpo principal da estrada duplicada às cidades.

112. A rodovia BR 290, como está concebida na minuta do PER, sem o auxílio das vias marginais funcionando como um sistema viário integrado, passa a absorver diretamente o tráfego dos bairros da região metropolitana no eixo principal da via, situação essa que pode comprometer, sobremaneira, o nível de serviço e a segurança viária do sistema. Segundo preceitos de Engenharia de Tráfego, em rodovias especiais **classe especial** (classe 0) não é recomendável **alocar** tráfego de longo curso (passagem) com tráfego local (urbano).

113. Torna-se importante, então, reavaliar a metodologia empregada nos relatórios técnicos que fundamentaram a elaboração da minuta do PER, bem como reexaminar os resultados obtidos nos estudos de viabilidade da concessão para um horizonte temporal de 30 (anos), os quais estimaram os estudos de projeção e alocação de tráfego nas BR's 290 e 448, com vistas a traçar um

possível cronograma de implantação das vias marginais, indispensáveis dispositivos de infraestrutura do sistema de transporte em travessias urbanas.

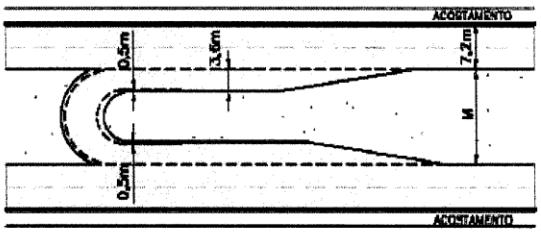
B – Retornos em Nível

114. O Retorno (DNIT,2005a) é um tipo de intersecção rodoviária mediante um dispositivo que permite a veículos de uma corrente de tráfego a transferência para a corrente de sentido contrário.

115. Em rodovias com velocidades elevadas, **Classe 1A** em que se justifica a separação de greides nas interseções mais carregadas, deve-se considerar a eliminação completa dos dispositivos de retorno em nível mediante a construção de passagens em desnível (viadutos, galerias, etc.), em vista do incremento da segurança viária aos usuários e melhoria da velocidade operacional do fluxo veicular.

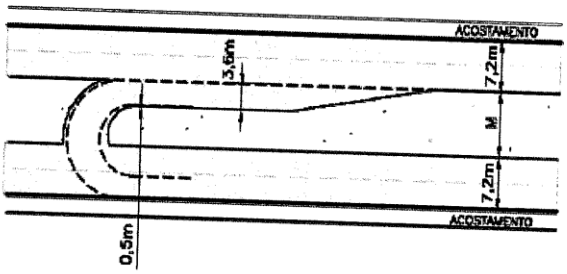
116. Enquanto os parâmetros de tráfego ainda não permitirem a construção de passagens em desníveis, os retornos devem ser providos de dispositivos que minimizem os conflitos existentes na operação veicular, permitindo aos veículos iniciar e terminar os retornos nas faixas internas das rodovias dotadas de canteiros centrais. Desta forma, os veículos desaceleram e aceleram fora das faixas de trânsito direto, estando protegidos durante toda a operação de retorno. Por outro lado, a largura do canteiro central deve ser apropriada, conforme figuras abaixo. Constata-se que o Tipo A é preferível é preferível ao Tipo B, pois há menos possibilidades de conflito.

Figura 35: Retornos Tipo A (DNIT, 2005a)



Tipo A

Figura 36: Retornos Tipo B (DNIT, 2005a)

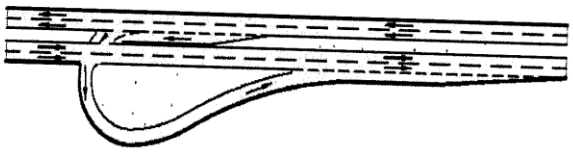


Tipo B

117. Há outros tipos de intersecções denominadas meios retornos ou retornos especiais, conforme figuras abaixo.

Figura 37: Retornos Especiais – Esquerda (DNIT,2005a)

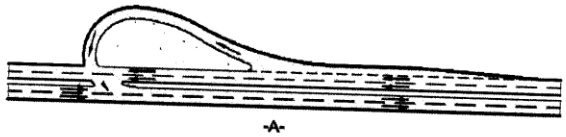
Retorno pela esquerda



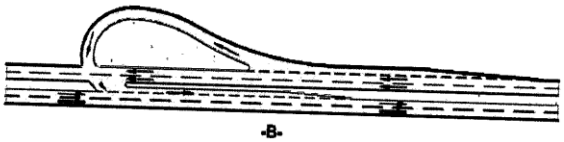
-C-

Figura 38: Figura 39: Retornos Especiais – Direita (DNIT,2005a)

Retorno pela direita



-A-



-B-

118. Os meios retornos ou retornos especiais podem ser usados quando as manobras de retorno são ocasionais, o tráfego direto opera bem abaixo da capacidade (FHWA, 1992); o que não é o caso da concessão em tela; portanto, não seriam melhor indicados para rodovias categorias 1A. Muito embora sejam soluções técnicas amissíveis apresentam muitas limitações quanto à segurança e capacidade de tráfego

PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS

119. Propõe-se que a implantação de meios-retornos em nível (retornos especiais), no PER, sejam reduzidas ao mínimo e, até mesmo, sejam eliminados mediante um cronograma fixo até o final da concessão, pois oferecem muitos riscos à segurança viária, em virtude de conflitos no tráfego. Em caso práticos, até que haja uma solução definitiva, ou seja, a construção de passagens em desníveis, substituir esses meio-retornos em nível (retornos especiais) por retornos tipo A do DNIT utilizado em rodovias duplicadas.

120. Propõe-se, também, que se façam estudos de acidentalidade nesses locais onde haja retornos em nível implantados ou com previsão de implantação dos mesmos no PER, conjuntamente com atividades de monitoração da capacidade de tráfego e níveis de qualidade, via modelo HCM (DNIT, 1999), nestes locais com vistas a estabelecer um cronograma fixo de melhorias mais robustas na infraestrutura do PER como, por exemplo, a construção definitiva de passagens em desníveis (viadutos, galerias, etc.) nas rodovias concedidas.

C – Terceiras Faixas

121. A Terceira faixa (DNIT, 1999) consiste de uma faixa auxiliar acrescida lateralmente à pista do lado direito no sentido ascendente, destinada ao tráfego de veículos lentos, objetivando melhorar a fluência de operação mediante obras de relativo baixo custo que adiem investimentos de grande vulto. Aplica-se a designação tanto a pistas de mão dupla como de mão única.

122. A interferência causada pelos veículos lentos sobre os demais veículos, na pista, reflete-se tanto sob forma de acréscimo do tempo de viagem, custos veiculares, acidentes, como redução da velocidade geral. O padrão operacional elevado das rodovias Classe 1A (pistas duplas), está ligado às oportunidades de

ultrapassagem rápidas e seguras proporcionadas aos carros leves (automóveis) sobre veículos lentos (caminhões).

123. Por outro lado, quando o relevo é íngreme, em não havendo terceiras faixas, a velocidade operacional da via decai consideravelmente, em virtude desses veículos lentos, que obstaculizam sobremaneira a passagem dos mais rápidos (FHWA,1992). Se não houver construção de terceiras faixas, em locais específicos da rodovia, por conseguinte, na continuidade dessas condições, haverá um padrão de conforto e segurança viária inferior ao pressuposto à Classe, redundando numa situação técnica incompatível.

124. Enfatiza-se que, mesmo em pista dupla, a terceira faixa torna-se necessária quando o padrão operacional cai abaixo de um certo nível admissível. Geralmente, o nível mínimo é aquele correspondente à capacidade da rodovia. A implantação de uma terceira faixa deve considerar os seguintes aspectos técnicos (DNIT,1999):

- Volume horário de veículos nas faixas, incluindo demanda futura;
- Desse volume, pelo menos 10% ser constituído por caminhões;
- Prevê-se uma redução de velocidade de pelo menos 15 km/h para os veículos pesados; e
- O trecho em subida possui nível de serviço incompatível aquele pressuposto a classe da rodovia.

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

125. A minuta do PER que priorizou os investimentos na concessão dispensou a utilização de terceiras faixas em vias duplicadas, mesmo considerado um extenso período de trinta anos. São obras muito importantes, levando-se consideração aspectos de segurança e engenharia de tráfego e poderiam estar contemplas no PER.

126. Propõe-se então que complementarmente ao monitoramento do **Volume de Tráfego Anual** (VDMA) nos subtrechos homogêneos com rampas íngremes (serra), utilize-se os parâmetros de Níveis mínimos de Serviço (Padrão A e B) do HCM como indicadores de qualidade do tráfego, por exemplo, cp/km/fx (nº de carros equiv./km/faixa). Esses indicadores claros, diretos e objetivos, serviriam então de gatilho para as obras de ampliação de capacidade rodovia, pois

representam, na prática, a forma como os usuários percebem as condições de fluidez da rodovia. A mensuração do nível de serviço está consagrada, sendo mundialmente aceita através da metodologia HCM – Highway Capacity - Manual, publicação americana.

D – PORTAIS DE PEDÁGIO ("GATES")

127. A BR290 ("freeway") é a principal rodovia de ligação da capital gaúcha aos outros estados brasileiros. Conjuntamente com a BR 448 que conecta as regiões industriais do Vale do Rio dos Sinos e Taquari à região de Porto Alegre, servem como importantes estradas para locomoção de pessoas e escoadouro de bens da economia estadual.

128. Tais rodovias, incluindo as BR's 116/386, absorvem tanto as demandas regionais por transporte rodoviário oriundas das populações das cidades de Gravataí, Cachoeirinha, Viamão, Alvorada, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Nova Santa Rita, Taquari, Guaíba, Eldorado do Sul, dentre outras, como absorvem as viagens de longo curso provenientes de outras regiões do Estado que fazem uso dessas estradas para atingir a capital e outros estados.

129. Ambas as rodovias, BR'290/448, segundo, sendo rodovias expressas, são dotadas de característica especiais bastante raras no Brasil, assim definidas (DNIT,1997):

> *"Via Expressa: rodovia do mais elevado padrão técnico, com pista dupla e controle total de acesso. "*

130. Na própria minuta de PER enfatiza-se essa característica peculiar:

> *"Ressalta-se que parte da BR-290 e toda a BR-448 operam atualmente na Classe 0 e permanecerão com estas características na futura Concessão".*

131. Conforme dados oriundos dos estudos preparatórios da minuta do PER, verificou-se que há altos fluxos de tráfego, na região metropolitana de Porto Alegre; porém, as duas rodovias não foram contempladas com praças de pedágio nessa região em tela.

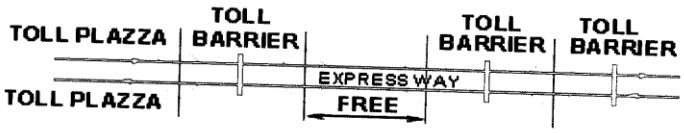
132. Uma vez que o escopo do futuro contrato de concessão possui grandes extensões rodoviárias mediante um programa de obras e serviços bastante onerosos para cumprir as metas estabelecidas, é preciso equilibrar as receitas

de pedágio, fazendo com que todos os usuários que fazem uso das rodovias paguem os serviços de forma proporcional ao uso.

133. Se isso não acontecer, algumas praças de pedágio poderão praticar tarifas não condizentes aos serviços/investimentos oferecidos, compensando-se a arrecadação não obtida nesses locais em outras praças da concessão. Tal situação é denominada subsidio cruzado. Esse mecanismo de financiamento da concessão não é desejável que aconteça, pois é importante que haja boa prática da equidade tarifária.

134. A seguir, nas figuras abaixo, apresentam-se duas formas de implantação de sistema de cobrança de pedágio, conforme o tipo de acessibilidade. Na primeira situação, como na rodovia não há controle de acesso **(sistema aberto)**, a cobrança do pedágio é realizada no eixo da rodovia (MATHEW,2017), mediante um pagamento de tarifa fixo, respeitando-se a categoria do veículo, independentemente da distância percorrida. Nesse caso, há impacto ambiental, pois essas grandes praças possuem grandes áreas denominadas "garrafões" que ocupam muito espaço. Outra questão, é que todos os usuários são obrigados a parar nestes locais, perdendo-se tempo. Além disso, dependendo do destino, podem parar muitas vezes, consecutivamente.

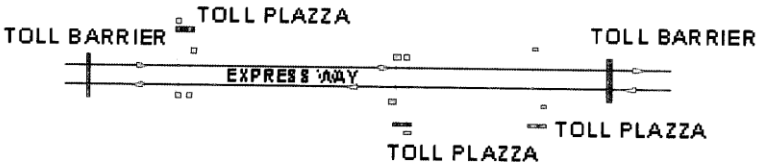
Figura 40: Sistema de cobrança de pedágios aberto (MATHEW,2017)



135. Na segunda figura, logo a seguir, na rodovia, há controle de acesso **(sistema fechado)**; portanto, a cobrança do pedágio pode ser realizada fora do eixo da rodovia (MATHEW,2017), mediante um pagamento de tarifa variável ou por km rodado, observando-se a categoria do veículo, ou seja, paga-se pela distância percorrida. Há pouco impacto ambiental, pois as praças são pequenas e eficientes. Na verdade, são portais ("gates") físicos ou eletrônicos, dependendo da tecnologia. Por óbvio, não há grandes áreas de garrafões que ocupam muito espaço. Outra questão é que este modelo segrega naturalmente os usuários da corrente de tráfego que se destinam a locais específicos. Os

demais seguem no eixo da rodovia locomovendo-se normalmente. Em suma; nesse sistema, perde-se minimamente tempo de viagem. Segundo o modelo misto, é permissível a colocação de praças de pedágio no eixo da rodovia (alguns locais específicos), conjuntamente com portais ("gates") fora do eixo nas principais intersecções

Figura 41 Sistema de cobrança de pedágio fechado(MATHEW,2017)



136. Exemplificando o sistema de pagamento praticado neste modelo, é muito simples. Quando os usuários entram na rodovia recebem um ticket magnético, através de uma cabina ou portal eletrônico. Similar a um parque de estacionamento. Os veículos não ficam retidos na entrada do sistema. Percorrem, então, certo trecho da rodovia Ao sair, no destino, os usuários passam por outro portal físico ou "Gate" eletrônico ou até mesmo uma cabina e entregam o ticket. Neste local de saída, calcula-se, de forma automática, a distância percorrida, estabelecendo-se, então, o pagamento da tarifa. Não restam dúvidas que estes locais devam ser providos de estrutura física adequada conforme à demanda veicular prevista. Daí a necessidade de estudos de engenharia complementares.

PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS

42 Os sistemas de cobrança fechada são amplamente utilizados no mundo, principalmente nas rodovias europeias (italianas). Algumas delas, dependendo o trecho, possuem padrão de operação similares, infraestrutura, e fluxos veiculares aqueles existentes na BR's 290 ("freeway") e 448 ("Rodovia do Parque"). Estas últimas, são rodovias com controle de acesso, o que as credencia fortemente para implantação de um projeto bastante inovador, no Brasil, em matéria de concessões: A implantação de tarifa

ponto a ponto ou cobrança de tarifa por distância percorrida em travessias urbanas.

43 Para almejar o intento, seriam necessários modificações em locais situados no entorno da rodovia principal, preferencialmente próximos de interconexões, definidos na forma de portais eletrônicos ou "gates" físicos de cobrança. Pela característica das rodovias envolvidas (BR's 290 e 448), evidentemente, tais locais se situariam fora do eixo da rodovia principal. Em virtude disso, haveria a necessidade da construção de trechos de vias marginais e/ou modificação de interconexões existentes para abrigar tais dispositivos de cobrança de pedágio, o que conforme já foi ressaltado em parágrafos anteriores do Parecer, ajudariam a separar o trafego local daquele de longo curso, melhorando, assim o fluxo e a capacidade de tráfego da rodovia.

137. Para melhorar a eficiência do sistema de transporte, poderiam ser introduzidas tarifas diferenciadas em horários alternativos para que o uso da rodovia, em períodos de picos de tráfego, seja desestimulado. Evidentemente, que a localização de tais portais físicos ou "gates" eletrônicos devam ser precedidos de estudos mais aprofundados para a verificação da viabilidade técnico e econômica dos mesmos. Como sugestão para estudos de locais onde os portais poderiam ser implantados, segue a descrição dos seguintes locais: (1) Entroncamento da BR290-Ponte do Guaíba; (2) Entroncamento da BR290/BR 448;(3) Entroncamento da BR290/BR116; (4) Entroncamento da BR290-Acesso Cachoeirinha; (5) Entroncamento da BR290/ERS 118, dentre outros.

3.2.3. Obras de Manutenção de Nível de Serviço

3.2.3.1. Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego

138. Para dar início às obras de ampliação da capacidade de tráfego, a concessionária deverá obedecer a seguinte regra:

> *O fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho ("gatilho volumétrico"), aferidos com base em uma média móvel de 365 dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego.*

A Concessionária deverá executar as obras relativas à implantação de faixas adicionais em subtrechos em pista dupla, condicionada às regras detalhadas a seguir.

O fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho ("gatilho volumétrico"), aferidos com base em uma média móvel de 365 dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego.

O gatilho volumétrico será aferido de acordo com o tipo de veículo que trafega na rodovia, observando-se a categoria de veículos. Uma vez atingido o gatilho volumétrico em qualquer um dos subtrechos especificados, a Concessionária terá um prazo máximo de 12 meses para a realização e conclusão dos investimentos de faixas adicionais do respectivo subtrecho, incluindo a adequação de OAE's, acessos e interconexões, contado a partir do mês subsequente àquele que o gatilho for atingido".

139. Resumidamente, a metodologia empregada no PER através do gatilho volumétrico pressupõe que, em tal data da concessão, em determinada trecho da rodovia, quando um volume de tráfego definido como VDMa (Volume Diário Anualizado ultrapassar um patamar definido, deverá haver necessidade de obras de ampliação de capacidade.

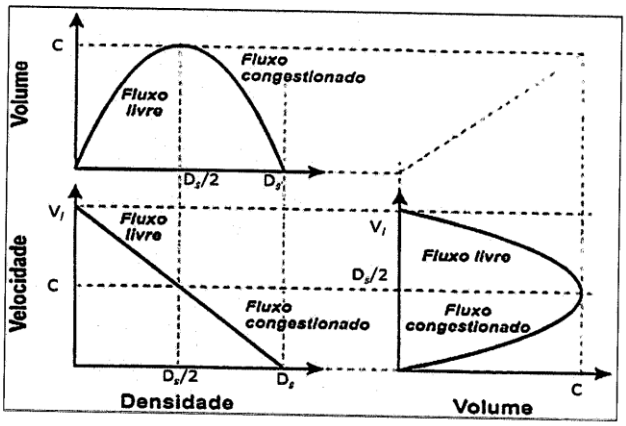
140. Segundo a Manual de Estudos de Tráfego (DNIT.2006c), a média dos volumes de veículos que circulam durante 24 horas em um trecho de via é dada a designação de "*Volume Médio Diário*" (VMD). Ele é computado para um período de tempo representativo, assim definido qual, salvo indicação em contrário, é de um ano. Destaca-se

"Volume Médio Diário Anual (VMDA): número total de veículos trafegando em um ano dividido por 365. "

141. Destaca, inicialmente, que o parâmetro VDMA, usado de forma isolada, como único indicador, seria mais indicado em nível de planejamento de obras, programações orçamentárias estratégicas, focadas em malha rodoviária, ou seja, uma previsão de tráfego de longo prazo, com certo nível de incerteza, o que não é o caso de uma concessão, pois a projeção de tráfego é cuidadosamente estimada por metodologia bastante precisa. Se não houver um bom critério técnico, o mecanismo do gatilho pode ser inalcançável ou se transformar numa demanda de curto, algo que poderia ser melhor planejado através de uma obra obrigatória prevista no PER.

142. No caso de concessões, é importante adotar, conjuntamente ao VDMA outros indicadores de médio e curto prazo voltados à qualidade e operação do serviço prestado na rodovia, com certa antecipação e confiabilidade nas previsões, quanto à ocorrência dos eventos da engenharia de tráfego. O modelo HCM (2000) é dirigido a esse objetivo.

143. Pelo modelo de "Greenshields", conforme figura abaixo, objetivando a completa definição dos parâmetros de engenharia de tráfego, é preciso definir outros conceitos do fluxo como: velocidade, densidade, capacidade, "headway", espaçamento além de volume.



144. A metodologia utilizada no gráfico acima é usada para fluxos não saturados, ou seja, sem retenções de veículos na pista ou congestionamentos. A densidade, por óbvio, é um parâmetro crítico dos fluxos contínuos (rodovias classe I, por exemplo), porque caracteriza a proximidade dos veículos, refletindo o grau de liberdade de manobra do tráfego. Na metodologia proposta no PER, observa-se, preliminarmente, que não foram levadas em condições todas essas premissas, o que torna essa proposição de gatilho volumétrico pelo uso somente do VDMA, ainda incompleta.

145. Com vistas adotar as premissas do modelo HCM, o qual é uma ferramenta mundial em engenharia de transportes, é preciso analisar as variações do fluxo de tráfego durante o dia, adota-se a hora para unidade de tempo, chegando-se ao conceito de *Volume Horário* (VH): número total de veículos trafegando em uma determinada hora, evidentemente, ajustado ao um fator de pico, abaixo definido:

146. Os fatores que afetam o cálculo da taxa de fluxo (veículos/hora) são aqueles relativos ao tráfego, além de um ajuste através do fator de hora-pico.

Figure 4: Fator Hora de Pico (HCM-2000)

$$PHF = \frac{\textit{Volume Horário (V)}}{\text{taxa de fluxo no pico (dentro da hora)}}$$

$$PHF = \frac{V}{4 \bullet V_{15\ MÁXIMO}}$$

Onde PHF= varia de 0,25 a 1,0
Volume horário (veículos por hora).
Volume durante o pico de 15 minutos do pico da hora, em veículos / 15 minutos

147. PIETRANTÔNIO (2009), conforme tabela abaixo, reforça a necessidade de tomar medidas de eficácia, controlando a densidade e a velocidade em vias de múltiplas faixas, caso das concessões:

Figura 44: Aplicações Rodoviárias do HCM (PIETRANTÔNIO,2009)

Medidas de Eficácia para Nível de Serviço Definição (Tabela 3-1 do HCM/2000, adaptada)

Tipos de Infra-estrutura	Medidas de Eficácia
Vias Urbanas (Arterias)	Velocidade Média Global (km/h)
Interseções Semaforizadas	Atraso Médio de Controle (seg/v)
Interseções Não Semaforizadas	Atraso Médio de Controle (seg/v)
Travessia de Pedestres	Atraso Médio de Controle (seg/ped)
Vias de Pista Simples	% de Tempo Seguindo Pelotão Velocidade Média (km/h)
Vias de Múltiplas Faixas	Densidade (veq/km/fx) Velocidade de Fluxo Livre (km/h)
Vias Expressas	
Segmentos Básicos	Densidade (veq/km/fx)
Seções de Entrelaçamento	Densidade (veq/km/fx) Velocidade Média
Ligações Expressas	Densidade (veq/km/fx) Velocidade Média
Vias de Pedestres	Espaço Médio (m^2/ped)
Transporte Coletivo	Fator de Ocupação (m^2/ass, pax/assento)

148. Segundo OLIVEIRA (2009), a demanda é o principal indicador relativo à quantidade de tráfego utilizando uma infraestrutura. Demanda está relacionada às chegadas de veículos; volumes estão relacionados aos veículos processados. Se filas não existem, a demanda é equivalente ao volume de tráfego em determinado ponto de controle na via. Para o HCM, o termo **volume** geralmente é utilizado para **condições operacionais** abaixo do limite da capacidade.

149. Através das metodologias apresentadas no HCM (TRB,2000), identifica-se um grande número de fatores que influenciam o cálculo das taxas máximas de fluxo e obtenção de níveis de serviço em segmentos básicos de rodovias. Os principais fatores identificados são relativos à **geometria** das vias e características de **tráfego**.

150. As Análises de capacidades, segundo HCM são um conjunto de procedimentos utilizados para estimar o número máximo de veículos que determinada infraestrutura pode processar, com razoável segurança, durante determinado período de tempo, enquanto são mantidas condições conhecidas de tráfego, geométricas e operacionais, segundos níveis de serviços. A seguir uma breve descrição dos níveis de serviços estipulados pelo modelo HCM:

> ***Nível de serviço A:*** *Corresponde a uma situação de fluidez do tráfego, com baixo fluxo de tráfego e velocidades altas, somente limitadas pelas condições físicas da via. Os condutores não se veem forçados a manter determinada velocidade por causa de outros veículos. Compatível a uma rodovia federal Classe 1A.*
>
> ***Nível de serviço B****: Corresponde a uma situação estável, quer dizer, que não se produzem mudanças bruscas na velocidade, ainda que esta começa a ser condicionada por outros veículos, mas os condutores podem manter velocidades de serviço razoável e em geral escolhem a faixa de tráfego por onde circulam. No limite inferior do parâmetro, operação próxima daquela existente em vias rurais. Operação ainda compatível, sob certa condições e períodos com as exigências da rodovia Classe 1A. (Relação volume/capacidade: (0,35 < v/c <0,50).*
>
> ***Nível de serviço C****: Corresponde a uma circulação estável, mas a velocidade e a manobrabilidade estão consideravelmente condicionadas pelo resto do tráfego. Os adiantamentos e a troca de faixa são mais difíceis, mas as condições de circulação são toleráveis. No parâmetro inferior, operação próxima daquela existente em vias urbanas. Não é desejável a operação para rodovias Classe 1A (relação volume/capacidade: 0,75 < v/c < 0,50).*
>
> ***Nível de serviço D****: Corresponde a uma situação que começa a ser instável, quer dizer, em que se produzem trocas bruscas e imprevistas na velocidade e a manobrabilidade dos condutores está muito restringida pelo resto do tráfego. (Relação volume/capacidade: 0,75 < v/c < 0,90). Não é um nível servível para a rodovia Classe 1A.*
>
> ***Nível de serviço E****: Supõe que o tráfego é próximo a capacidade da via e as velocidades são baixas. As paradas são frequentes, sendo instáveis e forçadas as condições de circulação. Não é um nível servível para a rodovia Classe 1A*
>
> ***Nível F:*** *O escoamento é forçado, há formação de filas e congestionamento. As paradas se tornam constantes e podem demorar. Demanda maior que a capacidade. Não é possível operar uma rodovia nesse nível.*

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

151. Na metodologia empregada na proposição do PER, não há maiores indicações quanto ao nível de serviço desejado para a operação da rodovia. Por conseguinte, em teoria, o segmento rodoviário poderia funcionar com fluxo saturado (congestionado, mesmo atendendo o parâmetro de volume de tráfego previsto no PER, o que é uma desconformidade.

152. Propõe-se, então, que complementarmente ao monitoramento da **Volume de Tráfego Anual** (VDMA) nos subtrechos homogêneos, utilize-se os parâmetros de Níveis mínimos de Serviço (Padrão A e B) do HCM como indicadores de qualidade do tráfego, por exemplo, cp/km/fx (nº de carros equiv./km/faixa). Esse indicador serviria de gatilho para ampliação de capacidade rodovia, pois representa a forma como o usuário percebe as condições de fluxo da rodovia. A mensuração do nível de serviço está consagrada e mundialmente aceita através da metodologia HCM – Highway Capacity - Manual, publicação americana (TRB,2000) conforme figura abaixo:

Figura 45: Nível de Serviço (TRB 2000)

Nível de Serviço	*Densidade (CP/Km/Fx*
A	Até >17,7
B	>17,7 – 20,1
C	>20,1 – 41,8
D	>41,8 – 56,3
E	>56,3,1 – 72,4
F	>72,4 Demanda>Capacidade

***OBS**[1]: cp/km/fx equivale ao nº de automóveis equiv./km/faixa de rodovia.*

***OBS**[2]: A unidade 72,4 cp/km/fx (Nível F) equivale a um espaçamento de entre 13,8m entre os carros (para-choques dianteiros).*

3.2.3.2. Obras de Fluidez e Conforto

153. A partir do início do 61º mês da Concessão e durante todos os meses subsequentes, todos os dispositivos de interconexão deverão ser monitorados. Esses dispositivos deverão obrigatoriamente garantir que a velocidade média da rodovia, medida durante o período de 30 dias consecutivos dentro de 500 m

antes e de 500 m depois do dispositivo, não seja inferior a 90% da média de velocidade no subtrecho homogêneo.

154. Caso seja constado que a velocidade média é inferior a 90% da média de velocidade no subtrecho homogêneo, a Concessionária, independentemente de solicitação da ANTT, deverá propor, dentro de 6 meses contados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do encerramento do período de verificação, um projeto executivo para ampliar a capacidade do dispositivo e implementá-lo em até 12 meses.

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

155. No monitoramento desse item de PER (Obras de Aumento de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego), há apenas referência ao controle da **velocidade** do fluxo veicular. Como já foi dissertado nos outros parágrafos do parecer, há outros parâmetros de engenharia de tráfego que devem ser continuamente monitorados, conjuntamente a esse, como **densidade veicular** e **volume de tráfego**.

156. Constata-se outrossim que, na metodologia empregada na proposição do PER, não há maiores indicações quanto ao nível de serviço desejado para a operação da rodovia. Por conseguinte, em teoria, o segmento rodoviário poderia funcionar com fluxo saturado (congestionado, mesmo atendendo o parâmetro de **velocidade** de tráfego previsto no PER) o que é uma desconformidade.

157. Propõe-se então que complementarmente ao monitoramento da velocidade de tráfego nos subtrechos homogêneos, utilize-se os parâmetros de Níveis mínimos de Serviço (Padrão A e B) do HCM como indicadores de qualidade do tráfego, por exemplo, cp/km/fx (nº de carros equiv./km/faixa). Esse indicador serviria de gatilho para ampliação de capacidade rodovia, pois representa a forma como o usuário percebe as condições de fluxo da rodovia. A mensuração do nível de serviço está consagrada e mundialmente aceita através da metodologia HCM – Highway Capacity - Manual, publicação americana.

3.2.5 Parâmetros Técnicos

3.2.5.1. Parâmetros da Classe da Rodovia (Parâmetros Técnicos)

158. Há muitos estudos científicos recentes que objetivam analisar os vários custos e benefícios advindos de investimentos em rodovias. Como instrumento de análise, há ferramentas destinadas ao atendimento desse escopo, dentre elas pode ser citado o HDM-4, assim definido pelo DNIT (2007).

> *"HDM-4 Highway Development & Management (Gerenciamento e Administração de Rodovias) - Software desenvolvido para avaliar técnica e economicamente as alternativas de manutenção para trechos de uma malha rodoviária, bem como a definição das prioridades dentro de critérios técnicos econômicos, utilizando os dados do SGP".*

159. A minuta de PER, nesse item, flexibiliza a utilização de parâmetros de projeto afeitos a classe 1A, em mais de 33 Km de rodovias a serem duplicadas, como segue abaixo:

> *"As características geométricas das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço a serem executadas no Sistema Rodoviário deverão ser estabelecidas tendo em vista a classe I-A, o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro.*
>
> ***"Obrigação de atendimento à Classe I-A**: a Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo. As rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão também deverão estar adequadas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo. As OAE's referidas no PER seguirão o cronograma específico do item 3.1.3.*
>
> ***Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A**: considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento ao parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal, largura do acostamento externo largura do canteiro central aplicáveis às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 33,5 km de rodovia no lote, sendo que as reduções de largura indicadas acima só poderão ser aplicadas em trechos com extensão mínima de 500 m.*
>
> *Nessa hipótese, o projeto apresentado pela Concessionária deverá observar as melhores técnicas aplicáveis às características do trecho, garantindo a melhor solução técnica que privilegie o fluxo de veículos, a manutenção da maior velocidade possível e a segurança do usuário.*

160. Conforme já foi exposto, em parágrafos anteriores desse Parecer, há outros custos de transportes absorvidos pela sociedade na forma de custos de

construção, manutenção e operação da rodovia. No caso em tela são afeitos à concessionária que detém o contrato público.

161. Além disso, há um outro importante conjunto de custos absorvidos pelo usuário, o qual é o tomador do serviço e pagador da tarifa. Destaca-se que os custos dos usuários são muito preponderantes em relação aos demais quando há alto fluxo.

162. Se por um lado, diminui-se os custos de construção e manutenção ao adotar-se parâmetros menos rigorosos nos projetos de rodovias, aumenta-se sobremaneira os custos dos usuários na forma de consumo de combustível, lubrificantes tempo de viagem. etc. (COSTA, 2014).

163. Outra questão é que há diminuição do padrão de segurança. Após certo volume de tráfego, há incremento de custos nos usuários sem contrapartida de serviços da rodovia, ou seja, esse balanço técnico-econômico desequilibra-se, tornando-se desfavorável aos usuários e a própria sociedade em geral. Tal situação não é compatível na rodovia pedagiada. Há necessidade de estudos regulatórios mais aprofundador para avaliar caso a caso.

164. KLEIN (2005) e FERNADES, JR *et al* (2005) mediante modelagens matemáticas utilizando a ferramenta HDM-4, compararam os padrões operacionais da rodovia quando se muda os parâmetros geométricos da mesma. Depois, verificaram a repercussão das variáveis-resposta nos custos veiculares ou custos dos usuários. Para esse intento, foram simulados vários trechos rodoviários, mediante vários cenários de classes geométricos de rodovias e composições de tráfego. A figura abaixo ilustra a situação apresentada:

Figure 5: Trechos representativos do modelo HDM-4 (KLEIN,2005)

Classes da Geometria		Subidas e Descidas – RF (m/km)	Curvatura Horizontal – ADC (graus/km)
A	Reta e Plana	1	3
B	Praticamente Reta e Pouco Ondulada	10	15
C	Pouco Sinuosa e Praticamente Plana	3	60
D	Pouco Sinuosa e Pouco Ondulada	15	75
E	Pouco Sinuosa e Muito Ondulada	25	150
F	Sinuosa e Pouco Ondulada	20	300
G	Sinuosa e Muito Ondulada	40	500

165. Constatou-se, que, havendo mudança de parâmetros geométricos de rodovias, há variação na velocidade de operação dos veículos preponderantemente nos caminhões, conforme figuras abaixo.

Figure 6: Influência da curvatura vertical na velocidade veicular (KLEIN,2005)

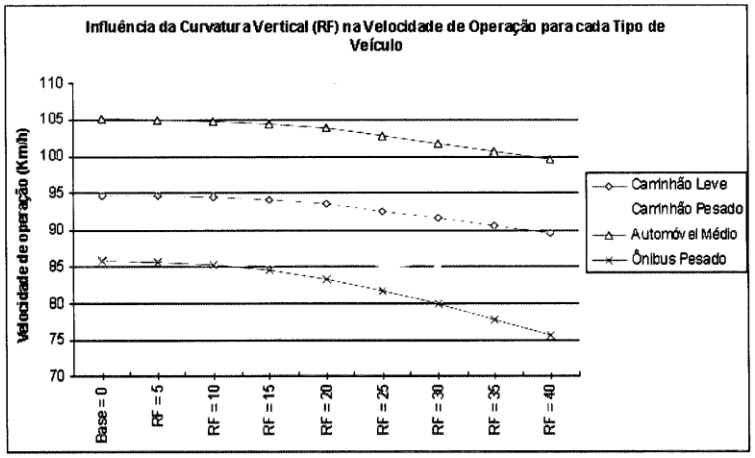
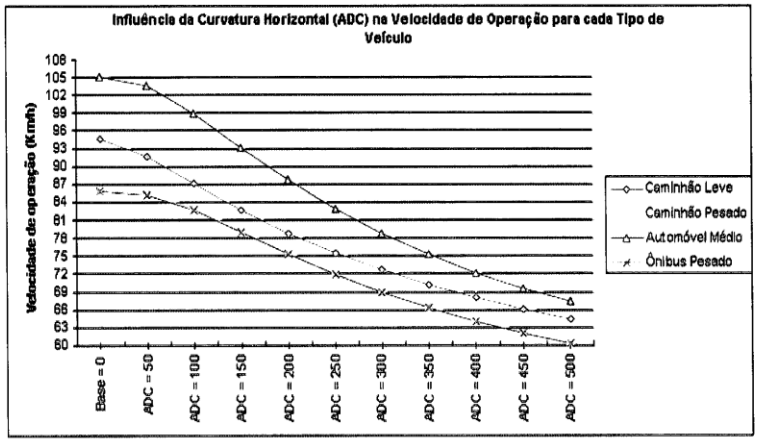


Figure 7: Influência da curvatura horizontal na velocidade veicular (KLEIN,2005)



166. Da mesma forma, em havendo mudança de parâmetros geométricos de rodovias, há variação (elevação) nos custos operacionais dos usuários, preponderantemente nos caminhões, conforme figuras abaixo.

Figure 8: Custo total dos usuários em função da curvatura vertical (KLEIN,2005)

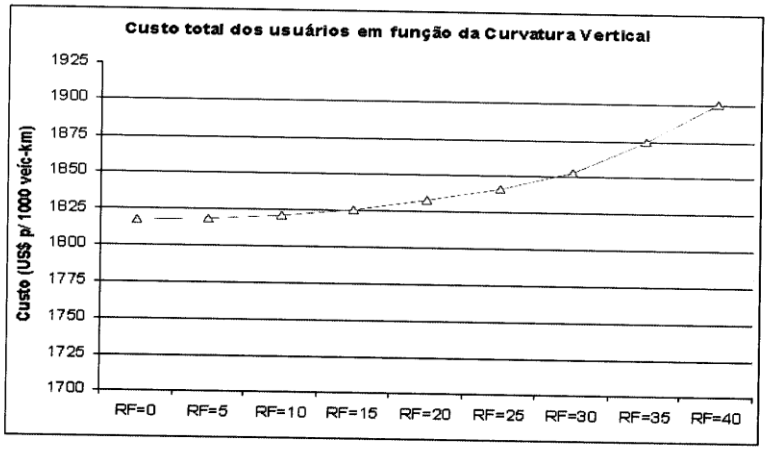
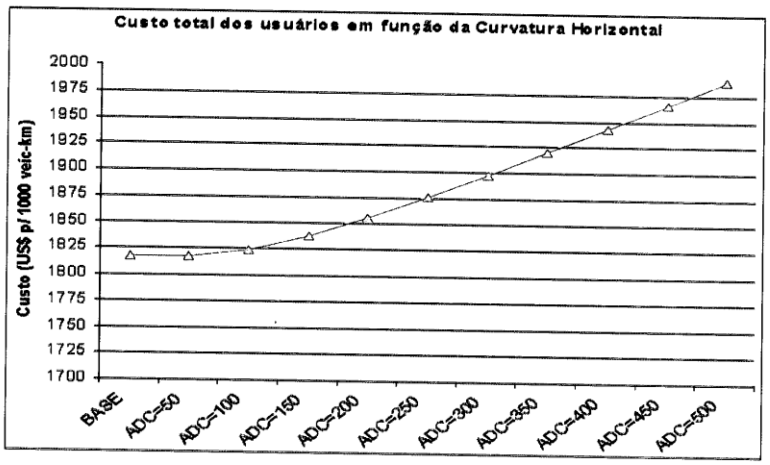


Figure 9: Custo total dos usuários em função da curvatura horizontal (KLEIN,2005)



167. Segundo o manual de projetos de rodovias (DNIT,2009), as mesmas são projetadas segunda uma classe e função no sistema rodoviário nacional. No caso em tela Classe 1A. As rodovias devem minimamente atender os parâmetros de engenharia afeitos a sua classe.

168. A minuta de PER está facultando alterar em torno de 33,5 km de rodovia no lote quanto ao atendimento de parâmetros de projeto na duplicação de

trecho. Na pratica, poderá adotar-se parâmetros de projeto de classes inferiores de rodovias até esse limite de maneira muito significativa.

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

169. Como haverá uma modificação no projeto numa expressiva extensão de trecho, poderá haver descaracterização funcional da classe da rodovia 1A, em mais de 33 km de rodovias a serem duplicadas, principalmente nos parâmetros de geometria e velocidade de operação, implicando também na diminuição da própria capacidade.

170. Se por um lado, na teoria, pode haver um decréscimo nos custos de construção, por outro há aumentos significantes nos custos dos usuários muito mais que proporcionais do que essas diminuições dos custos de construção, conforme apontam os estudos, além de implicações de segurança viária. Ao contrário do almejado na minuta do PER, pode haver perda de qualidade operação da via e aumento significativo nos custos de transportes, em vez de diminuição.

171. Propõe-se limitar essa margem de tolerância que permite flexibilizar parâmetros de projeto. Tais modificações de parâmetros de projetos da classe 1A somente seja aceita para casos excepcionais e bem fundamentados. Na medida da necessidade, se procedam complementarmente estudos mais aprofundados, caso a caso, para estipular a margem de tolerância desses parâmetros de projeto.

3.2.5.3. Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias

A – Trecho Duplicado (Iluminação)

172. A iluminação noturna do eixo da rodovia duplicada aumenta a visibilidade dos motoristas, tornando a operação veicular mais segura, principalmente em travessias urbanas. Outra questão é que provendo mais segurança, há incremento na velocidade e capacidade da via.

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

173. Observa-se que, não foram elencadas obras de melhorias nessa minuta de PER, em sistemas de iluminação do **eixo** da rodovia duplicada, apenas foram

previstos esses dispositivos em novas intersecções. Ressalta-se que toda a rodovia BR 448 e parte do trecho metropolitano da BR 290 está com essas melhorias

174. Propõe-se, então, que se faça estudos de acidentalidade nesses locais onde há demanda de tráfego, principalmente em travessias urbanas conjuntamente com monitoração da capacidade de tráfego e níveis de qualidade, via modelo HCM, para estabelecer um cronograma de melhorias mais robustas na infraestrutura para implantação de iluminação noturna no eixo da rodovia

3.4. FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

3.4.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário

175. A minuta de PER requer que haja disponibilização de Sistemas de Atendimento ao Usuário (SAU), serviço capaz de fornecer o suporte necessário aos usuários da rodovia. Através do atendimento durante 24 horas, o usuário pode solicitar auxílio em situações de emergência, informar a existência de acidentes ou interferências na rodovia, além de receber informações sobre a rodovia

3.4.4.1. Atendimento Médico de Emergência

176. Inicialmente, não se questiona os tempos necessários para atendimento dessas demandas, as quais se pressupõe que haja protocolos médicos que regulem tal matéria e sim os critérios estatísticos para a verificação do atendimento do conjunto de ocorrências.

177. Constata-se que nessa proposição de PER, um critério estatístico no qual o limite aceitável do parâmetro é 15 minutos do tempo médio mensal de chegada ao local em 90% das ocorrências para a ambulância tipo C e 60 minutos do tempo médio mensal de chegada ao local em 90% das ocorrências para as ambulâncias tipo D.

178. Por outro lado, a estatística utilizada na minuta do PER para o parâmetro (tempo médio mensal de chegada ao local); parece estar inconsistente, pois não há valor limite superior. Sobram 10% de ocorrências que necessitam ser limitadas a um prazo máximo admissível.

179. Nos PER's da 2º de concessões federais, utiliza-se outro critério, ou seja, tempo máximo de chegada ao local cujo limite aceitável desse parâmetro é 15 minutos (Ambulância tipo C e D) em 100% das ocorrências.

180. No PER da 3º etapa (resumidamente), os limites são: tempo máximo de chegada ao local: **Ambulância Tipo C**: 20 minutos para 100% das ocorrências **antes do 5º ano** e 15 minutos para 100% das ocorrências **depois do** 5º ano (Ambulância Tipo C). Quanto a ambulância tipo D (tempo máximo de chegada ao local) é igual a 90 minutos em 100% das ocorrências **antes do 5º ano** e 60 minutos em 100% das ocorrências **depois** do 5º ano

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

181. Propõe-se, então, que o limite aceitável do parâmetro seja o mesmo utilizado nos outros PER's, nos quais há solida experiência, ou seja, tempo máximo de chegada ao local: 20 minutos para 100% das ocorrências (Ambulância Tipo C) **antes do** 5º ano e 15 minutos para 100% das ocorrências **depois** do 5º ano (Ambulância Tipo c). Não há; portanto, uso de critérios estatísticos (tempo médio) para ambos os casos, ou seja, utiliza-se apenas o critério tempo máximo de chegada ao local.

182. Quanto às ambulâncias tipo D (tempo máximo de chegada ao local) é igual a **90** minutos em **100%** das ocorrências até o **5º ano** e **60** minutos para **100%** das ocorrências para Ambulância Tipo D. Não há; portanto, uso de critérios estatísticos (tempo médio) para ambos os casos, ou seja, utiliza-se apenas o critério tempo máximo de chegada ao local.

Figura 46: Parâmetro de Desempenho - Atendimento Médico de Emergência

Parâmetros de Desempenho	3.4.4.1 – Atendimento Médico de Emergência
EDITAL	Para a ambulância do **tipo C**: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 15 minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Para a ambulância do **tipo D**: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSIÇÃO	Para a ambulância do **tipo C**: tempo **máximo** de chegada ao local igual a **20** minutos em **100%** das ocorrências até o final do 5º ano. Após, tempo **máximo** de chegada ao local igual a **15** minutos em **100%** das ocorrências. O tempo **máximo** de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Para a ambulância do **tipo D** tempo **máximo** de chegada ao local igual a **90** minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano. Após, tempo **máximo** de chegada ao local igual a **60** minutos em 100% das ocorrências. O tempo **máximo** de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário

3.4.4.1. Atendimento Mecânico

183. Constata-se que, nessa proposição de PER, o limite aceitável do parâmetro (tempo médio mensal de chegada ao local) para **guincho leve** é 40 minutos em 90% das ocorrências e para **guincho pesado** é 60 minutos em 90% das ocorrências.

184. O parâmetro utilizado (tempo médio mensal de chegada ao local); parece estar inconsistente, pois não há um valor para o limite superior. Sobram 10% de ocorrências que necessitam ser limitadas a um prazo máximo admissível.

185. Por outro lado, há outra questão que necessita ser melhor detalhada. Nesse PER não se limita o tempo de chegada ao local, por ocorrência. Apenas se estabelece um critério estatístico (tempo médio mensal) contemplando todas as ocorrências. Tal situação pode inferir que o atendimento de uma ocorrência pode levar horas e mesmo assim o parâmetro (tempo médio mensal) seja atendido no período avaliatório.

186. No PER da 2º etapa de concessões federais, ao contrário desse, utiliza-se outro parâmetro (tempo máximo de chegada ao local), sendo o limite aceitável do parâmetro 20 minutos para 100% das ocorrências. Esse último é um parâmetro objetivo e direto, pois mensura o período no qual o usuário solicita o atendimento e posteriormente recebe o serviço. Em virtude disso, é um de indicador de qualidade mais indicado para servir de referência ao PER.

187. No PER da 3º etapa os limites são: **Guincho leve**: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 90% das ocorrências mensais e 30 minutos em até 10% das ocorrências mensais. **Guincho pesado:** tempo máximo de chegada ao local em 60 minutos ao menos em 90% das ocorrências mensais e 72 minutos em até 10% das ocorrências mensais. Em ambos os casos, não há; portanto, uso do critério estatístico tempo médio e sim o critério estatístico tempo máximo de chegada ao local.

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

188. Propõe-se, então, que o limite aceitável do parâmetro e critérios sejam o mesmo utilizado nos PER's anteriores, nos quais há solida experiência, ou seja, **guincho leve**: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em **90%** das ocorrências mensais e 30 minutos em até **10%** das ocorrências mensais. **Guincho pesado**: tempo máximo de chegada ao local em 60 minutos ao menos em **90%** das ocorrências mensais e 72 minutos em até **10%** das ocorrências mensais. Nessa proposição, não há; portanto, uso do critério estatístico tempo médio e sim o critério estatístico tempo máximo de chegada ao local.

Figura 47: Parâmetro de Desempenho - Atendimento Mecânico

Parâmetros de Desempenho	3.4.4.2 – Atendimento Mecânico
EDITAL	Serviço de guincho leve: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 40 minutos, em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Serviço de guincho leve: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 40 minutos, em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSIÇÃO	Serviço de **guincho leve**: tempo **máximo** de chegada ao local igual a **20** minutos em **90%** das ocorrências mensais e **30** minutos em até **10%** das ocorrências mensais. O tempo de chegada **máximo** será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Serviço de **guincho pesado**: tempo **máximo** ade chegada o local igual a **60** minutos em **90%** das ocorrências mensais e **72** minutos em até **10%** das ocorrências mensais. O tempo de chegada **máximo** será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário

3.4.4.3. Atendimento e demais incidentes

189. Constata-se que, nessa proposição de PER, o limite aceitável do parâmetro (tempo médio mensal de chegada ao local) para outros **veículos** é 100 minutos em 90% das ocorrências

190. O parâmetro utilizado (tempo médio mensal de chegada ao local); parece estar inconsistente, pois não há um valor para o limite superior. Sobram 10% de ocorrências que necessitam ser limitadas a um prazo máximo admissível.

191. Por outro lado, há outra questão que necessita ser melhor detalhada. Nesse PER não se limita o tempo de chegada ao local, por ocorrência. Apenas se

estabelece um critério estatístico (tempo médio mensal) contemplando todas as ocorrências. Tal situação pode inferir que o atendimento de uma ocorrência pode levar horas, e mesmo assim, o parâmetro (tempo médio mensal) possa ser atendido ao final do período avaliatório.

192. No PER da 3º etapa os limites são: **Outros Veículos**: tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos em 100% das ocorrências mensais

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

193. Propõe-se, então, que o limite aceitável do parâmetro e critérios sejam o mesmo utilizado nos PER's anteriores, nos quais há solida experiência, ou seja: **demais incidentes**: tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos em 100% das ocorrências mensais. Nessa proposição, não há; portanto, uso do critério estatístico tempo médio e sim o critério estatístico tempo máximo de chegada ao local.

Figura 48: Parâmetro de Desempenho – Atendimento a Demais Incidentes

Parâmetros de Desempenho	3.4.4.3 – Atendimento a Demais Incidentes
EDITAL	Tempo médio mensal de chegada ao local igual a 100 minutos, em 90% das ocorrências. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSIÇÃO	Tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos, em 100% das ocorrências. O tempo de chegada máximo será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário

3.4.5 Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação

194. A minuta do PER estipula que, em dias normais, as filas máximas nas praças de pedágio serão limitadas a **300m** de extensão, sendo aferidas durante **15 minutos**. Em feriados, fim de semana e eventos notáveis, as filas máximas nas praças de pedágio serão limitadas a **600m**, sendo aferidas durante **15 minutos.**

195. No PER da 2º etapa de concessões federais, o limite aceitável é **300m** das filas por mais de **10 minutos.**

196. No PER da 3º etapa, o PER estipula que, em dias normais, as filas máximas nas praças de pedágio serão limitadas a **200m** de extensão, sendo aferidas durante **15 minutos**. Em horários de pico, as filas máximas nas praças de pedágio serão limitadas a **400m**, sendo aferidas durante **15 minutos.**

197. Oliveira (2009) apresenta uma metodologia para estabelecer níveis de serviço em praças de pedágio. A análise foi realizada através da relação entre a percepção de qualidade do tráfego, obtida do modelo de regressão, e os indicadores (i) comprimento de filas equivalentes (em metros) e (ii) filas equivalentes (em veículos de passeio equivalentes).

198. O primeiro parâmetro a ser obtido é o comprimento de fila, em praça de pedágio, o qual pode ser estabelecido pela seguinte equação:

$$ComprimentoFila = FILA(5,31 + 11,55.CAM)$$

Onde:

ComprimentoFila representa o "comprimento das filas equivalentes" [em metros]

FILA representa o "tamanho de fila nas cabines" [em *n* veículos quaisquer];

CAM representa a "quantidade de caminhões no fluxo" [em % de caminhões].

199. O segundo parâmetro a ser obtido é o comprimento de fila equivalente também de ser estabelecido pela seguinte equação

$$VPEemFila = FILA(1 + 2,17.CAM)$$

200. Na metodologia proposta as análises dos níveis de serviço em praças de pedágio estão apresentadas em um conjunto de tabelas, conforme figuras a seguir, que relacionam os indicadores de filas equivalentes (em metros) e

veículos equivalentes em fila (em VPE) com a percepção de qualidade do tráfego.

Figura 49: Escala do Nível de Serviço em Praças de Pedágio (Oliveira,2009)

Nível de Serviço	Escala Proposta Nota Cenário
A	
B	6 > N ≥ 5
C	5 > N ≥ 4
D	4 > N ≥ 3
E	[illegible]
F	

201. A tabela a seguir, é um exemplo da metodologia utilizada para determinar os níveis de serviço em praças de pedágio sem fluxo de caminhões:

Figura 50: Tabela com níveis de serviço em praças de pedágio (Fluxo com 0% de caminhões) – Oliveira(2009)

Tabela 24 : Relação entre percepção da qualidade do tráfego e comprimento de filas equivalentes (m) e VPEs em fila (n VPEs) - fluxos com 0% de caminhões

Veículos em Fila-FILA	0,5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	20	25	32

$VPEemFila = FILA(1 + 2{,}17.CAM)$

VPE em fila	0,5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	20	25	32

$ComprimentoFila = FILA(5{,}31 + 11{,}55.CAM)$

		Comprimento Médio de Fila Equivalente (m)																			
		2,66	5,31	10,62	15,93	21,24	26,55	31,86	37,17	42,48	47,79	53,10	58,41	63,72	69,03	74,34	79,65	84,96	106,20	132,75	169,92
Nº Cabines na Praça	1			5,59	5,03	4,56	4,16	3,82	3,52	3,25	3,02										
	2			5,57	5,00	4,53	4,13	3,78	3,48	3,22											
	3			5,55	4,98	4,50	4,10	3,75	3,45	3,19											
	4			5,53	4,95	4,48	4,07	3,72	3,42	3,16											
	5			5,51	4,93	4,45	4,04	3,69	3,39	3,13											
	6			5,49	4,91	4,42	4,01	3,66	3,36	3,10											
	7			5,47	4,88	4,39	3,98	3,63	3,33	3,06											
	8			5,45	4,86	4,37	3,95	3,60	3,30	3,04											
	9			5,43	4,83	4,34	3,92	3,57	3,27	3,01											
	10			5,41	4,81	4,31	3,90	3,54	3,24												
	11			5,39	4,78	4,29	3,87	3,51	3,21												
	12			5,37	4,76	4,26	3,84	3,49	3,18												
	13			5,35	4,74	4,23	3,81	3,46	3,15												
	14			5,33	4,71	4,21	3,79	3,43	3,13												
	15			5,31	4,69	4,18	3,76	3,40	3,10												
	16			5,29	4,67	4,16	3,73	3,38	3,07												
	17			5,27	4,64	4,13	3,71	3,35	3,05												
	18			5,26	4,62	4,11	3,68	3,32	3,02												
	19			5,24	4,60	4,08	3,65	3,30													
	20			5,22	4,58	4,06	3,63	3,27													
	21			5,20	4,55	4,03	3,60	3,24													
	22			5,18	4,53	4,01	3,58	3,22													
	23			5,16	4,51	3,98	3,55	3,19													
	24		5,99	5,14	4,49	3,96	3,53	3,17													
	25		5,98	5,12	4,46	3,94	3,50	3,14													

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

202. Observa-se que os parâmetros de filas em praças de pedágio nessa minuta de PER possuem valores muito superiores aqueles praticados nos PER's da 2º e 3º etapa de concessões.

203. Propõe-se, então, que esses parâmetros sejam novamente verificados utilizando-se como termo comparativo a metodologia proposta na Trabalho de Oliveira (2009) tendo em vista que a mesma foi calibrada com dados oriundos da própria BR 290, a qual é objeto da minuta de PER.

204. Em caso de não aceitação dessa proposição, tendo em vista à necessidade da manutenção dos indicadores do sistema da qualidade já implementados em outras concessões, que se adote o mesmo critério já consolidado no PER da 3º etapa, conforme figura abaixo:

Figura 51: Parâmetro de Desempenho – Sistema de Pedágio e Controle da Arrecadação

Parâmetros de Desempenho	3.4.5 – Sistema de Pedágio e Controle da Arrecadação
EDITAL	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 300 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 300 m, caracterizando, desta maneira, infração Filas máximas limitadas a 600 metros nos feriados, fins de semana e eventos notáveis, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros.
PROPOSIÇÃO	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração. Filas máximas limitadas a 400 metros nos horários de pico, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros.

RESUMOS, PROPOSIÇÕES E ENCAMINHAMENTOS

205. Assim, diante do exposto, a seguir, resume-se as principais proposições, já fundamentadas anteriormente no corpo desse Parecer, relativas aos principais itens da minuta do PER, como segue:

3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

A – TRILHA DE RODA (ATR)

Ausência total de flechas nas trilhas roda medidas sob corda de 1,20 superiores:

<table>
<tr><th rowspan="3">Parâmetros de Desempenho</th><th colspan="8">PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE</th></tr>
<tr><th>TRABALHOS INICIAIS</th><th colspan="4">RECUPERAÇÃO</th><th colspan="2">MANUTENÇÃO</th></tr>
<tr><th>12 meses</th><th>24 meses</th><th>36 meses</th><th>48 meses</th><th>60meses</th><th>357meses</th><th>360meses</th></tr>
<tr><td rowspan="2">EDITAL</td><td rowspan="2">20% da área total</td><td>20% em 60% da Rodovia</td><td>20% em 40% da Rodovia</td><td>20% em 20% da Rodovia</td><td rowspan="2">15% da área total</td><td rowspan="2">2%</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>15% em 40% da Rodovia</td><td>15% em 60% da Rodovia</td><td>15% em 80% da Rodovia</td></tr>
<tr><td rowspan="2">PROPOSIÇÃO</td><td rowspan="2">10% da área total</td><td>10% em 60% da Rodovia</td><td>10% em 40% da Rodovia</td><td>10% em 20% da Rodovia</td><td rowspan="2">7% da área total</td><td rowspan="2">2%</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>7% em 40% da Rodovia</td><td>7% em 60% da Rodovia</td><td>7% em 80% da Rodovia</td></tr>
</table>

B1 - Área Trincada (TR)

Percentagem de Área Trincada (TR máxima):

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	20% da área total	20% em 60% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia	15% da área total	2%	
		15% em 40% da Rodovia	15% em 60% da Rodovia	15% em 80% da Rodovia			
PROPOSIÇÃO	10% da área total	10% em 60% da Rodovia	10% em 40% da Rodovia	10% em 20% da Rodovia	7% da área total	2%	
		7% em 40% da Rodovia	7% em 60% da Rodovia	7% em 80% da Rodovia			

B2 - Área Trincada (TR) – PROPOSIÇÃO DE NOVO INDICADOR

Percentagem máxima área de Trincas FC2+ FC3

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO NOVS	<20% da área total				<10% da área total		

C - Desníveis entre a faixa de tráfego e os acostamentos (pista simples)

Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos não incluídos no parâmetro da linha anterior

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	A eliminação do desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação definidos no item 3.2.1.1						
PROPOSIÇÃO	5cm	A eliminação do desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação definidos no item 3.2.1.1; entretanto, enquanto não houver duplicação, o desnível máximo admissível será 5cm					

D -IRREGULARIDADE

Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km (sendo que o restante não poderá exceder 4,0m/km), ou QI<=35 contagens/km, em no mínimo:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	0%	35%	60%	80%	100%		
PROPOSIÇÃO	0	3,5m/km em 60% da Rodovia 2,7m/km em 40% da Rodovia	3,5m/km em 40% da Rodovia 2,7m/km em 60% da Rodovia	3,5m/km em 20% da Rodovia 2,7m/km em 80% da Rodovia	2,7m/km em 100% da rodovia		

E- ICP

EDITAL: ICP – Ausência de amostras inferiores a 40:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL	40	70 em 30% das amostras	70 em 50% das amostras	70 em 70% das amostras	70 em 100% das amostras		

PROPOSIÇÃO: ICP – Ausência de amostras inferiores a 55:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO	55	55 em 60% das amostras	55 em 40% das amostras	55 em 20% das amostras	70 em 100% das amostras		
		70 em 40% das amostras	70 em 60% das amostras	70 em 80% das amostras			

F- IGG

EDITAL: Índice de Gravidade Global (IGG) < 30

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL					X		

PROPOSIÇÃO: Índice de Gravidade Global (IGG) máximo

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO	40	40 em 60% da rodovia	40 em 40% da rodovia	40 em 20% da rodovia	30 em 100% da rodovia		
		30 em 40% da rodovia	30 em 60% da rodovia	30 em 80% da rodovia			

G- MACRODRENAGEM - ALTURA DE AREIA

EDITAL: Altura de areia (HS) mínima: 0,5mm

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL					X		

PROPOSIÇÃO: Altura de areia (HS), mínima: 0,6mm <HS <1,2mm

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO					X		

H- REMENDOS

EDITAL: Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 20 reparos a cada 1km e 4 reparos a cada 100m

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL					X		

PROPOSIÇÃO: Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 5 reparos a cada 1 km e 1 reparo a cada 100 m

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO					X	X	

I- CICLO DE VIDA DO PAVIMENTO

EDITAL: Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
EDITAL							X

PROPOSIÇÃO Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 10 anos

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO							X

3.1.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

A - Sinalização Horizontal (Pintura)

Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor do que:

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE			
	TRABALHOS INICIAIS		MANUTENÇÃO	
	06 meses	12 meses	36 meses	60meses
EDITAL		100 mcd/lx/m² p/pintura branca e 80 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia	130 mcd/lx/m² p/pintura branca e 110 mcd/lx/m² p/ amarela, em 50% da rodovia	130 mcd/lx/m² p/pintura branca e 110 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia
PROPOSIÇÃO		120 mcd/lx/m² p/pintura branca e 100 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia	130 mcd/lx/m² p/pintura branca e 110 mcd/lx/m² p/ amarela, em 100% da rodovia	140 mcd/lx/m² p/pintura branca e 120 mcd/lx/m² p/amarela, em 100% da rodovia

B- Sinalização Horizontal (TAXAS REFLETIVAS) – PROPOSIÇÃO DE NOVO PARÂMETRO

Aplicação de tachas refletivas em toda a rodovia segundo parâmetros de Intensidade luminosa (ABNT nº 14636/2013)

Parâmetros de Desempenho	PRAZO DE ATENDIMENTO/FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	12 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60meses	357meses	360meses
PROPOSIÇÃO NOVA					X		

3.2 FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO

3.2.1. Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

A – Vias Marginais/Dispositivos de Interconexão

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

206. É fato que a região metropolitana é o principal polo atrator/gerador de tráfego do Estado. As rodovias que a interceptam possuem o maior fluxo de veículos da malha do RGS, segundo dados do estudo que embasaram a minuta do PER. Localizam-se, no entorno dessa região, uma das maiores concentrações populacionais, industriais e comerciais da região sul do pais. Há, demanda socioeconômica por transporte ao passo que há carência de infraestrutura.

207. A minuta do PER que priorizou os investimentos na concessão dispensou a utilização de vias marginais no sistema viário da região, mesmo considerado um extenso período de 30 (trinta) anos.

208. Essas importantes vias auxiliares da rodovia principal estão previstas no Sistema Viário Nacional e são imprescindíveis em travessias urbanas. Exercem importante função, separando o tráfego local do tráfego de longo da rodovia principal, além de conectar o corpo principal da estrada duplicada às cidades.

209. A rodovia BR 290, como está concebida na minuta do PER, sem o auxílio das vias marginais funcionando como um sistema viário integrado, passa a absorver diretamente o tráfego dos bairros da região metropolitana no eixo principal via, situação essa que pode comprometer, sobremaneira, o nível de serviço e a segurança viária. Segundo preceitos de Engenharia de Tráfego, em rodovias especiais **classe especial** (classe 0) não é recomendável alocar tráfego de longo curso (passagem) com tráfego local (urbano).

210. Torna-se importante, então, reavaliar a metodologia empregada nos relatórios técnicos que fundamentaram a elaboração da minuta do PER, bem como reexaminar os resultados obtidos nos estudos de viabilidade da concessão para um horizonte temporal de 30 (anos), os quais estimaram os estudos de projeção e alocação de tráfego nas BR's 290 e 448, com vistas a traçar um

possível cronograma de implantação das vias marginais, indispensáveis dispositivos da infraestrutura do sistema de transporte em travessias urbanas.

B – Retornos em Nível

PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS

211. Os meios retornos ou retornos especiais podem ser usados quando as manobras de retorno são ocasionais, o tráfego direto opera bem abaixo da capacidade, o que não é o caso da concessão em tela; portanto, não seriam melhor indicados para rodovias categorias 1A. Muito embora sejam soluções técnicas amissíveis apresentam muitas limitações quanto à segurança e capacidade de tráfego

212. Propõe-se que a implantação de meios-retornos em nível (retornos especiais), no PER, sejam reduzidas ao mínimo e, até mesmo, sejam eliminados mediante um cronograma fixo até o final da concessão, pois oferecem muitos riscos à segurança viária, em virtude de conflitos no tráfego. Em caso práticos, até que haja uma solução definitiva, ou seja, a construção de passagens em desníveis, substituir esses meio-retornos em nível (retornos especiais) por retornos tipo A do DNIT utilizado em rodovias duplicadas.

213. Propõe-se, também, que se façam estudos de acidentalidade nesses locais onde haja retornos de em nível implantados ou com previsão de implantação dos mesmos no PER, conjuntamente com atividades de monitoração da capacidade de tráfego e níveis de qualidade, desses locais, via modelo HCM, com vistas a estabelecer um cronograma fixo para melhorias mais robustas na infraestrutura do PER como, por exemplo, a construção definitiva de passagens em desníveis (viadutos, galerias, etc.) nas rodovias concedidas.

C – Terceiras Faixas

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

214. A minuta do PER que priorizou os investimentos na concessão dispensou a utilização de terceiras faixas em vias duplicadas, mesmo considerado um

extenso período de trinta anos. São obras muito importantes, levando-se consideração aspectos de segurança e engenharia de tráfego e poderiam estar contemplas no PER.

215. Propõe-se então que complementarmente ao monitoramento da **Volume de Tráfego Anual** (VDMA) nos subtrechos homogêneos com rampas íngremes (serra), utilize-se os parâmetros de Níveis mínimos de Serviço (Padrão A e B) do HCM como indicadores de qualidade do tráfego, por exemplo, cp/km/fx (nº de carros equiv./km/faixa). Esses indicadores claros, diretos e objetivos, serviriam então de gatilho para as obras de ampliação de capacidade rodovia, pois representam, na prática, a forma como os usuários percebem as condições de fluidez da rodovia. A mensuração do nível de serviço está consagrada, sendo mundialmente aceita através da metodologia HCM – Highway Capacity - Manual, publicação americana.

D – PORTAIS DE PEDÁGIO ("GATES")

PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS

52 Os sistemas de cobrança fechada são amplamente utilizados no mundo, principalmente nas rodovias europeias (italianas). Algumas delas, dependendo o trecho, possuem padrão de operação similares, infraestrutura, e fluxos veiculares aqueles existentes na BR's 290 ("freeway") e 448 ("Rodovia do Parque"). Estas últimas, são rodovias com controle de acesso, o que as credencia fortemente para implantação de um projeto bastante inovador, no Brasil, em matéria de concessões: A implantação de tarifa ponto a ponto ou cobrança de tarifa por distância percorrida em travessias urbanas.

53 Para almejar o intento, seriam necessários modificações em locais situados no entorno da rodovia principal, preferencialmente próximos de interconexões, definidos na forma de portais eletrônicos ou "gates" físicos de cobrança. Pela característica das rodovias envolvidas (BR's 290 e 448), evidentemente, tais locais se situariam fora do eixo da rodovia principal. Em virtude disso, haveria a necessidade da construção de trechos de vias marginais e/ou modificação de interconexões existentes para abrigar tais

dispositivos de cobrança de pedágio, o que conforme já foi ressaltado em parágrafos anteriores do Parecer, ajudariam a separar o trafego local daquele de longo curso melhorando, assim, o fluxo e a capacidade de tráfego da rodovia.

216. Para melhorar a eficiência do sistema de transporte, poderiam ser introduzidas tarifas diferenciadas em horários alternativos para que o uso da rodovia, em períodos de picos de tráfego, seja desestimulado. Evidentemente, que a localização de tais portais físicos ou "gates" eletrônicos devam ser precedidos de estudos mais aprofundados para a verificação da viabilidade técnico e econômica dos mesmos. Como proposição para estudos de locais onde os portais poderiam ser implantados, segue a descrição dos seguintes locais: (1) Entroncamento da BR290-Ponte do Guaíba; (2) Entroncamento da BR290/BR 448;(3) Entroncamento da BR290/BR116; (4) Entroncamento da BR290-Acesso Cachoeirinha; (5) Entroncamento da BR290/ERS 118, (6) Entroncamento da BR448 /BR386, dentre outros.

3.2.3. Obras de Manutenção de Nível de Serviço

3.2.3.1. Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego

PROPOSIÇÃO DE MELHORIAS

217. Na metodologia empregada na proposição do PER, não há maiores indicações quanto ao nível de serviço desejado para a operação da rodovia. Por conseguinte, em teoria, o segmento rodoviário poderia funcionar com fluxo saturado (congestionado, mesmo atendendo o parâmetro de volume de tráfego previsto no PER, o que é uma desconformidade.

218. Propõe-se, então, que complementarmente ao monitoramento da **Volume de Tráfego Anual** (VDMA) nos subtrechos homogêneos, utilize-se os parâmetros de Níveis mínimos de Serviço (Padrão A e B) do HCM como indicadores de qualidade do tráfego, por exemplo, cp/km/fx (nº de carros equiv./km/faixa). Esse indicador serviria de gatilho para ampliação de capacidade rodovia, pois representa a forma como o usuário percebe as condições de fluxo da rodovia. A mensuração do nível de serviço está

consagrada e mundialmente aceita através da metodologia HCM – Highway Capacity - Manual, publicação americana (TRB,2000), conforme figura abaixo:

Figura 54: Nível de Serviço (TRB 2000)

Nível de Serviço	*Densidade (CP/Km/Fx*
A	Até >17,7
B	>17,7 – 20,1
C	>20,1 – 41,8
D	>41,8 – 56,3
E	>56,3,1 – 72,4
F	>72,4 Demanda>Capacidade

OBS[1]*: cp/km/fx equivale ao nº de automóveis equiv./km/faixa de rodovia.*

OBS[2]*: A unidade 72,4 cp/km/fx (Nível F) equivale a um espaçamento de entre 13,8m entre os carros (para-choques dianteiros).*

3.2.3.2. Obras de Fluidez e Conforto

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

219. No monitoramento desse tem de PER (Obras de Aumento de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego), há apenas referência ao controle da **velocidade** do fluxo veicular. Como já foi dissertado nos outros parágrafos do parecer, há outros parâmetros de engenharia de tráfego que devem ser continuamente monitorados, conjuntamente a esse, como **densidade veicular** e **volume de tráfego**.

220. Constata-se outrossim que, na metodologia empregada na proposição do PER, não há maiores indicações quanto ao nível de serviço desejado para a operação da rodovia. Por conseguinte, em teoria, o segmento rodoviário poderia funcionar com fluxo saturado (congestionado, mesmo atendendo o parâmetro de **velocidade** de tráfego previsto no PER) o que é uma desconformidade.

221. Propõe-se então que complementarmente ao monitoramento da velocidade de tráfego nos subtrechos homogêneos, utilize-se os parâmetros de Níveis mínimos de Serviço (Padrão A e B) do HCM como indicadores de qualidade do tráfego, por exemplo, cp/km/fx (nº de carros equiv./km/faixa). Esse indicador serviria de gatilho para ampliação de capacidade rodovia, pois representa a forma como o usuário percebe as condições de fluxo da rodovia. A

mensuração do nível de serviço está consagrada e mundialmente aceita através da metodologia HCM – Highway Capacity - Manual, publicação americana.

3.2.5 Parâmetros Técnicos

3.2.5.1. Parâmetros da Classe da Rodovia (Parâmetros Técnicos)

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

222. Como haverá uma modificação no projeto numa expressiva extensão de trecho, poderá haver descaracterização funcional da classe da rodovia 1A, em mais de 33 km de rodovias a serem duplicadas, principalmente nos parâmetros de geometria e velocidade de operação, implicando também na diminuição da própria capacidade.

223. Se por um lado, na teoria, pode haver um decréscimo nos custos de construção, por outro há aumentos significantes nos custos dos usuários muito mais que proporcionais do que essas diminuições dos custos de construção, conforme apontam os estudos, além de implicações de segurança viária. Ao contrário do almejado na minuta do PER, pode haver perda de qualidade operação da via e aumento significativo nos custos de transportes, em vez de diminuição.

224. Propõe-se limitar essa margem de tolerância que permite flexibilizar parâmetros de projeto. Tais modificações de parâmetros de projetos da classe 1A somente seja aceita para casos excepcionais e bem fundamentados. Na medida da necessidade, se procedam complementarmente estudos mais aprofundados, caso a caso, para estipular a margem de tolerância desses parâmetros de projeto.

3.2.5 Parâmetros Técnicos

3.2.5.3. Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias

A – Trecho Duplicado (Iluminação)

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

225. Observa-se que, não foram elencadas obras de melhorias nessa minuta de PER, em sistemas de iluminação do **eixo** da rodovia duplicada, apenas foram previstos esses dispositivos em novas intersecções. Ressalta-se que toda a rodovia BR 448 e parte do trecho metropolitano da BR 290 está com essas melhorias.

226. Propõe-se, então, que se faça estudos de acidentalidade nesses locais onde há demanda de tráfego, principalmente em travessias urbanas conjuntamente com monitoração da capacidade de tráfego e níveis de qualidade, via modelo HCM, para estabelecer um cronograma de melhorias mais robustas na infraestrutura para implantação de iluminação noturna no eixo da rodovia

3.4. FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

3.4.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário

3.4.4.1. Atendimento Médico de Emergência

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

227. Propõe-se, então, que o limite aceitável do parâmetro seja o mesmo utilizado nos outros PER's, nos quais há solida experiência, ou seja, tempo máximo de chegada ao local: 20 minutos para 100% das ocorrências (Ambulância Tipo C) **antes do** 5º ano e 15 minutos para 100% das ocorrências **depois** do 5º ano (Ambulância Tipo c). Não há; portanto, uso de critérios estatísticos (tempo médio) para ambos os casos, ou seja, utiliza-se apenas o critério tempo máximo de chegada ao local.

228. Quanto às ambulâncias tipo D (tempo máximo de chegada ao local) é igual a 90 minutos em 100% das ocorrências até o **5º ano** e 60 minutos para 100% das ocorrências para Ambulância Tipo D. Não há; portanto, uso de

critérios estatísticos (tempo médio) para ambos os casos, ou seja, utiliza-se apenas o critério tempo máximo de chegada ao local

Figura 55: Parâmetro de Desempenho - Atendimento Médico de Emergência

Parâmetros de Desempenho	3.4.4.1 – Atendimento Médico de Emergência
EDITAL	Para a ambulância do **tipo C**: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 15 minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Para a ambulância do **tipo D**: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSIÇÃO	Para a ambulância do **tipo C**: tempo **máximo** de chegada ao local igual a **20** minutos em **100%** das ocorrências até o final do 5º ano. Após, tempo **máximo** de chegada ao local igual a **15** minutos em **100%** das ocorrências. O tempo **máximo** de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Para a ambulância do **tipo D** tempo **máximo** de chegada ao local igual a **90** minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano. Após, tempo **máximo** de chegada ao local igual a **60** minutos em 100% das ocorrências. O tempo **máximo** de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário

3.4.4.1. Atendimento Mecânico

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

229. Propõe-se, então, que o limite aceitável do parâmetro e critérios sejam o mesmo utilizado nos PER's anteriores, nos quais há solida experiência, ou seja,

guincho leve: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em **90%** das ocorrências mensais e 30 minutos em até **10%** das ocorrências mensais. **Guincho pesado**: tempo máximo de chegada ao local em 60 minutos ao menos em **90%** das ocorrências mensais e 72 minutos em até **10%** das ocorrências mensais. Nessa proposição, não há; portanto, uso do critério estatístico tempo médio e sim o critério estatístico tempo máximo de chegada ao local.

Figura 56: Parâmetro de Desempenho - Atendimento Mecânico

Parâmetros de Desempenho	3.4.4.2 – Atendimento Mecânico
EDITAL	Serviço de guincho leve: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 40 minutos, em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Serviço de guincho leve: tempo médio mensal de chegada ao local igual a 40 minutos, em 90% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSIÇÃO	Serviço de **guincho leve**: tempo **máximo** de chegada ao local igual a **20** minutos em **90%** das ocorrências mensais e 30 minutos em até **10%** das ocorrências mensais. O tempo de chegada **máximo** será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
	Serviço de **guincho pesado**: tempo **máximo** ade chegada o local igual a **60** minutos em **90%** das ocorrências mensais e **72** minutos em até **10%** das ocorrências mensais. O tempo de chegada **máximo** será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário

3.4.4.3. Atendimento e demais incidentes

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

230. Propõe-se, então, que o limite aceitável do parâmetro e critérios sejam o mesmo utilizado nos PER's anteriores, nos quais há solida experiência, ou seja: **demais incidentes**: tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos em 100% das ocorrências mensais. Nessa proposição, não há; portanto, uso do critério estatístico tempo médio e sim o critério estatístico tempo máximo de chegada ao local.

Figura 57: Parâmetro de Desempenho – Atendimento a Demais Incidentes

Parâmetros de Desempenho	3.4.4.3 – Atendimento a Demais Incidentes
EDITAL	Tempo médio mensal de chegada ao local igual a 100 minutos, em 90% das ocorrências. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário
PROPOSIÇÃO	Tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos, em 100% das ocorrências. O tempo de chegada máximo será calculado do momento de identificação do incidente. Até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário

3.4.5 Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO PER

231. Observa-se que os parâmetros de filas em praças de pedágio nessa minuta de PER possuem valores muito superiores aqueles praticados nos PER's da 2º e 3º etapa de concessões.

232. Propõe-se, então, que esses parâmetros sejam novamente verificados, utilizando-se como termo comparativo, a metodologia proposta na Trabalho de Oliveira (2009), tendo em vista que a mesma foi calibrada com dados oriundos da própria BR 290, a qual é objeto da minuta de PER.

233. Em caso de não aceitação dessa proposição, tendo em vista à necessidade da manutenção dos indicadores do sistema da qualidade já

implementados em outras concessões que se adote o mesmo critério já consolidado no PER da 3º etapa, conforme figura abaixo:

Figura 58: Parâmetro de Desempenho – Sistema de Pedágio e Controle da Arrecadação

Parâmetros de Desempenho	3.4.5 – Sistema de Pedágio e Controle da Arrecadação
EDITAL	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 300 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 300 m, caracterizando, desta maneira, infração Filas máximas limitadas a 600 metros nos feriados, fins de semana e eventos notáveis, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros
PROPOSIÇÃO	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração. Filas máximas limitadas a 400 metros nos **horários de pico**, sendo esta extensão também demarcada na Rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros

234. Desta forma, e de acordo com o acima relatado, apresenta-se para análise da GEROR/SUINF as proposições apresentadas nesse Parecer com vistas a ajustar os principais Parâmetros Técnicos e de Desempenho propostos na minuta de Edital de Concessão Rodoviário afeitos as BR's 101/290/386/448/SC/RS.

235. Por fim, caso essa Gerência entender que as proposições técnicas colocadas, no presente Parecer, estão fundamentadas e podem servir para o aperfeiçoamento do Edital de Concessão, submeta-as à apreciação superior da Comissão que avalia as contribuições da Audiência Pública Nº 01/2017/ANTT.

Atenciosamente.

Engº André G. Mânica
Especialista em Regulação
COINF-URRS

BIBLIOGRAFIA

AASHTO. AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATION OFFICIALS. **Highway Safety Design and Operations Guide.** Washington: AASHTO, 1997.

ANTT.AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTTRES. **Edital de Concessão Nº 003/2008 – Concessão para Exploração da BR 101/SC/PR.** Brasília, 2008.

ANTT.AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTTRES. **Edital de Concessão Nº 003/2013 – Concessão para Exploração da BR 163/MT**, Brasília, 2013.

ARCHONDO-CALLAO, R. S. **HDM-4 Management Tools. Network Evaluation Results**. Technical Paper, Transportation Infrastructure Group, World Bank, Washington, DC. USA, 2002.

BALBO.J.T. **Pavimentos Asfálticos: Patologia e Manutenção**. José Tadeu Balbo. São Paulo/SP. Editora Plêiade, 1997.

CAMPOS, V.B.G. **Planejamento de Transportes: Conceitos e Modelos**. Rio de Janeiro Paulo/SP. Editora Interciência, 2013.

COSTA, P.J.S. **Manutenção de Pavimentos Rodoviários – Utilização do Sistema HDM-4**. Porto, Portugal: Faculdade de Engenharia. Dissertação de Mestrado. Universidade do Porto, 2014.

DER-SP. DEPARTAMENTO ESTRADAS DE RODAGEM DE SÃO PAULO. **Diretrizes e procedimentos para serviços de conservação especial incluindo a identificação de defeitos e definições de soluções para restauração de pavimentos rodoviários e da sinalização horizontal. Documento Técnico. IC – RP-000/002. São Paulo, 2013.**

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte. **Glossário de Termos Técnicos Rodoviários**. IPR Publicação 700, Rio de Janeiro, 1997.

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de projeto geométrico de rodovias rurais**. DNIT. Rio de Janeiro, 1999.

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de projeto intersecções**. DNIT. Rio de Janeiro, **2005a.**

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de Conservação Rodoviária**. DNIT. Rio de Janeiro, **2005b.**

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos.** DNIT. Rio de Janeiro, **2006a.**

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de Pavimentação**. DNIT. Rio de Janeiro, **2006b**.

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES **Manual de Estudos de Tráfego**. DNIT. Rio de Janeiro, **2006c**.

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de Pavimentos Rígidos**. DNIT. Rio de Janeiro, **2010**.

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Manual de Gerência de Pavimentos**. DNIT. Rio de Janeiro, **2011**.

DNIT.DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Catálogo de Soluções de Manutenção de Pavimentos Flexíveis**. Relatório Técnico RT-002-2014. Rio de Janeiro, **2014**.

FELIX, D.B.C.; BALBO.J.T. **Aplicação da Metodologia USACE na avaliação das condições de rolamento dos pavimentos de concreto armado**. Paper. Revista Concreto e Construções, Ibracon Vol. 58, 2010.

FHWA. FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. **Safety Effectiveness of Highway Design Features - volume II:** Alignment. Washington: FHWA, Report no. FHWA-RD-91-045, 1992a.

GUZEN, R.E. **Modelo de Avaliação Funcional de Rodovias por Técnicos e sua Aplicação a Concessões Federais**. Dissertação Mestrado. PPGEP/UFRGS, 2005.

HIEP D.V; TSUNOKAWA, K. **Optimal Maintenance Strategies for Bituminous Pavements: A case Study in Vietnam Using HDM-4 with Gradient Methods**. Paper. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, pp. 1123 - 1136, 2005.

FERNANDES JR; L; KLEIN, F.C.K; PEREIRA, A.B. **Avaliação dos custos de operação dos veículos e do tempo de viagem em função da geometria das rodovias**. Paper. Revista Minerva, 3(2): 223-233. Rima Editora. São Paulo (2005)

KLEIN, F.C. Análise de Influência de Características Geométricas de Rodovias nos Custos dos Usuários Utilizando o Programa HDM-4. São Carlos/SP. Dissertação Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos-USP,2005.

MATHEW, T.V. **Transportation System Engineering**. Lecture Notes. Indian Institute of Technology Bombay. IIT. Bombay, 2012.

MEDINA, J. **Mecânica dos pavimentos**. Rio de Janeiro (RJ): Editora UFRJ, 1997.

MOTTA, L. M.G; SOARES, J.B.; BERNUCCI, L.B. CERATTI, J.A.P.; **Pavimentos Asfálticos–Formação Básica para Engenheiros**. Rio de Janeiro: PETROBRAS: ABEDA, 2006.

ODOKI, J.B.; KERALLI, H.G.R. **The Highway Development and Management Series Collection**. HDM-4 Manual, ISOHDM Technical Secretariat School of Civil Engineering, Edgartown, Birmingham, United Kingdom,2000.

OLIVEIRA, M L. **Método para determinação de nível de serviço em praças de pedágio**. Porto Alegre: 2001. Tese de Doutorado. Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.

PIETRANTÔNIO, H. **Caderno de Engenharia de Tráfego**. USP São Paulo, 2009.

RODRIGUES, E M. **Avaliação do Impacto dos Diferentes Tipos de Veículos no Custo de Manutenção Rodoviária no Rio Grande do Sul**. Dissertação de Mestrado Profissional. Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011.

TRB. TRANSPORTATION RESEARCH BEREAU. **Manual Traffic Engineering Highway Capacity; Washington**; 2000.

WORLD BANK. **Evaluation of Transport Projects**. Technical Paper- Transport Note No. TRN-5. Transportation Infrastructure Group, World Bank, Washington, DC. USA, 2005.

WSDOT. **Everseries Users Guide**: Pavement analysis computer software and case studies. Washington State Department of Tranportation, Washington D.C, EUA, 2005.

Resposta da área técnica: Contribuição aceita parcialmente, mormente em relação aos parâmetros de pavimento.

340. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-50500.200825-2017-16

Assunto: Construção de um viaduto que estabeleça a interligação do Bairro Santa Gema com o restante da cidade de Sarandi/RS

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.200825/2017-16
18/04/2017 09:52

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI

Of. n.º PMS/078-2017

Sarandi(RS), 31 de março de 2017.

Senhor Assessor:

É com grande satisfação que o cumprimentamos, quando valemo-nos do ensejo para expor e solicitar a esta Diretoria Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o que abaixo segue:

Gize-se que a BR 386 é a principal via de escoamento das safras de produtos de uma região que é a maior produtora de grãos do Estado do Rio Grande do Sul, e como tal possui um grande fluxo, especialmente de caminhões e veículos de cargas.

A rodovia divide o Bairro Santa Gema do restante da cidade de Sarandi, potencializando assim o risco de acidentes, alguns dos quais, diga-se, infelizmente com vítimas fatais.

Uma lombada eletrônica pelo DNIT já foi instalada no local com a finalidade de garantir maior segurança, sobretudo na travessia dos pedestres. Mas ainda é insuficiente.

Isso porque grande parte dos acidentes acontece quando os veículos realizam conversões para entrar ou sair do Bairro, e necessariamente hoje para isso precisam acessar a Rodovia BR 386.

A única forma de evitar que esta situação periclitante persista e que se agrave cada vez mais é construindo um viaduto que estabeleça a interligação do Bairro Santa Gema com o restante da cidade de Sarandi.

Não há dúvidas que o viaduto praticamente acabaria com a ocorrência de acidentes de trânsito no local, e o mais importante salvaria muitas vidas, mas, logicamente, que para esse pleito seria altamente positivo que o município de Sarandi pudesse contar com o sempre valoroso apoio da AMZOP, especialmente na busca de aprovação e viabilização da obra junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Neste sentido, reafirmamos o pedido e colocamo-nos à disposição para tudo mais que se fizer necessário.

Atenciosamente,

Leonir Cardozo
Prefeito Municipal

Ao Excelentíssimo Senhor:
Marcelo Cardoso Fonseca
Assessor da Diretoria Geral da
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
BRASÍLIA-DF

Praça Presidente Vargas, S/N - Cx Postal 91 - CEP 99.560-000 - SARANDI - RS - Fone: 54 3361.5600 - Fax 54 3361.5609
e-mail: administração@sarandi.rs.gov.br

Resposta da área técnica: Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de

investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

341. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-50520.006766-2017-53

Assunto: Inclusão do trecho da BR386 de Iraí/RS a Carazinho/RS

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

AMZOP
Associação dos Municípios da Zona de Produção

Av. Flores da Cunha, 2500 – Bairro São Cristóvão
CEP: 98380-000 – Seberi/RS – Fone: (55) 3746-1938
amzop.amzop@gmail.com / www.amzop.com.br

Ofício AMZOP Nº 033/2017 **Seberi - RS, 27 de março de 2017.**

A Excelentíssima Senhora,
Marisa Dagmar Tiefensee
Coordenadora de Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional do Rio Grande do Sul da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.
Porto Alegre – RS.

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50520.006608/2017-01
27/03/2017 11:23

Assunto: Solicitação de Duplicação da Rodovia BR 386, Trecho de Carazinho à Iraí.

Senhora Coordenadora:

Ao cumprimentá-la, dirigimo-nos a Vossa Excelência, bem como vossa operosa e atenciosa equipe, prestamos nossos cumprimentos e aproveitamos oportunidade para agradecer pela atenção dispensada às causas municipalistas.

Como é de vosso conhecimento, através da ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres está sendo realizado Estudo de viabilidade para o Programa de Exploração de Rodovia – PER, para concessão de diversas rodovias Federais no Estado do Rio Grande do Sul. Entre elas, a BR 386 proporciona acesso a principal **porta de entrada e saída do Estado do Rio Grande do Sul com todos outros Estados do Brasil.**

A Região da AMZOP é composta de 43 municípios e da AMUCELEIRO 21 municípios, que juntas perfazem um total de **420.444 habitantes,** num total de **64 municípios**, sendo as principais produtoras de grãos e a maior produção de suínos, aves e outros produtos agropecuários, onde existem várias industrias de processamento da produção, agregando valores, geração de trabalho e renda para a região e o Estado, proporcionando o aumento intenso do fluxo de caminhões, ônibus e veículos na rodovia, ocorrendo vários trechos de congestionamentos e acidentes. Diante disso vimos solicitar o que segue:

a) Que seja incluído o Estudo da Duplicação e concessão, o trecho da BR 386 de Carazinho à Iraí;
b) Que sejam construídas de forma imediata, terceiras pistas em pontos estratégicos para evitar congestionamentos;
c) Construção de travessias urbanas em municípios limítrofes à BR 386/158.

A extensão da duplicação se justifica, tendo em vista o grande fluxo de veículos que utiliza diariamente este trecho da rodovia, poia a mesma tem

AMZOP
Associação dos Municípios da Zona de Produção
Av. Flores da Cunha, 2500 – Bairro São Cristóvão
CEP: 98380-000 – Seberi/RS – Fone: (55) 3746-193
amzop.amzop@gmail.com / www.amzop.com.br

a capital do estado, o vizinho estado de Santa Catarina e faz ligação com diversos países do Mercosul.

Já no trecho do entroncamento da RS 569 (Sarandi) até a cidade de Iraí, que seja realizado obras pontuais, como construção de terceiras pistas em pontos estratégicos para evitar congestionamentos e de travessias urbanas em municípios limítrofes à BR 386/158, pois passa por diversas cidades entre elas a cidade de Frederico Westphalen que é um polo universitário, onde tem ocasionado grande congestionamento durante os horários de picos ou deslocamento dos estudantes para as universidades e faz entroncamento com a RS 472 que liga a região das Missões o estado de Santa Catarina e diversos países do Mercosul, além de ser uma alternativa de logística para a exportação de parte da agricultura das indústria instaladas na região.

A isenção dos pedágios para os veículos públicos se justifica pois nos últimos anos os Municípios do país têm assumido diversos compromissos delegados pelo Estado e a União sem o devido repasse das verbas necessárias para a execução dos mesmos, ocasionando o aumento considerável das despesas e com as constantes queda de arrecadação dos impostos (FPM, ICMS...), tem ocasionando a redução drástica dos serviços públicos ofertados pelos Municípios, e a implantação de praças de pedágios e a cobrança dos veículos de propriedade dos municípios, agravaria ainda mais as finanças municipais.

Salientamos as reinvindicações acima descritas com suas devidas justificativas apresenta prejuízo econômico e social incomensurável para nosso Estado e principalmente para as Regiões da AMZOP e da AMUCELEIRO.

Nossa comunidade está ansiosa para uma rápida solução do problema sendo de fundamental importância à união de esforços para encontrarmos uma solução viável para evitarmos maiores prejuízos econômicos e sociais em nosso Estado e nossa região.

Certos da proverbial atenção dispensada e em nome de todos os municípios membros destas Associações de municípios ao tempo em que subscrevemo-nos, renovando votos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

Ezequiel Pasquetti
Presidente da AMZOP

Roberto Bergmann
Presidente AMUCELEIRO

Resposta da área técnica: Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de

trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

342. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-50500.212041.2017-31

Assunto: Manifestação sobre a BR-386

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Giovani Cherini** - PR/RS

Ofício 026/2017 AG

Brasília, 26 de abril de 2017

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.212041/2017-31
27/04/2017 09:51

Senhor Diretor,

Ao cumprimentá-lo requeiro a Vossa Senhoria, na condição de Coordenador da Bancada Gaúcha no Congresso Nacional, a gentileza de que sejam analisadas as sugestões anexas a mim encaminhadas pela Câmara Municipal de Soledade e pelo CONDASB – Conselho de Desenvolvimento do Alto do Botucaraí sobre o Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BRs 101/290/386/448) no que se concerne à BR 386 dentro do estado do Rio Grande do Sul.

Certo da atenção de Vossa Senhoria para as reivindicações em pauta, para que a mencionada concessão alcance os seus objetivos sem trazer prejuízo aos municípios e à população, antecipadamente agradeço.

Atenciosamente,

Deputado GIOVANI CHERINI (PR-RS)
Coordenador da Bancada Gaúcha.

A Sua Senhoria o Senhor
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor Geral da ANTT Agência Nacional de Transportes Terrestres
Brasília-DF

Câmara dos Deputados | Anexo III - 1° andar - Gabinete 468 | 70160-900 Brasília DF
Tels (61) 3215-5468/3468 - Fax (61) 3215-2468 | dep.giovanicherini@camara.leg.br

RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE SOLEDADE

Of. GAB/ 67

Soledade, 25 de abril de 2017.

Ao senhor Deputado

A Câmara de Vereadores de Soledade/RS, aqui representado por seu presidente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), manifesta-se especificamente no trecho da BR 386 que corta a Região do Alto da Serra do Botucaraí.

Considerando, a publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, de que a Região do Município de Soledade/RS receberá duas praças de pedágios requer caso seja decidido pela concessão das rodovias BR-386 o que segue:

- Que não seja implantado no Município de Soledade Praça de Pedágio no trecho entre os Municípios de Soledade e Tio Hugo, por tratar de um trecho quase que urbano, sendo a principal ligação com o centro de saúde e educação, onde diariamente os Soledadenses se deslocam para tratamento de saúde e formação educacional.
- Que a praça de pedágio entre Soledade e Fontoura Xavier seja deslocada para outro pois dificulta o centro regional de consumo e produção formado pelos municípios de Soledade, Fontoura Xavier e São José do Herval.
- O estabelecimento de tarifas de Pedágios com valores compatíveis com a renda dos moradores do município de Soledade.
- Que seja apresentado pela ANTT e Ministério dos transportes uma forma legal para que a concessionária implante um sistema de isenção de tarifas de pedágio para as placas do município de Soledade.
- Que em Soledade seja previsto a locação de um viaduto subterrâneo, ligando o Bairro Botucaraí, para a passagem de veículos e pedestres;
- Que em Soledade seja acrescidos vias marginais no perímetro urbano de Soledade.
- Que seja criado um grupo de trabalho com técnicos do Ministério dos Transportes e o município de Soledade.
- Que nos perímetros urbano de Soledade haja um conjunto de redutores eletrônicos de velocidades, em pontos de travessia de pedestres.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Ilano Casagrande Guerra

Vereador Presidente da Câmara de Soledade

Edson Ivo Stecker

Vereador

Av. Mal. Floriano Peixoto, 744, 2º andar - CEP 99300-000 - Soledade - RS
camarasoledade@gmail.com (54) 3381.1899/1814
www.camarasoledade.rs.gov.br

CONDASB

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DO ALTO DA SERRA DO BOTUCARAÍ

Of. CONDASB

Soledade, 25 de abril de 2017.

Prezado Senhor;

O COREDE Botucaraí/RS, aqui representado por seu presidente, considerando a chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), manifesta-se especificamente no trecho da BR 386 que corta a Região do Alto da Serra do Botucaraí.

Considerando, a publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, de que a Região do Município de Soledade/RS receberá duas praças de pedágios requer caso seja decidido pela concessão da rodovias BR-386 o que segue:

- Que não seja implantado no Município de Soledade Praça de Pedágio no trecho entre os Municípios de Soledade e Tio Hugo, por tratar de um trecho quase que urbano, sendo a principal ligação com o centro de saúde e educação, onde diariamente os Soledadenses se deslocam para tratamento de saúde e formação educacional.
- Que a praça de pedágio entre Soledade e Fontoura Xavier seja deslocada para outro local pois dificulta o centro regional de consumo e produção formado pelos municípios de Soledade, Fontoura Xavier e São José do Herval.
- O estabelecimento de tarifas de Pedágios com valores compatíveis com a renda dos moradores do município da região.
- Que seja apresentado pela ANTT e Ministério dos transportes uma forma legal para que a concessionária implante um sistema de isenção de tarifas de pedágio para as placas do município da Região do Botucaraí.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

Idioney Oliveira Viera

Presidente do COREDE Botucaraí

Ministro dos Transportes

Presidente da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

Resposta da área técnica: Em função da necessidade de aprimorar o projeto submetido à audiência pública, a partir de um consenso entre representantes do Governo Federal, do Governo Estadual, agentes políticos de prefeituras impactadas e

da sociedade civil organizada, foi criado um grupo de trabalho, que discutiu detalhes do projeto e propôs aprimoramentos, materializados na forma de Relatório, posteriormente incorporado às contribuições da Audiência Pública nº 01/2017. Os encaminhamentos apresentados pelo Grupo de Trabalho, referentes à revisão da delimitação de escopo (em relação ao escopo original apresentado na Audiência Pública nº 001/2017), do posicionamento das praças e da política tarifária e a obras e serviços na concessão, foram atendidos.

As mudanças definidas pelo Ministério dos Transporte, Portos e Aviação Civil foram encaminhadas para a ANTT via Nota Informativa nº 10/2017/DOUT/SNTTA-MTPA de 28 de junho de 2017. Sobre a possibilidade de concessão de isenções na cobrança de pedágio, estas constituem redução das receitas previstas e consequente aumento da tarifa de pedágio, tendo em vista a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Consequentemente, a concessão do privilégio da isenção seria arcada proporcionalmente pelos demais usuários da rodovia ou ainda pela supressão ou redução de algum dos encargos da concessionária, em detrimento da qualidade do serviço. O contrato de concessão proposto, que é lei entre as partes e deve prevalecer, veda ao Poder Concendente estabelecer provilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária.

343. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-50500.212160-2017-93

Assunto: Manifestação sobre a BR-386

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE SOLEDADE

Of. GAB/ 68/2017

Soledade, 25 de abril de 2017.

A Sua Excelência o Senhor,
Jorge Luiz Macedo Bastos
Diretor-Geral
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
Brasília - DF

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.212160/2017-93
27/04/2017 12:17

Prezado Diretor,

Na oportunidade que cumprimentamos Vossa Excelência, viemos respeitosamente tratar da chamada pública do Projeto de Concessão das Rodovias Federais (BR-101/290/386/448), manifesta-se especificamente no trecho da BR 386 que corta a Região do Alto da Serra do Botucaraí.

Considerando, a publicação do edital, que ocorreu em 30 de janeiro do corrente ano, de que a Região do Município de Soledade/RS receberá duas praças de pedágios requer caso seja decidido pela concessão da rodovia BR-386 o que segue:

- Que não seja implantado no Município de Soledade Praça de Pedágio no trecho entre os Municípios de Soledade e Tio Hugo, por tratar de um trecho quase que urbano, sendo a principal ligação com o centro de saúde e educação, onde diariamente os Soledadenses se deslocam para tratamento de saúde e formação educacional.
- Que a praça de pedágio entre Soledade e Fontoura Xavier seja deslocada para outro pois dificulta o centro regional de consumo e produção formado pelos municípios de Soledade, Fontoura Xavier e São José do Herval.
- O estabelecimento de tarifas de Pedágios com valores compatíveis com a renda dos moradores do município de Soledade.
- Que seja apresentado pela ANTT e Ministério dos transportes uma forma legal para que a concessionária implante um sistema de isenção de tarifas de pedágio para as placas do município de Soledade.
- Que em Soledade seja previsto a locação de um viaduto subterrâneo, ligando o Bairro Botucaraí, para a passagem de veículos e pedestres;
- Que em Soledade seja acrescidos vias marginais no perímetro urbano de Soledade.
- Que seja criado um grupo de trabalho com técnicos do Ministério dos Transportes e o município de Soledade.
- Que nos perímetros urbano de Soledade haja um conjunto de redutores eletrônicos de velocidades, em pontos de travessia de pedestres.

Agradecemos e nos colocamos a disposição.

Atenciosamente

ILANIO CASAGRANDE GUERRA
Vereador Presidente da Câmara de Soledade

Av. Mal. Floriano Peixoto, 744, 2º andar - CEP 99300-000 - Soledade - RS
camarasoledade@gmail.com (54) 3381.1899/1814
www.camarasoledade.rs.gov.br

Bom dia, venho em nome da
Câmara de vereadores de Soledade
Rio grande do Sul e corede
do Alto da Serra do Botucaray
Solicitar seja este documento
anexado ao processo de
concessão da BR-386, documentos
das audiências públicas
realizadas em Soledade-RS
Att. Rodrigo O. Kunz

P/ GEROR
contribuição
AP 001/17

Resposta da área técnica: Em função da necessidade de aprimorar o projeto submetido à audiência pública, a partir de um consenso entre representantes do Governo Federal, do Governo Estadual, agentes políticos de prefeituras impactadas e da sociedade civil organizada, foi criado um grupo de trabalho, que discutiu detalhes do projeto e propôs aprimoramentos, materializados na forma de Relatório, posteriormente incorporado às contribuições da Audiência Pública nº 01/2017. Os encaminhamentos apresentados pelo Grupo de Trabalho, referentes à revisão da delimitação de escopo (em relação ao escopo original apresentado na Audiência Pública nº 001/2017), do posicionamento das praças e da política tarifária e a obras e serviços na concessão, foram atendidos.

As mudanças definidas pelo Ministério dos Transporte, Portos e Aviação Civil foram encaminhadas para a ANTT via Nota Informativa nº 10/2017/DOUT/SNTTA-MTPA de

28 de junho de 2017. Sobre a possibilidade de concessão de isenções na cobrança de pedágio, estas constituem redução das receitas previstas e consequente aumento da tarifa de pedágio, tendo em vista a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Consequentemente, a concessão do privilégio da isenção seria arcada proporcionalmente pelos demais usuários da rodovia ou ainda pela supressão ou redução de algum dos encargos da concessionária, em detrimento da qualidade do serviço. O contrato de concessão proposto, que é lei entre as partes e deve prevalecer, veda ao Poder Concendente estabelecer provilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da concessionária. "

344. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017-50545.006429-2017-88

Assunto: Que a ANTT não preveja a implantação de praça de pedágio em território do estado de Santa Catarina no projeto de concessão de parte das rodovias federais BR-386, BR-290, BR-101 e outros trechos

Contribuição: Que a ANTT não preveja a implantação de praça de pedágio em território do estado de Santa Catarina no projeto de concessão de parte das rodovias federais BR-386, BR-290, BR-101 e outros trechos

Justificativa: -

Anexo:

ESTADO DE SANTA CATARINA
PODER LEGISLATIVO
CÂMARA DE VEREADORES DE SOMBRIO

GB Marcello Areão

REQUERIMENTO Nº 012/2017

03 04 2017

PROTOCOLO - URSC/ANTT
50545 006429 / 2017-88
Em: 24/04/17 ___h___min
24/04/17
Gisele Cristina dos Santos
Aux. Técnico Operacional
URSC/ANTT

Excelentíssimo Senhor
AGENOR COLARES GOMES
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES
SOMBRIO - SC

SENHOR PRESIDENTE

O vereador que abaixo subscreve, vem pela forma regimental submeter à consideração do plenário desta Casa, o presente REQUERIMENTO.

"Que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) não preveja a implantação de praça de pedágio em território do estado de Santa Catarina no projeto de concessão de parte das rodovias federais BR-386, BR-290, BR-101 e outros trechos em menor extensão."

JUSTIFICATIVA

É válido ressalvar que o trecho que deve ser concedido e receber investimentos ficará 95% em território do estado do Rio Grande do Sul e, portanto, é incoerente a implantação de uma praça de pedágio em São João do Sul, extremo sul do estado de Santa Catarina. Além disso, a mencionada praça de pedágio está prevista em importante via utilizada diariamente por moradores da região sul catarinense, como, por exemplo, agricultores e pescadores. Até mesmo quem se direcionar para cultos religiosos no Centro da cidade terá de pagar pedágio de R$ 8,60 na vinda e de R$ 8,60 na volta. Ainda se exalta que isso tornará absurdamente mais cara ou mesmo inviabilizará a ida de sombrienses à Torres ou Porto Alegre.

Sem mais para o momento, aguardo manifestação e peço deferimento.

Sala de Sessão, 03 de abril de 2017.

MARCELLO F. AREÃO
Marcello Fagundes Areão
Vereador e líder do Partido dos Trabalhadores (PT)

Travessa Prof.ª Edi Maciel da Cunha, 37 - Centro - CEP 88960-000 - Sombrio - SC - CNPJ 76.853.829/0001-07
Fone/Fax (48) 3533 0340 - www.camarasombrio.sc.gov.br - cmvs@camarasombrio.sc.gov.br

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

345. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2017- 50500.215482-2017-94

Assunto: Consulta a fim de sanar dúvidas e de manifestar preocupação em relação à proposta de concessão de trechos da BR-101/290/386/448/SC/RS, especificamente do trecho da BR-386, compreendendo entre o trevo da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285

Contribuição: em anexo

Justificativa: -

Anexo:

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.215482/2017-94
02/05/2017 16:29

Ofício n. 111/2017 **Ijuí/RS, 26 de abril de 2017**

Ilustríssimo(a) Senhor(a) Diretor-Geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres):

Na oportunidade em que cumprimentamos cordialmente Vossa Senhoria, vimos elaborar **CONSULTA** a fim de sanar dúvidas e de manifestar nossa preocupação em relação à proposta de concessão de trechos das BR-101/290/386/448/SC/RS e, mais especificamente, do **trecho da BR-386 compreendido entre o trevo rodoviário da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285**.

Preliminarmente, cumpre esclarecer que este Poder Público Municipal está ciente de que a cobrança de pedágios vem se configurando como uma das poucas alternativas viáveis para manter condições adequadas de trafegabilidade e segurança nas rodovias brasileiras. Porém, o modelo que está sendo proposto especificamente no que tange ao trecho da BR-386 compreendido entre o trevo rodoviário da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285 traz preocupações aos Municípios de seu entorno devido às seguintes razões:

1) **Tarifas elevadas cobradas na rodovia pedagiada**: muito embora o Supremo Tribunal Federal tenha decidido, em sede de repercussão geral, que a natureza jurídica da cobrança dos pedágios não constitui modalidade de tributo da espécie taxa, configurando-se, sim, como tarifa ou preço público, o impacto econômico da cobrança desses valores permanece ao consumidor final, a mencionar todos os condutores que dependem dessa via para deslocar-se. Mesmo restando consabido que as rodovias pedagiadas oferecem serviços como ambulância para socorro médico emergencial em caso de acidentes de trânsito e guinchos para recolhimento de veículos, o preço atribuído aos pedágios termina por impactar demasiadamente os condutores que dependem dessa via como única possível para chegar à Capital Gaúcha ou ao Porto de Guaíba, por exemplo. A título de sugestão, os contratos administrativos celebrados com as concessionárias que administram o trecho poderiam ser revistos, de modo a reduzir o

Rua Benjamin Constant, 429, Centro - Ijuí, RS, CEP: 98700-000
Telefone: (55)3331-8200
www.ijui.rs.gov.br

impacto econômico gerado ao consumidor final com a redução dos valores cobrados através de uma maior contrapartida da Administração Pública Federal.

2) **Relevância do trecho para a economia regional:** o mencionado trecho da BR-386 compreendido entre os trevos rodoviários da BR-448 e da BR-285, consoante se demonstra através do grifo no mapa sito em anexo à presente Consulta, é de extrema relevância para o desenvolvimento social e econômico da Região Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, incluindo-se este Município de Ijuí, especialmente no que tange ao escoamento da produção agrícola, que se dá quase que exclusivamente pela rodovia em questão. Neste tocante, há que se frisar o elemento socioeconômico com grande ênfase, pois esta Municipalidade, assim como os demais Municípios limítrofes, possuem uma economia essencialmente baseada no agronegócio, com destaque para a produção de soja, que abastece o mercado interno brasileiro e ainda é destinada à exportação, o que comprova o seu caráter indispensável inclusive a nível nacional. Sendo, portanto, o trecho mencionado a única alternativa rodoviária viável para escoamento da produção agrícola e para a circulação de pessoas e de mercadorias até a capital Porto Alegre e ao Porto de Guaíba, torna-se de extrema relevância e urgência a sua duplicação, facilitando a circulação e impulsionando o desenvolvimento econômico.

3) **Demora na duplicação**: consoante já suscitado no item supra, todo e qualquer atraso na duplicação do trecho da BR-386 compreendido entre o trevo rodoviário da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285 gera impactos na vida social e econômica dos munícipes de Ijuí/RS e de toda a Região Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo das demais. Diante de tal constatação, este Município, por meio da presente Consulta, questiona à Agência Nacional de Transportes Terrestres acerca do andamento das obras de duplicação, a dizer:

a. **O que já foi realizado?**

b. **Quantos quilômetros foram duplicados e quantos exatamente ainda o serão?**

c. **Quais as concessionárias com as quais foram celebrados contratos administrativos e que administram a rodovia pedagiada?**

d. **Qual a contrapartida econômica atual do consumidor final?**

e. **Qual será a contrapartida econômica do consumidor final após a conclusão das obras?**

f. **Qual a previsão de conclusão das obras?**

g. **Esta Agência possui dados concretos (fornecidos pelo DNIT ou mesmo pelo IBGE) acerca do impacto financeiro que a ausência de duplicação até o presente momento acarreta na economia do Estado do Rio Grande do Sul?**

h. **Se possível, este Município requer o encaminhamento detalhado do projeto de duplicação do trecho da BR-386 compreendido entre o trevo rodoviário da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285, acompanhado do respectivo edital de licitação e do cronograma físico-financeiro, em observância aos ditames das Leis da Transparência e de Acesso à Informação.**

i. **Haverá rotas alternativas relativas ao mesmo trecho objeto de duplicação?**

4) **Repasse de recursos da União Federal:** é igualmente de preocupação deste Município de Ijuí/RS a circunstância de haver ou não o repasse de recursos federais para a duplicação do trecho em questão. Em modelos tradicionais de concessão, pressupõe-se um investimento público que será ressarcido *a posteriori* através da cobrança de tarifas, com as peculiaridades de cada contrato e das cláusulas exorbitantes que vigoram a favor da Administração Pública. Diante de tal, não se pode transferir ao usuário do serviço público a responsabilidade de antecipar recursos para que posteriormente o Poder Público venha a efetivar o investimento. Assim sendo, questiona-se a esta Agência Nacional de Transportes Terrestres, com natureza jurídica de autarquia em regime especial, qual será o montante de repasse de verbas públicas federais à duplicação do trecho da BR-386 compreendido entre o trevo rodoviário da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285, pois tal informação impacta sobremaneira na contrapartida que deverá ser dada pelos usuários da rodovia pedagiada no momento presente e no futuro.

Diante de todo o exposto nos itens supra, demonstrada a preocupação deste Município de Ijuí/RS para com o andamento das obras de duplicação do trecho da BR-386 compreendido entre o trevo rodoviário da BR-448 e o trevo rodoviário da BR-285, **requer-se a manifestação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) acerca**

dos pontos e das indagações suscitadas, diante do impacto social e econômico que referida obra pública traz a esta Municipalidade e a toda a Região Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul.

Sem outros particulares para o momento, aproveitamos a oportunidade para reiterar nosso apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

VALDIR HECK
Prefeito Municipal

ILMO(a) SR.(a) Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, Lote 10, Trecho 03, Projeto Orla Polo 08 – CEP 70200-003 – Brasília/DF

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386, na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". No cenário "com concessão", destaca-se que o cronograma de obras foi aperfeiçoado diante das contribuições da audiência pública. As obras de duplicação foram priorizadas em acordo com as lideranças locais, de forma que fossem executadas no menor espaço de tempo, mas que também não ocasionassem um impacto muito significativo na tarifa a ser cobrada dos usuários. O novo cronograma contempla o início das obras no 3º ano e a sua conclusão no 12º ano, priorizando nos primeiros anos desse período os trechos mais críticos.

A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria à necessidade de investimentos vultosos em um curto prazo, o que implicaria em uma tarifa de pedágio elevada, bastante superior à apresentada na audiência pública. Todavia, o projeto priorizará melhorias imediatas em trechos críticos para a rodovia nos primeiros anos de concessão, a exemplo de intervenções em trechos urbanos que geram retenção de tráfego e, portanto, comprometem a segurança e a eficiência da via."

Manifestações Orais proferidas durante as sessões presenciais

Brasília – 23/02/2017

1. **Nome: Dalírio Beber (Senado Federal)**

Contribuição: Gostaria de saldar na pessoa de Cesar que é o que preside essa Audiência Pública todos os demais integrantes da mesa, cumprimentar a todos vocês que estão aqui hoje para tratar de um assunto extremamente importante quando se fala em infraestrutura rodoviária tão desejada por tantos e tantos Brasileiros. Nós estamos falando de uma concessão que com certeza vai nos permitir mais qualidade às rodovias brasileiras. Estou aqui representando o Fórum Parlamentar catarinense acompanhado dos Deputados Edinho Bez, João Paulo Kleinubing e da Deputada Carmem Zanotto para apresentar aqui na Audiência Pública um pedido no sentido de que se realize um evento dessa natureza no sul do estado catarinense, uma vez que existe uma enorme preocupação com relação às populações de vários municípios que estão na divisa com o estado do Rio Grande do Sul, uma vez que a vida dessas pessoas será extremamente afetada porque tem uma relação muito permanente com a cidade de Torres que fica muito mais próxima do que a cidade de Criciúma que é a que mais próxima deles está para algumas demandas extremamente importantes para a vida, a qualidade de vida dessas populações, então o fato de está sendo prevista a instalação de uma praça de pedágio ali nas imediações da cidade de São João do Sul, preocupa sobre maneira não só os moradores de São João do Sul, mas também a todos os catarinenses, uma vez que a BR 101 no trecho entre a divisa do estado do Paraná e a cidade de Palhoça tem um pedágio de um valor extremamente diferente deste que com certeza será praticado a partir do momento em que o trecho do Rio Grande do Sul for concedido, nós estamos na expectativa porque certamente com a finalização das obras de duplicação do segundo trecho da BR 101 em território catarinense que também deverá ser concedido, nós tenhamos um pedágio diferente desse que está sendo agora estabelecido para o Rio Grande do Sul em função da falta de uma política de geração de um fundo, de

criação de um fundo para a equalização das tarifas de pedágio em determinadas regiões que tem características próprias de economia e de vida digamos em nível social. Então, portanto, a bancada catarinense deseja e por isso apresenta um pedido para que nós realizemos uma Audiência no sul de Santa Catarina para discutirmos exatamente o impacto que a instalação de uma praça de pedágio vai ter sobre a vida de todos aqueles que moram na região sul do nosso estado.

Resposta da área técnica: De acordo com o Comunicado Relevante nº 3, de 16 de março de 2017, publicado no DOU de 17/03/2017, foi aprovada a realização de sessão presencial na cidade de São João do Sul em 24/03/2017. Informamos ainda que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

2. **Nome: José Stédile (Deputado Federal)**

Contribuição: Boa tarde a todos, nossa saudação a todos os diretores do DNIT, da ANTT, do Ministério, meus colegas deputados, a Carmem, João Paulo, Edinho, o Jones Martins Vice-prefeito da minha cidade que eu tive orgulho de ser Prefeito por dois mandatos, cidade de Cachoeirinha, Mauricio Medeiros, colegas deputados, colegas também militante nessa área de um transporte de qualidade. Eu não sou contra pedágio, tenho dito isso e eu mudei minha posição em função da própria realidade, mas tenho dito que o pedágio é importante desde que ele não represente retrocesso econômico para uma região e nem um grande prejuízo para quem utiliza todo dia a rodovia, por isso é importante o equilíbrio, nós encontrarmos equilíbrio nas decisões que nós possamos tomar inclusive a ANTT que é muito responsável por isso. Essas Audiências Públicas ao final de um debate elas podem não significar muito porque quando que os municípios foram ouvidos pela ANTT? Não foi ouvido nenhum município de Santa Catarina, não foi ouvido município de Cachoeirinha, teve uma Audiência Pública agora semana passada em Gravataí provocada pela própria prefeitura, mas as comunidades não foram ouvidas e agora estão recebendo um pacote e talvez nós tivéssemos de ter feito um método diferente de ouvir primeiro a comunidade depois fazer as Audiências Públicas. De qualquer forma eu gostaria de manifestar a minha opinião sobre a 101 em Santa Catarina, sobre a 386, sobre a 290, mas a gente tem três minutos aqui então eu vou me resguardar a opinar sobre a 290 que tem um pedágio na minha cidade ao lado de Cachoeirinha e que dificulta todo o transito da cidade. Eu fui Prefeito por oito anos no ano de 2001, em um dos restaurantes da cidade, em um grande restaurante o Ministro Padilha na época eu não sei se ele era Ministro ou responsável, ele informou que nós não tínhamos nada o que fazer para ter um acesso diferente ou para ter alguma alteração e que deveriam esperar 2017, pois nós chegamos em 2017 e agora está sendo debatido para prorrogar antes de decidir. A opinião do município de Cachoeirinha é

que o pedágio fez bem para a 290, fez obras importantes, mas ele precisa mudar de local e precisa ter um novo acesso ao município de Cachoeirinha inclusive que vai facilitar e vai diminuir os custos da manutenção da rodovia. Por isso essa é a nossa opinião de Cachoeirinha, opinião de muitos moradores de Gravataí que para desviar o pedágio passa por dentro da nossa cidade e no restante estou muito preocupado também com o que vai acontecer com a 386 e nas regiões. Com relação à prorrogação e a construção da nova praça de pedágio em Gravataí, eu sugeri na outra Audiência Pública que se utilizasse o pedágio que já existe e que é cobrado só em um sentido em Santo Antonio da Patrulha que daí diminuiria o custo inclusive da construção de uma nova praça de pedágio e não impactaria os municípios da grande Porto Alegre. Digo isso com muita convicção que a alteração da praça de pedágio vai impactar de forma muito grande a cidade de Cachoeirinha, de Gravataí, mas em especial o crescimento das duas cidades mais pobres da região metropolitana que é Alvorada e Viamão que tem dois distritos industriais e que não progride porque tem um pedágio que impede o acesso ou que dificulta os investimentos na região. Era isso, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Neste sentido, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Quanto à praça de Gravataí, a mesma será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a

perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

3. **Nome: Jones Martins (Deputado Federal)**

Contribuição: Boa tarde, eu quero fazer minha saudação aos diretores, representantes da ANTT, as autoridades políticas aqui presentes lá do nosso estado do Rio Grande do Sul especialmente da nossa região ali, o Prefeito de Gravataí Nadir Rocha, Vereador Roberto Andrade, Vice-prefeito de Cachoeirinha já foi citado aqui Mauricio Medeiros, colegas deputados de Santa Catarina, Senadora Ana Amélia eu vi o nome dela sendo citado, se não estar por aí deve estar chegando. Bem senhoras e senhores, a nossa posição é também muito tranquila em relação a isso e coincide em parte com a posição do Deputado José Stédile, somos a favor do pedágio evidentemente desde que ele não tranque, não se torne um gargalo para o desenvolvimento da região. O que o pessoal de Lajeado, Carazinho, interior de Taquari, Vale do Taquari essa expectativa do impacto disso na economia da região é absolutamente legitimo e acho que quanto mais transparência, mais debate nós tivermos melhor fica de assimilar ou não essa proposta. Eu sugeriria até para que a ANTT nesses casos fizesse um, vários exercícios com vários cenários, muito bem, não se quer praça de pedágio nesse trecho, dentro da expectativa de faturamento dessa praça de pedágio o que isso representa e o que isso vai diminuir de investimento? Não se quer praça de pedágio nesse outro trecho, muito bem, considerando isso não existindo essa praça, isso impacta quanto no investimento ou nas outras praças de pedágio? Porque queremos de boa-fé acreditar que todo o investimento previsto está lincado, está ligado e é consequência de uma presunção de faturamento que vai haver nas várias praças de pedágio, uma vez que tu diminui o número de praças de pedágio ou tu diminui o número de investimento ou tu aumenta o valor dos outros pedágios nas outras praças. Sugeriria vários cenários para que a gente pudesse ter isso com mais clareza. Muito bem, aceitamos por hipótese de não ter essa praça de pedágio isso vai impactar em quanto e nos demonstrar isso, porque talvez a gente vai tendo mais clareza sobre isso, é absolutamente angustiante para uma comunidade eu me ponho na condição dos líderes dessas regiões ela saber que ela vai começar a pagar. Pois bem, quero agora falar um pouquinho da nossa região ali Gravataí que é onde eu moro, Cachoeirinha que é onde mora o Deputado Stédile. Nós pagamos esse pedágio há vinte anos, há vinte anos que a população de Gravataí quando vai trabalhar em Cachoeirinha paga esse pedágio somos testemunhas e acho que se fizer uma pesquisa na cidade ninguém quer pagar pedágio, mas todos reconhecem as melhorias que tiveram, que teve a 290, que teve a nossa Freeway nesse período, ma já

demos a nossa contribuição, portanto a proposta da ANTT que prevê a transferência desse pedágio lá adiante na divisa com Glorinha no quilometro cinquenta e nove ou setenta e poucos nos serve, absolutamente nos serve, ficamos muito atendidos com essa transferência porque afinal de contas faz vinte anos que nós contribuímos com esse pedágio, nos serve. Porém, nos causa uma preocupação porque nos serve dentro daquilo que foi apresentado, que em dois anos a partir da homologação, não é o melhor dos mundos viu senhores, não é o melhor dos mundos, é obvio que nós gostaríamos que essa praça de pedágio fosse transferida um mês, dois meses depois da homologação, acho que não precisaríamos esperar dois anos, mas também acho de boa-fé Fabio, também acho de boa-fé que isso deve estar no cálculo em algum lugar, quer dizer, uma coisa é manter essa praça de pedágio por dois anos onde ela está, é uma praça que fatura muito e esse faturamento será convertido em investimento e diminui o valor do pedágio das demais, outra coisa é nós trocarmos ela de endereço já, qual o impacto real disso? Certo, porque nós queremos o fim da praça de pedágio de preferência amanhã, de preferência em julho quando terminar a concessão, essa é a promessa, a segurança jurídica tem que valer para os dois lados, ela tem que valer para as relações comerciais, para as relações entre estado e iniciativa privada, mas ela tem que valer para o cidadão também e a nossa segurança jurídica é essa, em julho nós não teremos mais pedágio. Ah não! Se prorroga por mais quatro ou cinco meses até terminar, concluir a licitação, ótimo e esse faturamento de quatro, cinco meses para onde vai? Depois de homologada a licitação tem mais dois anos para trocar a praça de pedágio, muito bem, são necessários realmente esses dois anos ou o que vamos perder ou o que vamos ganhar? Eu acho que essa transparência dos números é fundamental até para a gente poder entender melhor esse processo. E eu quero me somar o esforço de Cachoeirinha que mais do que merece justo um acesso ali, eu conhecendo a Geografia da cidade eu acho que isso não impacta na praça de pedágio, não há nenhum desvio ali, é só para facilitar mesmo a vida das pessoas que moram em Cachoeirinha, que moram nos arredores vai desenvolver mais aquela região e vai inclusive desafogar a cidade de maneira que o transito vai ficar melhor para todos. Então não vejo, não vi nenhuma explicação técnica ainda que justifique isso. Me somo a angustia dos demais, não é bom nunca nós pagarmos pedágio, mas sempre reafirmando a minha posição pessoal. Acho que esse é um debate que tem que ser daqui para frente, não vejo como salutar, a gente ficar em um debate ideológico, que isso é função do estado, se não é função, se deve ou não deve ter, nós temos que partir da premissa que o estado brasileiro está beirando a falência embora alguns sinais da economia apontam para uma recuperação, mas que o estado brasileiro em curto prazo não terá tempo e condições de investir em algo que é indispensável para estruturar a nossa economia e para trazer o desenvolvimento que todos nós queremos. Era isso aí, muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Fábio Freitas – Boa tarde a todos, gostaria de só esclarecer alguns fatos até porque a gente foi citado na fala do Deputado e é importante realmente que fique claro para todo mundo. A extensão de prazo se ocorrer, ocorre por conta da 752 que há previsão legal para isso, com certeza em ela ocorrendo será com inclusão de obras para que isso se reverta em benefícios para a comunidade. Nós já estamos iniciando os estudos do acesso à Cachoeirinha lá da Nutrela, nós já pedimos para a empresa iniciar os estudos para que em havendo essa prorrogação com certeza, deve ser um dos investimentos incluídos da prorrogação. Confirmamos aquilo que havíamos dito, a praça ela vai levar até no máximo dois anos após [inaudível] da empresa que venceu o certame para ser trocada, vamos fazer um esforço com a [inaudível] no estudo para ver se a gente consegue antecipar porque tem uma questão de engenharia, de construir a nova praça, fazer a desapropriação do terreno, a licença do terreno, a própria construção; é a maior praça da concessão, então é uma questão aí de engenharia pratica e se a gente conseguir antecipar um mês ou dois não vai ser isso que vai gerar grandes problemas não. Obvio que isso se soma também às questões financeiras e ao momento atual do país, eu acho que seria hipocrisia a gente não reconhecer isso, as questões de financiabilidade para todos os projetos de concessão de qualquer área, tem sido muito mais apertado, as analises bancárias e as fianças bancárias e as exigências bancárias tem sido muito mais fortes, se podemos dizer assim, e o que mais tem dificultado é a saúde de concessão, a capacidade dela manter-se cumprindo as obrigações que se comprometeu dentro do leilão com a Agência, então para isso não terá mais o empréstimo ponte, então é tudo Equit ou arrecadação, então qualquer mudança na perspectiva de arrecadação no início eleva sobre a maneira o risco da concessão, o risco de não obter um financiamento, o riso disso naufragar. E o que a gente quer é uma concessão saudável, uma concessão que performe, que entregue a sociedade aquilo que foi prometido, a gente não quer uma concessão que não consiga performar e que dê algum problema. Quanto a questão de ter mais Audiência como Castilho falou no início, está sendo programado mais uma Audiência para atender o pessoal do Vale, da 386 para a gente discutir um pouco mais com a sociedade local, então na medida do possível nós estamos buscando atender a todos, senão conseguirmos atender com Audiência Pública todo mundo a gente de repente consegue fazer uma reunião com a bancada os prefeitos da região para esclarecer, para tirar alguma duvida nesse período, incorporar alguma sugestão, acho que Audiência Pública e esse processo serve para isso mesmo, para a gente melhorar. No mais é dizer a vocês que a gente fez o maior esforço para que o projeto ficasse o mais redondo possível em todos os aspectos foi um projeto saudável para que a disputa fosse boa, para que a sociedade como um todo ganhasse um projeto saudável. É nessa perspectiva que a gente quer avançar as discussões. Sthephanie Quebaud – Só

completando o que o Fábio acabou de falar em relação à modelagem para que vocês entendam bem como funciona um projeto de concessão. O Deputado avançou a ideia de analisar o que uma receita de uma praça fosse retirada causaria de impacto para investimentos não é. Na verdade a gente não raciocina em investimentos ligados a uma determinada praça, a gente considera o sistema como um todo, a gente vê o sistema como um todo, a gente avalia quais são os investimentos necessários e a gente avalia quais são as receitas previstas ao longo do trecho. Então essa questão de tirar uma praça para ver qual seria o impacto isso seria um pouco complicado porque a gente realmente poderia causar um impacto ao longo de todo o sistema rodoviário, mas vocês podem ter certeza que ao longo desses meses a gente que esteve trabalhando nesse projeto, a gente sempre procurou um compromisso entre a tarifa ofertada e os investimentos previstos. Quando a gente fala de investimentos a gente também não pode deixar de falar de outros pontos, serviços, por exemplo, que representa uma grande parte das despesas operacionais da futura concessionária que vão também fazer parte dessa tarifa. Então tudo isso foi considerado nesse projeto. Fábio Freitas – Só para acabar de completar. A questão da praça lá no final a gente vai olhar a posição de acordo com o que já foi pedido e aquelas duas praças que estão mais próximas a dificuldade ali é de é de achar um lugar na serra para ficar um pouco mais distante, o pessoal aí do Rio Grande do Sul. Então a gente está também junto com a ANTT fazendo um esforço de olhar se há uma outra posição ali possível de se colocar, porque se a gente só retirar aquela praça, você vai ter que pegar o TCP a cobertura daquele trecho todo o colocar em uma só, então o pedágio da que sobrar vai ficar muito alto, então dividir ali facilita também para a vida da população que está ao entorno. O Stefani tem razão, a gente olha o sistema como um todo, quando você tira uma parte do sistema você que vai ter que recalcular tudo, todas as praças vão sofrer esse efeito, não só aquela. Então você vai ter que recalibrar todo o sistema pela TCP. Então são delicadas essas questões, mas a gente está olhando todas as contribuições para ver aquilo que dá para ajustar e melhorar o projeto de acordo com a sugestão dos senhores.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

4. **Nome: Cloraldino Severo (Consultor de Transportes do Comitê Gaúcho de Controle Social)**

Contribuição: Primeiro lugar, saúdo todos os membros da mesa e os representantes das diversas oralidades de pessoas que aqui estão. Eu represento aqui nosso comitê gaúcho e a ASSURCON representam aqueles que pagam a conta, os usuários que são os que pagam a tarifa e que até agora nesse projeto não tiveram a oportunidade de trazer uma analise técnica de todas essas questões. No exame dessa proposta quero esclarecer de plano que nós não estamos aqui nos colocando contra que haja concessão de duas rotas diferentes que estão aí, uma rota faz parte a 101 junto com a 290, rodovias troncais e longitudinais e que servem a ligação dos estados brasileiros e é fundamental para a economia, por exemplo, do Rio Grande do Sul. A origem e destino das pessoas que estão lá é completamente diferente da outra rota que é a 386 uma via de integração do noroeste do estado do Rio Grande do Sul, área importante do ponto de vista produtivo como Porto Alegre e o Porto do Rio Grande, outra é a área de influência, portanto não tem nada haver uma coisa com a outra e o modelo que está posto aqui que não é o modelo que o Governo Federal praticou em todas as [inaudível] mas um modelo fracassado no Rio Grande do Sul, é um modelo de subsidio cruzado, é um modelo de [inaudível], vejamos senhores essas duas rotas a que me referi, a rota da 101 com a 290 produz 56,7% da receita, dessa receita gasta 4,7% para fazer as ampliações de capacidade porque ela não exige duplicações, por outro lado a outra via que produz 43,4 da receita gasta trinta e tantos por cento e só os custos de fazer esse serviço uma delas custa seis milhões por quilometro e a outra um e meio. Então é obvio que não é possível que se trate de forma igual numa mesma concessão, porque a tarifa só pode e não pode ser diferente porque é um preço público e como preço público a tarifa de um preço público deve pagar pelo que recebe não é possível que ela pague ou que Santa Catarina pague para construir a 386 no Rio Grande do Sul ou vice e versa, isso é um absurdo total e é um mau exemplo gaúcho que não pode virar um novo conceito do Governo Federal. Então, primeiro lugar é inaceitável a manutenção das duas concessões e do modelo de subsidio cruzado, a segunda questão que se coloca aqui... Quero lhes dizer que farei por escrito porque não se limita a duas ou três questões que eu vou colocar, a segunda questão que eu quero lhes colocar é que esse PER que está aí não atende como civil, não atende as necessidades das vias, não atende as necessidades dos usuários, não é preciso porque os estudos não foram suficientes e como pode um PER dessa qualidade pretender ser o ponto de referência para todas as relações e obrigações entre as duas partes, os usuários no caso aqui o poder concedente e o poder concedente e a concessionária. Esse PER não tem condições de ser aceito nos termos que

está posto, os próprios estudos não têm a precisão necessária e deixam e aí outro ponto grave desse PER, deixam aí coisas que obviamente terão que ser feitas, está aí o problema de Gravataí que não se limita que com toda razão estão falando as pessoas que estão aí. Eu vou agora como quem projetou essa estrada no início a 290, como Engenheiro estudou no campo eu vou lhes dizer o seguinte, o interesse que tem que ser cuidado agora é outro é que o Brasil precisa manter suas vias desentupidas para ter uma logística adequada e, portanto a separação do tráfego de passagem não é simplesmente colocar uma faixa de cada lado como está posto, o problema de Gravataí como está posto nessa proposta não é adequado, nós temos que fazer um estudo profundo para separar o tráfego local do outro, portanto, não colocar, por exemplo, a travessia do Guaíba, retirar a 386 até a 448 é só aguardar oportunidade de aditivos futuros porque é obvio que tem que ser colocado, e assim como essa tem uma infinidade de outras questões. O prazo, vou finalizar sim, o prazo de trinta anos não corresponde a realidade de uma concessão a priori ser de trinta anos, o prazo deve corresponder às necessidades de recursos para atender o projeto que se coloca, a capacidade das pessoas pagarem a tarifa, e o programa que isso será montado. Esse projeto como está aí com o maquiavélico projeto de contrato que vai nos levar a gravíssimos problemas porque esse prazo cria de fato uma reserva de mercado para uma empresa que vai ter condições de fora de concorrência, apresentar novas propostas sobre estudos que ela mesmo faz, pergunto aos senhores e aos brasileiros todos, será que essa categoria dos empreiteiros e de todos esses que trabalham nisso tem a suficiente capacidade de receber dessa forma, de mão beijada tal capacidade de resolver as questões? Então nós temos que discutir esse contrato profundamente, temos que discutir esses riscos que estão lá, temos que discutir esses termos, esse PER e outras coisas mais. Nós nos colocamos à disposição para lhes trazer porque nós usuários nós vamos fundo na coisa, nós estudamos todos esses documentos que os senhores colocaram lá e quem estudou isso chefiou o planejamento brasileiro, rodoviário e de transporte que foi presidente e fundador da empresa de Planejamento de Transporte GEIPOT. Então nós estamos falando aqui não é a questão de opinião ou de torcida para um lado ou outro, nós estamos querendo defender que isso aqui sejam concessões solidas, que tenham segurança jurídica e que tenham o apoio popular. Obrigado, desculpe ter passado, mas a questão é muito grave.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem

ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.
Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Entendemos que as obras em comento estão devidamente detalhadas no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.
Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

5. **Nome: Darcy Luiz Zottis Filho (Diretor da FEDERASUL e AGV)**

Contribuição: Bom pessoal, eu represento aqui duas entidades gaúchas a FEDERASUL – Federação das Associações Comerciais e Serviços, duzentas e dezenove associações comerciais industriais pelo estado e a AGV – Associação Gaúcha para o Desenvolvimento do Varejo são centro e trinta e cinco CDL. Faz cinco anos que as nossas entidades têm se envolvido com um movimento chamado Movimento Livre Acesso a Freeway, esse movimento é um movimento que nasceu na região metropolitana, com o objetivo básico principalmente de trazer uma solução para um estrangulamento da atividade produtiva que ocorre na região de Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão em função da praça de pedágio de Gravataí. Esse pedágio ele está criando uma inibição ao desenvolvimento como falou o Deputado Stédile a pouco, os dois municípios com o menor índice de desenvolvimento da região metropolitana são Viamão e Alvorada e esse pedágio inibe o desenvolvimento deles. Então a nossa proposta desde o início foi no sentido da transferência dessa praça, além disso, essa praça cria um engarrafamento terrível em municípios como Cachoeirinha que em determinados momentos ele não anda, Gravataí, zona norte de Porto Alegre e Alvorada, são todas vias que servem de rotas de fuga do

pagamento desse pedágio. Nossa segunda demanda é que sejam feitas em nome da FEDERASUL e da AGV mais Audiências Públicas, são trinta e dois municípios, pelo menos os principais sejam ouvidos os maiores enfim, se não for possível se ouvir todos para os municípios poderem trazer demandas e depois ser feita essa Audiência Pública. A questão do prazo, nós temos há cinco anos um prazo colocado pela ANTT de 2017 julho, então o nosso posicionamento é de não aceitar uma prorrogação de nenhuma forma de julho de 2017. Outro ponto, não concordamos com essa Audiência em Brasília porque entendemos muito complicado para as pessoas das comunidades deslocarem até aqui, muito caro, é uma forma de inibir as pessoas a virem participar aqui e dar sua opinião. Com relação também queria chamar uma questão política, a questão de uma das Audiências aqui em Brasília aqui na ANTT há alguns anos atrás, nos foi colocado que o estudo técnico já previa a transferência da praça de Gravataí, mas essa decisão seria uma decisão política do Ministério dos Transportes, então isso nos causou uma preocupação muito grande e nós volto a dizer, não aceitaremos da forma como está essa questão, já entramos com medidas judiciais, estamos avaliando também Ministério Público alguma ação, hoje protocolamos demandas das associações de Cachoeirinha de Gravataí e da FEDERASUL aqui no protocolo da ANTT além de três mil e trezentas assinaturas de moradores e empresários das comunidades envolvidas foram protocoladas aqui na entidade. Enfim, agradeço a oportunidade de falar e agradeço o senhor Vicenzo pela oportunidade de trocar o horário. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

6. **Nome: David Emenegildo Vicenço (Presidente ASSURCON)**

Contribuição: Muito boa tarde a todo, cumprimento a mesa, senhores deputados, senhor Senador. Sou Presidente David Hermenegildo Vicenzo, eu sou Presidente da Associação de Usuários de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul. Há vinte anos atrás quando implantaram esse sistema no estado do Rio Grande do Sul o mesmo que está posto aqui, o escárnio público, uma vergonha pública que só dá direitos a concessionária e aos usuários as batatas, isso é o que está posto aqui hoje vinte anos depois, quinze anos depois da concessão as concessionárias deixaram em frangalhos as estradas e o erário público teve que arcar para pagar isso, chamo atenção ao Ministério Público Federal e ao Tribunal de Contas da União que deve ter feito vistas grossas para o relatório da CPI dos pedágios que

foi feito na Assembleia Legislativa do estado do Rio Grande do Sul quando ele aponta todos esses problemas e que as próprias concessionárias assimilam que deixaram de fazer as obras. Outros pontos dessa concessão, dessa intenção de concessão é que as vias já existentes anteriormente da concessão serão consideradas como vias de fuga, como chamaram o usuário de delinquente e sonegador como um ex diretor do DAER no Rio Grande do Sul nos chamou, que nós éramos delinquentes e sonegadores porque desviávamos pedágio. Quando terminar em julho a concessão não tem prorrogação para dois anos termina o contrato, o contrato tem início e fim, não tem prorrogação, então vamos ser cientes disso, contrato tem início e fim, agora nós aceitarmos pagar a sem-vergonhice não, não vamos aceitar. O Rio Grande do Sul está se levantando em todos os cantos, nós temos que ser ouvidos e da forma que nós queremos e não da forma que empreiteiros quebrados porque participaram em pagar propina para político vai querer cobrar de nós agora, muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial: Stephane Quebaud – Só uma correção. Talvez houve uma indelicadeza na época que o senhor foi chamado de delinquente, rota de fuga é um termo técnico, é uma avaliação do usuários que vão utilizar uma outra rota do que rota pedagiada e essa rota de fuga portanto é avaliada para saber qual é exatamente o tráfego que vai passar na praça e que vai compor a receita. Em nenhum momento a gente chama o usuário que vai utilizar essa rota de delinquente, eu acho que isso ficou bem claro.

7. **Nome: Edmilson Busatto (Prefeito de Bom Retiro do Sul/RS)**

Contribuição: Boa tarde a todos, quero cumprimentar a mesa, senadores, deputados, colegas prefeitos da minha região, demais vereadores aqui presentes, imprensa e demais pessoas. Eu sou Edmilson Busatto e represento o município de Bom Retiro do Sul localizado próximo a 386 e nós temos um pedaço de território ali que é mil e oitocentos metros na 386. Não venho aqui para dizer que sou contra pedágio é claro que também não posso dizer que acho maravilhoso onde a rodovia que vai de Lajeado a Porto Alegre se entregue pronta não é, e para que se vá simplesmente arrecadar, então a minha preocupação e o que eu venho trazer aqui é com relação ao nosso trecho. Precisaríamos nesse local um acesso, uma rua lateral além do acesso ao nosso município e que no projeto inicial nada consta, então é claro que se falou ali como eu vi antes isso constaria das melhorias, porém essas melhorias seriam daqui doze ou quatorze anos, isso me preocupa muito porque nesse local de mil e oitocentos metros nós temos hoje um balneário onde no verão mais de mil carros eles vão sair diretamente dali para cair na pista da direita da BR sem uma rua lateral. Esse é um dos problemas além do que temos hoje cinco empresas, um distrito industrial se desenvolvendo ali, então eu venho para reivindicar acima de tudo que se faça ali uma rua lateral e um acesso que nós não temos, pois nesse local na nossa saída ali somente dados

de 2016 da Polícia Federal, nós tivemos ali na saída naquele quilometro onze acidentes, sendo sete feridos leves, cinco graves e com uma morte, isso são os registrados porque certamente muitos mais aconteceram ali. Então representando o município de Bom Retiro do Sul eu venho reivindicar essa rua lateral, que se olhe para esse projeto inicial porque nós não fomos contemplados com nada ali, nós fomos esquecidos e teremos que pagar um pedágio para ir A Porto Alegre, de dois pedágios na verdade, acredito que daria trinta reais ida e volta ou mais. E o que me preocupa também é essa saída, precisaríamos ter uma bolsa de acesso de entrada e de saída do município porque todos os dias mais de mil trabalhadores saem da nossa cidade para trabalhar em municípios vizinhos. É essa a minha reivindicação e a minha preocupação e gostaria sim que fosse levada para a região uma Audiência Pública também, o que seria muito importante porque poderíamos discutir com as pessoas da população são os interessados mais diretamente nisso tudo. Era isso que eu tinha que colocar muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

8. **Nome: Sérgio Gonçalves Neto (Vice Presidente da SETCERGS)**

Contribuição: Boa tarde a todos, saúdo a mesa, os presentes. Nós já nos manifestamos na Audiência anterior, eu represento também a Federação das Empresas de Transporte e Cargas no Rio Grande do Sul e o SETCERGS que é o maior sindicato do estado. Diferentemente do que já foi dito aqui eu acho que o Castilho falou e elogiou ainda a questão da condição de aporte por conta do deságio, eu já havia me manifestado naquela oportunidade eu acredito que há um grande equivoco aí porque isso vai eliminar certamente a participação da concorrência, essa obrigatoriedade de cada percentual de deságio exigir um aporte, certamente estará direcionando essa concorrência, esse é um dos primeiros pontos que eu colocaria. A questão que já foi colocada aqui também de que é um projeto muito grande entregue a uma concessão apenas, talvez tenhamos que ter duas concessões, isso trará certamente uma diferença considerável nos preços do pedágio, porque não se justifica, explica para um gaúcho que já está escaldado com os pedágios lá

no Rio Grande do Sul que ele sai de Santa Catarina pagando dois e trinta e entra no Rio Grande do Sul pagando acima de oito reais como se justifica isso? Uma rodovia que está pronta, esse subsidio cruzado que o Doutor Cloraldino falou aqui inviabiliza completamente o projeto, porque o sujeito vai andar na 101/290 tem que pagar pelos investimentos da 386? A justificativa que se foi dada da oportunidade já vai ficar muito cara, bom que se faça outros estudos. Nós temos projetos aí de duplicação mesmo a partir do décimo primeiro ano, o Castilho falou "não, houve um engano, ninguém entendeu bem, já tem obra no início", só um pouquinho, a obra no início é sinalização é talvez uma faixa lateral para acesso aos caminhões reduzirem a velocidade, quer dizer, aquilo que interessa, aquilo que vai diminuir o número de acidentes, o número de mortes não está contemplado não antes de onze anos, então a gente tem que ter isso muito claro. Com relação a essa questão da prorrogação da 290 hoje da concessão, o que nos chama a atenção? Eu penso que a concessionária CONCEPA não se oporia a um contrato emergencial até que se faça uma nova licitação e isso é legal e apenas a praça de Santo Antonio faria a cobrança para a manutenção da rodovia até que houvesse uma solução para a concessão nova para a licitação. Eu imagino que a CONCEPA não se oporia a isso e estariam resolvidos dois problemas, não haveria prorrogação e estaria resolvido o problema de Cachoeirinha e Gravataí. Então é uma questão que eu gostaria que fosse pensado. A BR 448 também que consta dentro desse projeto, eu já me manifestei na vez anterior eu imagino que não deva constar nesse projeto também porque isso aí deva ser uma licitação a parte com previsão de duplicação e levá-la até Portão, que está previsto e já existem projetos sobre isso, seria muito mais viável e também influiria na questão dos preços do pedágio. Essa questão do contrato único nós já falamos, vai retirar potenciais concorrentes em função de uma série de razões pelo tamanho do investimento, pelo tamanho do problema porque a 386 não é uma rodovia fácil para fazer obras de grande porte, além obviamente de trazer um valor muito elevado para esse valor que estão sendo previstos para cobrança que não leva modicidade nem equidade tarifaria ai. Então há uma distorção tarifaria porque está se adotando a mesma tarifa básica que a outra rota produz, então há uma distorção tarifária em função desse pólo que nós já conhecemos la no Rio Grande do Sul, quem é gaúcho aqui sabe dos problema, não houve uma aceitação de uma concessão feita no governo Brito em 98, durante quinze anos sem um metro de duplicação e haviam contratos que não previam nem acostamento, a manutenção do acostamento das rodovias. Então é inadmissível que nós tenhamos um projeto aí agora que deveria ser de até trinta anos e não de trinta anos porque cada concessão tem características e distinções, então precisa ser avaliada a concessão que vai se fazer para ver se realmente ela precisa de trinta anos ou precisa até trinta anos. Então eu penso que esses dados são importantes para serem analisados, nós também faremos uma manifestação por escrito, estamos preparando isso,

ouvindo, participando de todas as Audiências a fim de colher informações também que possam contribuir com esse projeto, sendo assim nós teremos também essa oportunidade até o dia dezessete de março de contribuir com algumas sugestões mais que esperamos possam ser realmente utilizadas diferente dessa questão que eu coloquei no início que já me parece uma verdade absoluta dizendo que essa questão do aporte financeiro pelo deságio é um bem para essa concessão. Então nós não podemos tratar assim, eu acho que vamos deixar essa analise para depois das manifestações até que tenhamos realmente confirmação daquilo que é bom ou ruim o importante é que não tenhamos apenas só o concessionário o visado dentro do que já foi dito aqui, com direitos absolutos, mas também tenhamos o usuário principalmente. Eu que defendo uma categoria de transporte de cargas mais de 50% da arrecadação das concessões são através do pagamento de caminhões, algumas delas até 75% da receita é de caminhão, então nós temos que ter cuidado porque essas comunidades menores e ao longe de Porto Alegre principalmente pagarão mais caro para abastecimento de suas regiões, muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial: Sthephanie Quebaud – Sérgio, obrigado pelas contribuições, vamos tentar esclarecer alguns pontos. A questão da limitação ao deságio, a gente tem a experiência de vinte e um contratos de concessão para os quais sempre se seguiu justamente esse modelo da menor tarifa, portanto o maior deságio e entendemos que se limitar deságios irresponsáveis como o Luiz falou é algo saudável para vocês usuários pelo futuro, uma tarifa muito baixa vai tornar a concessão insustentável e vai prejudicar o usuário, então eu acho que pareceu uma economia de muito curto prazo vamos dizer assim, então acreditamos que esse mecanismo que apresentamos vai conduzir a uma concessão com melhor qualidade porque o deságio que foi ofertado não vai levar uma insolvência da SPE em breve. Segundo ponto, você citou que o trecho era muito grande, só para te dar um exemplo na fase três a gente teve trechos de oitocentos, novecentos quilômetros, quatrocentos e sessenta e sete quilômetros está na media dos trechos que estão sendo divulgados atualmente, [inaudível]365, Goiás/Minas quatrocentos e quarenta quilômetros, Rodovia do Frango quatrocentos quilômetros, então hoje a gente realmente já está nessa fase de quatrocentos, quinhentos quilômetros, enfim. Você citou a questão de não ter investimentos antes de um momento muito avançado da concessão, realmente eu acho que esse debate aqui está focando muito na duplicação da [inaudível] da 386, mas tem investimentos sim muito mais sério na concessão, notadamente na multivias da 386, implantação de faixas adicionais na 290, por exemplo que ocorre realmente no início da concessão. E por fim tem que ficar bem claro que os investimentos que estão previstos no projeto não dizem respeito somente a ampliação de capacidade, mas também a manutenção e vocês podem ter certeza que a manutenção de um trecho como esse ao longo de trinta anos é algo muito custoso e vocês sabem também muito

bem e você certamente que é usuário frequente de rodovias, o trecho sem manutenção em poucos meses depois de uma estação chuvosa já foi embora, então a manutenção é um item importante do investimento que vai de novo compor a tarifa. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

9. **Nome: Emanuel Hassen de Jesus (Prefeito do município de Taquari)**

Contribuição: Boa tarde a todos, uma saudação especial a mesa e aos meus colegas do Vale Taquari. Teríamos muito aqui a debater sobre esse tema, mas eu queria fazer uma primeira consideração assim, que desde a primeira Audiência tem me tocado muito, e como usuário, como liderança do Vale Taquari, como prefeito, e falando em nome aqui dos meus colegas, em nome da população da minha cidade do Vale, eu gostaria que, Ministério dos Transportes especialmente, a mesma preocupação que está tendo e corretamente tem que ter com as empresas, e tem empresas que façam um bom trabalho, que sejam financeiramente viáveis, que a concessão seja viável e etc., etc., etc. Essa mesma preocupação nós gostaríamos que vocês tivessem com nós usuários, e com as consequências destes pedágios, especialmente no Vale do Taquari que é uma região de municípios pequenos e que vai ser grandemente, frontalmente atingida pelo enorme valor que as praças de pedágios vão ter na 386, que até agora para nós são incompreensíveis. A 386 foi duplicada de Canoas a Tabaí com recursos do Governo Federal, não foi recursos de pedágio, aí nós fomos premiados com o pedágio, em fazenda Vila Nova, que por quinze anos, por quinze anos não fez obra de relevância nenhuma, fez uma manutenção meia boca, aí acaba a concessão desses quinze anos vem o Governo Federal e duplica a 386 de Tabaí até Estrela, fazendo inúmeras intervenções nas entradas dos municípios, pistas adjacentes, etc., viadutos, etc. O Governo Federal termina essa duplicação e uma concessionária vai ganhar de presente uma rodovia toda duplicada para nos aplicar um pedágio ida e volta, de trinta e oito reais, arredondando para ir e voltar de Lajeado a Porto Alegre. É incompreensível que a gente tenha que pagar trinta e oito reais para isso, aí eu sei vocês vão dizer, mas vocês vão pagar para poder viabilizar a duplicação de Estrela até

Tio Hugo, ou para poder viabilizar a manutenção da 448, muito bem, essa manutenção está sendo feita hoje pelo Governo Federal, e a duplicação Estrela/Tio Hugo vai ser daqui a doze anos, iniciar o limite ali é 20%, a partir do décimo segundo ano, ou seja, o 100% pode acontecer só no trigésimo ano, daqui a trinta anos quando eu tiver sessenta e sete, tem algo que não está dando para entender nesse negócio, não está dando para entender. Nenhum município foi ouvido antes da formação desse estudo, ou seja, o estudo considerou só o interesse da empresa, das empresas, a Polícia Rodoviária Federal disse lá em Porto Alegre que não foi ouvida, e ninguém conhece melhor rodovia que a Polícia Federal, sabe direitinho onde tem, onde dá engarrafamento, onde dá acidente, onde falta sinalização, onde tem que duplicar, onde tem que fazer rodovia de acesso, a Polícia Federal não foi ouvida, nenhum prefeito foi ouvido, nenhum vereador foi ouvido, nenhum sindicato foi ouvido, ninguém foi ouvido, as empresas que vão concorrer na concessão foram ouvidas, nós não fomos. Então tem algo que não dá para entender. O segundo ponto que não dá para entender é a presa, a velocidade com que isso está sendo feito, a rapidez, que inclusive nos obriga a vir na véspera de carnaval, dia 23, em uma véspera de carnaval a Brasília a participar de uma Audiência, para nós brigarmos para nós termos uma Audiência no Vale Taquari, para que essa Audiência aqui hoje? Aqui em Brasília não mora ninguém interessado na concessão de lá, a não ser as empresas, quem está interessado na concessão mora lá. Nós estamos com esperança de que vocês vão fazer uma Audiência lá porque a gente já viu que a região foi consultada lá os locais para ter, estamos confiando nessa Audiência, estamos solicitando a Audiência, e para encerrar, para encerrar, vamos ter calma nesse negócio, vamos devagar, vamos lá ouvir o Vale, ouvir de verdade para que as contribuições sejam acolhidas e não simplesmente para cumprir o cronograma, como está parecendo para nós que é a vontade do Ministério dos Transportes, cumprir o cronograma rápido, passar a patrola e poder fazer a concessão de uma vez. Então vamos devagar com o andor, são trinta anos de concessão e que economicamente vão inviabilizar o Vale do Taquari, uma cidade repito, de pequenos municípios que não tem como pagar trinta e oito reais para ir a Porto Alegre e voltar. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Sthephane Quebaud – Só algumas observações. Primeiro a ANTT é uma Autarquia Federal com Sede em Brasília, o que explica a Audiência Pública em Brasília, mas a gente fez Audiências Públicas também em outros locais, Porto Alegre vamos fazer uma outra divulgada em breve. Prefeito, as obras as quais os senhor se referiu tem cronograma previsto para conclusão no ano quinze e não no ano trinta, isso está até bem claro no PER. E sobre o fato de vocês não terem sido ouvidos, acho que a gente está aqui para isso justamente, e a gente já recebeu muitas contribuições e a gente certamente vai receber outras, e a gente está aqui para isso e vamos analisar o que vocês vão entregar para a

gente. E nenhum momento as empresas interessadas no leilão foram ouvidas, isso realmente não faz muito sentido, a gente está fazendo um projeto para vocês usuários da rodovia, tanto usuário particulares quanto usuários, por exemplo, transportadoras de carga. Então acho que é por isso que a gente está aqui, para vocês. César Augusto Santiago Dias – Complementando o que o senhor Stéphane falou a Audiência Pública é uma das formas de se manifestar, Sessão Pública, tem o prazo de contribuições e tem durante todo o período da Audiência Pública, então isso aqui é uma forma de fazer a manifestação que também pode ser por escrita e vai ser considerada do mesmo jeito para fins de elaboração do relatório final da Audiência Pública.

Fábio Freitas – Só para completar que o Ministério foi citado bem mais de uma vez, é muito simples, a gente consulta a sociedade depois que a gente tem algo para mostrar, se a gente não tem um estudo pronto, não tem um desenho do que pode ser, a gente vai conversar com base em quê? Então a solicitação daquela estrada entrar nesse projeto ela se deu a partir do próprio estado, o Governo do Estado, toda a Bancada Federal, toda, toda a Bancada Federal [vozes ao fundo], posso explicar isso? O Senhor vai entender, os Senadores foram em Audiências ao Ministro e apresentaram não só essa estrada, apresentou um plano do estado praticamente todo concessionado, pede ao Secretário do Estado o plano e eu era muito mais do que isso, nós avaliamos todas as propostas que o estado e seus representantes eleitos legitimamente trouxeram, e aí nós fizemos aquilo que foi possível para contemplar os interesses dito do próprio estado, eu sei que houve eleições recentes, houve troca dos prefeitos, troca das suas Assembleias, é do processo democrático, o estudo ele tem dois anos que ele está sendo desenvolvido, não foi feito agora, mas agora ele chegou num grau de maturidade para gente estabelecer esse diálogo com a sociedade, e lógico que ele está aqui para ser aperfeiçoado e amadurecido, senão não faria sentido para a Audiência Pública. Esse é o entendimento do passo a passo do que nós temos feito, não impede de se tentar melhorar os ritos, que a Administração Pública ela avança, ela sempre busca melhorar, mais até então o rito foi esse, ok?

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

10. **Nome: Carlos Eduardo Ranzi (vereador do município de Lajeado)**

Contribuição: A mesa, aos presentes, eu me chamo Carlos Eduardo Hansen, sou do PMDB, vereador em Lajeado. Se eu tenho algum conhecimento a respeito de estradas é porque eu trabalhei em uma das empresas da concessão da Sul Vias, no passado, há dezoito anos, construtora Castilho. A gente tem algumas, realmente foi falado aqui pelo prefeito Maneco, me antecipou e fez de uma maneira magistral, algumas coisas que não entendemos, e é por isso que estamos aqui, é por isso que tivemos que gastar do recurso do nosso município para nos deslocarmos para cá, entre esses itens que não entendemos, não entendemos os trinta anos, se as obras são até os quinze, não entendemos a década dourada das concessionárias, que são os dez primeiros anos onde inexistem as duplicações, não entendemos porque fazer em Brasília, e se me permite senhor presidente, pedir a nossa câmera para que filme a quantidade de pessoas presentes, e para quem tiver a oportunidade de comparar com a quantidade de pessoas que estavam presentes em Porto Alegre, que dirá com aquela que haverá ser realizado no município de Lajeado, no município de Soledade, e todos os outros municípios que tem interesse em dar a sua contribuição. A gente não entende também, porque que os municípios não foram em nenhum momento desses dois anos questionados a respeito de suas necessidades? Por quê? Porque o que não está previsto no contrato, e vamos lá, parece bastante completo esse programa de exploração, porque os municípios não deram sua opinião quanto ao que era necessário e daqui a pouco iria ajudar na formação do preço, entendemos que o que não está dito aqui não será feito, não haverá elevada [inaudível] previsto nesse projeto, não haverá qualquer outro tipo de item a ser feito onde não há previsão legal, não há no contrato, nesse contrato, nesse programa de exploração aqui que é bastante pesado, 30% dele diz apenas como será feita a praça de pedágio, as pessoas que vão pagar o pedágio não estão interessadas em se a praça vai ser amarela, se vai ser verde, se vai ser, se vai ter um panfleto de propaganda do pedágio, elas estão interessadas intrinsecamente na qualidade da via, e inclusive na duplicação da via, é isso que nos interessa, é por isso que eu digo que os municípios tem que ser ouvidos, é por isso que a gente fez questão, tivemos uma grande bancada, uma grande representatividade dos vereadores de Lajeado em vir aqui, porque estamos preocupados, verdadeiramente preocupados com o andamento desse processo que e tem uma data muito próxima para concluir, esses quinze dias não vão mudar o estudo, esses quinze dias no máximo vão reguar o valor que será aplicado. Então uma das sugestões que a gente dá é que seja prorrogado, não quinze dias, alguns meses, o estudo seja refeito. Obrigado senhor Presidente.

Resposta dada na sessão presencial:

César Augusto Santiago Dias – Só fazendo uma observação, o instrumento que tem, que acompanha a minuta de edital, assim como todos os atos públicos eles gozam de presunção de legalidade, existe os fóruns corretos para se questionar caso se verifique se existe ou não tem algum problema quanto a legalidade.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Todas as obras previstas durante o prazo da concessão, que sejam elas de recuperação, manutenção, conservação e de ampliação de capacidade e melhorias, assim como os serviços operacionais (tais como os serviços de inspeção do tráfego e de atendimento aos usuários, por exemplo) estão detalhadas no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

11. Nome: Mariela Portz (Vereadora do município de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde pessoal! Eu represento a Associação de Vereadores do Vale do Taquari, AVAT, meu nome é Mariela, eu sou Vereadora do PSDB de Lajeado. Eu representando a AVAT – Associação dos Vereadores do Vale do Taquari, represento as pessoas que moram no Vale do Taquari, e a grande maioria, a quase massiva maioria das pessoas que moram no Vale do Taquari não querem pedágio, e por que elas não querem pedágio? Elas não querem pedágio porque elas já pagam impostos suficientes para termos boas estradas, e por que não temos boas estradas? Porque o dinheiro dos nossos impostos

é roubado, existe aí a corrupção, e quando existe a corrupção o dinheiro não é investido onde deveria ser investido. E agora o Governo Federal chega para a nossa cidade, para a nossa sociedade, para todas as cidades do Vale do Taquari e diz o seguinte, "gora vocês se viram, e vocês façam isso sozinhos, e o Governo não vai ajudar em nada". Me expliquem vocês se agora a gente tem que entender que vai ser diferente, que agora não teremos corrupção que agora os contratos concessionados vão ser realmente honestos, porque temos apenas duas Audiências uma em Porto Alegre e uma aqui em Brasília, me expliquem agora vocês se esse contrato é honesto, onde está a responsabilidade do Governo Federal em nos ajudar a baixar o preço das tarifas com contra partidas, porque a gente não vai pagar essa conta sozinho. Eu já falei em Porto Alegre e falo aqui de novo, o Vale do Taquari não vai pagar essa conta sozinha, não vai, e mais uma coisa que eu quero dizer para vocês, a gente quer uma nova proposta, a gente tem bom senso, a gente pode concordar com os pedágios desde que eles tenham bom senso, se não o tiverem nós também não vamos ter bom senso, e aí pessoal vocês não se enganem a gente não aceita ameaça, não adianta vocês chegarem e dizerem assim "com pedágio com obras, sem pedágio sem obras". A gente não é bobo, a gente não aceita o contrato como está, que fique registrado, que o Governo Federal saiba disso, Ministério dos Transportes, inclusive o Governo Estadual porque ele também quer concessionar mais dez praças de pedágio no estado inteiro. E a gente não vai aceitar isso, o mínimo que tem que ter é responsabilidade do Governo Federal. Obrigada, é isso.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os

investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

12. Nome: Idioney Oliveira Vieira (Diretor da COREDE/RS)

Contribuição: Os cumprimentos senhor Presidente, a platéia aqui presente. Então, represento o Conselho Regional de Desenvolvimento do Alto da Serra do Botucaraí, é um dos vinte e oito COREDE's qual é divido o estado do Rio Grande do Sul, e nossa região associa dezesseis municípios. E também sou diretor do Campus da Universidade de Passo Fundo na cidade de Soledade. E falo aqui juntamente com o Prefeito de Soledade sobre a nossa preocupação com o projeto da concessão da BR 386, nós precisamos, nós imploramos, nós pedimos, por favor, façam uma Audiência na região do Alto da Serra do Botucaraí, nós, a nossa entidade ela não é contrária a pedágio, a nossa entidade ela quer ter o direito de contribuir com o projeto, de discutir as tarifas, de discutir as obras que são necessárias, nós temos um conjunto de pessoas que tem trabalhado muito a duplicação da BR 386, o nosso trecho ele precisa da duplicação, agora a que custo ela vai ter? Nós em Soledade, uma cidade de trinta mil habitantes, dos vinte e oito COREDE's o nosso é o

vigésimo sétimo em desenvolvimento, nós fizemos alguns estudos deste projeto com a documentação presente e a gente percebeu a falta de muitos itens que a região vai precisar, caso contrário nós vamos ter uma estrada que vai passar direto, direto, e a sociedade local vai pagar uma tarifa de pedágio e não vai poder aproveitar essa duplicação, ou melhor, vai ter muitos prejuízos em relação a esta concessão da forma como ela está. Então o que nós pedimos, os dezesseis municípios da nossa região, a Associação de Vereadores da nossa região ela pede e ela implora uma oportunidade, estamos fazendo aqui, encaminhamos lá em Porto Alegre, encaminhamos aqui, vamos encaminhar junto ao Ministério dos Transportes. Porque nós somos pequenos perto da região de Porto Alegre, perto da região de Gravataí, perto de outras regiões, mas nós também precisamos e queremos ser ouvidos. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

13. **Nome: Paulo Ricardo Cattaneo (Prefeito de Soledade/RS)**

Contribuição: Boa tarde senhor presidente, boa tarde senhores e senhoras. Sou Prefeito de Soledade, Presidente da AMASB – Associação dos Municípios do Alto da Serra do Botucaraí. Em primeiro lugar também estamos aqui solicitando uma Audiência Pública na região do Botucaraí, pode ser município de Soledade ou qualquer município que compõe a nossa região do Botucaraí que é uma das regiões mais pobres do Estado do Rio Grande do Sul. Em relação a BR 386, nos deparamos com situações totalmente adversas, como aqui já foi falado. Entre Carazinho e Lajeado é uma vergonha, nós pagamos quinze anos de pedágio e está do mesmo jeito, vergonhosamente aquela BR 386, uma das vias mais importantes do Estado do Rio Grande do Sul, que liga o nordeste do Estado do Rio Grande do Sul via, e também acesso ao MERCOSUL. Porém, de Lajeado a Porto Alegre está duplicado, realidade totalmente diferente, como é que nós vamos tratar duas realidades totalmente diferentes de maneiras iguais? Portanto é necessário sim lá na região Vale Taquari, Lajeado lá, uma Audiência, é uma realidade deles, e a nossa é outra realidade, portanto, temos que dar

oportunidade para se manifestar as duas regiões de maneira dentro de suas realidades. Aliás, em Soledade na estrada da produção a BR Leonel de Moura Brizola até hoje desde a sua criação, até hoje Soledade não conseguiu instalar um redutor de velocidade no perímetro urbano da BR 386. Olha! Mais de centenas e centenas de pessoas morreram no perímetro urbano da BR 386. Bom, se é para melhorar a vida das pessoas, melhorar a qualidade, duplicar a BR 386, vamos ver o que é quê tem desse produto para nós questionarmos o pedágio, o que é que tem a nos oferecer? Para depois ver se nós temos a condição de pagar. Qual é a relação do custo benefício em relação a essa situação? Pois bem, se nós pagamos quinze anos e só pintaram o asfalto, porque a moda participar como é que é? Parceria Pública/Privado vamos fazer uma parceria público-privada na BR 386, esse perímetro foi duplicado, que o Governo Federal subsidia para que os usuários paguem uma taxa menor, vamos fazer uma parceria público-privada, se uma empresa privada vai fazer as melhorias da duplicação, o Governo Federal vai botar tanto, e nós enquanto usuários vamos botar aquilo que é possível nós pagarmos, parceria público-privada, eu acho que a discussão começa a ficar mais viável e não simplesmente do jeito que está aqui, me desculpem, me parece que não é muito interessante para os usuários de uma maneira geral. Eu também fiquei em dúvida aqui, talvez na interpretação que na tabela explicativa de segmentos e prazo de execução das ampliações de capacidade; Pela minha interpretação, posso estar equivocado, nos primeiros quatro anos 25% de investimento, do primeiro ao quarto ano, depois fica seis anos sem investimento, do quinto ano ao décimo ano e depois retorna nos cinco anos finais, do décimo primeiro ao décimo quinto ano 75%, equivalente a 75% dos investimentos. Também dúvida vias marginais, as laterais, lá no nosso perímetro urbano aí, Soledade tecnicamente não entende direito o que são essas vias marginais parece que Soledade não está contemplada, então nós queremos tirar a dúvida. Eu entendo que os profissionais da ANTT, enfim, os profissionais envolvidos que são todos capacitados e tem muito a nos ensinar, eu sugiro que nós pudéssemos fazer mais que Audiências, por exemplo, [inaudível] tem Soledade, quatro, cinco municípios e vocês para fazer o mapa aqui vai passar a BR 386, aqui em Soledade vai ser feito isso, aqui em Tio Hugo vai ser feito isso, aqui no Mormaço, Fontoura, [inaudível], São José do Erval vai ficar assim a BR 386, opa! A partir de agora a gente vai saber o que nós vamos ter, até então não temos, nós estamos discutindo um todo, e nós queremos discutir particularmente, quais são as melhorias que vai ter em Soledade? Qual a melhoria que vai ter no município de Mormaço? Logo ali em Fontoura e Xavier? Nós que moramos lá precisamos saber isso. Então a minha solicitação é que façam Audiência na nossa região e que possamos detalhar de uma maneira mais didática com os senhores que tem todo o conhecimento técnico para que nós pudéssemos avançar nesse sentido. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento

direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

14. **Nome: Marco Antônio Lang (Chefia da Bancada da Assembleia Legislativa do RS)**

Contribuição: Uma boa tarde a todos e a todas. Nossas lideranças também a mesa. E queria dizer uma coisa, que se fala muito da acessibilidade, da dificuldade que a gente tem no dia-a-dia, e isso nos faz também ver a dificuldade que a gente tem também nas nossas rodovias, nas nossas vias de circulação. E eu tenho um amigo meu, enquanto eu estava ali, tem um amigo meu que ele mora em Lajeado e trabalha em Canoas, e ele está desesperado porque eu estava falando com ele ali e ele está desesperado, porque estão falando que vai ser oitenta reais o pedágio, e quando eu falei para ele que iria ser só trinta e oito por dia ele ficou contente (risos), estou brincando, claro que não ficou contente, e aí ele e mandou o cálculo de quanto ele vai gastar por dia, ele vai gastar por dia desses dois pedágios, um fazendo em Vila Nova e outro em Monte Negro, dá quantos quilômetros? Cento e dez quilômetros até Canoas, tudo duplicado, já foi duplicado pelo Governo Federal, tudo duplicado, vai dar por dia trinta e oito reais vezes cinco, cento e noventa reais. Vezes quatro, cinco dias por semana ele vai a Porto Alegre, vezes quatro que é quanto ele vai pagar por mês, deu cento e noventa reais vezes quatro, ele vai pagar por mês setecentos e sessenta reais, vezes doze, que é o ano todo que ele trabalha lá, nove mil cento e vinte reais. Ele ficou contente porque o décimo terceiro dia, décimo terceiro mês ele vai tirar férias, daí ele ficou mais tranquilo. Esse é o saldo dele, mas eu não estou falando só dele, eu também utilizo muito aquela rodovia e quase sempre, três vezes por semana no mínimo eu faço esse trajeto, nem fiz o meu calculo porque isso aí fica para depois. Sabe o que ele me disse? Ele gasta por dia, o carro dele é a gás, é a gás, então quer dizer, ele não gasta isso de gás por dia, trinta e oito reais ele não gasta de gás por dia. E ele me falou o seguinte, vou resolver isso, porque ele gasta aí mais ou menos vinte reais por dia de almoço, ele vai levar uma massinha daquela de três minutos e aí ele abate o almoço, bom já deu vinte reais sobrou dezoito para ele pagar, já melhorou um pouco, no final do ano. Eu disse assim, cara tu não vai, eu estava falando com ele no celular, não é brincadeira, cara tu não vai aguentar durante o ano. Eu tenho que aguentar, porque minha família precisa sobreviver e depende do meu salário. Dez mil por ano eu não posso pagar, dez mil por ano, nove mil e pouco, dez mil e, mais isso eu não estou falando dele, vamos esquecer ele. aí tem lá em Bom Retiro não é Prefeito Edmilson, tem uma pessoa que trabalha na fábrica de calçados e ela ganha um salário mínimo, só que daí o seguinte, tudo isso vai acrescer aonde? Onde é que vai? Na prateleira, e ela que não tem carro, não tem moto, não tem nada vai pagar igual. Então assim, eu só peço uma coisa em relação à liderança que a gente tem, só peço uma coisa, [inaudível] Deputados e fui um dos que segurou a prorrogação, aquela de vinte e cinco anos, lembra? Por isso que Soledade, por isso que a nossa região Marques de Souza e Fazenda Vila Nova parou de cobrar porque nós trancamos na Assembleia na época do governo Ieda, e nem chegou na Assembleia porque nós trancamos o projeto, não aceitamos o projeto, exatamente por isso, por falta de discussão. Por não

saber no que tu esta falando e como analisar passo a passo. O que o Prefeito de Soledade colocou é fantástico, nós temos que ter prazo para tudo, mas nós pedimos, por favor, deixem a comunidade também participar desse processo, depois a gente vai discutir se é contra ou a favor de pedágio, mais deixe a comunidade participar desse processo, por favor, dê mais espaço, dê mais espaço para nós, é incrível, a gente ter que pedir para o nosso próprio governo, para as pessoas que representam nosso governo, por favor, dê mais espaço para que a gente possa, nós contribuintes que pagamos pedir mais espaço para discutir como vamos pagar mais, e mais, e mais. Obrigado senhores.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

15. **Nome: Cíntia Agostine (Presidente da CODEVAT do Vale do Taquari)**

Contribuição: Boa tarde a mesa, boa tarde a todos. Novamente estamos aqui e estávamos todos em Porto Alegre, e alguns que estão a mesa ouviram a nossa fala lá. Eu aqui estou falando em nome do Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari, que são esses trinta e seis municípios que aqui a gente cita e que são trezentos e cinquenta mil habitantes, que talvez é um município de outras regiões. Estou falando em nome da Câmara de Indústria e Comércio da nossa região e apoiada pela Associação dos Municípios, e a Associação de Vereadores está conosco. Nós não estamos falando talvez de oitocentos quilômetros de concessão do passado, nós estamos falando de quatrocentos e sessenta e oito quilômetros de concessão, e que desses quatrocentos e sessenta e oito duzentos e sessenta são da 386, mas nós estamos falando de rodovias completamente diversas e discussões diferentes e esse é o ponto, não é o tamanho dessa concessão propriamente mas sim as perspectivas diversas dessa rodovia. E quero aqui salientar que o Vale já tem três praças de pedágios estaduais, nós temos praças dentro desta pequena região de trezentos e cinquenta e cinco mil habitantes, três praças estaduais, e nós estamos falando de mais duas para ir a Porto Alegre, e mais duas para ir a Passo Fundo, nós estamos falando de uma região cercada por praças de pedágios, e com o teto de uma tarifa que pode chegar a onze e alguma coisa em Fazenda Vila Nova, nós inviabilizamos uma região, nós inviabilizamos uma região, nós inviabilizamos a circulação das pessoas nessa região, todos nós queremos sim obras, queremos sim duplicação, o Vale tem desde 2005 uma comissão, que depois nós nos juntamos com Botucaraí chamada Comissão Pró Duplicação, nós temos consciência da nossa necessidade, no entanto a que preço e a que custo? Por isso nós queremos, precisamos e o Rio Grande quer participar, o Rio Grande debate, o Rio Grande participa e é por isso que nós queremos, e assim, precisamos debater isso nas nossas regiões, já temos a postergação, já temos uma informação preliminar que vamos ter mais uma Audiência, nós queremos falar, nós queremos ter maturidade suficiente para decidir isso pelos próximos trinta anos, vinte anos, seja lá o que for. Antes de falar de número de praça nós queremos falar sobre o VDMA, sei que Fábio lá em Porto Alegre disse, o VDMA de dezoito cento e sessenta, poderia ser até menos, nós precisamos abrir esse VDMA, porque nós temos teto por praça e VDMA médio da 290, da 386, da 101, de dezoito mil veículos dia, gente extra oficialmente circula muito mais no Vale do Taquari na 386, lá em 2012 em Fazenda Vila Nova circulava doze mil veículos dia, em 2012 já, nós estamos falando de alguns trechos que circula trinta mil veículos, eu sei que é média, mas a 290 e a 101 não joga essa média para baixo nestas condições, por quê isso impacta na tarifa? Isso impacta naquilo que nós estamos pagando, para, além disso, gente, nós estamos

algumas melhorias no início, mais nós temos sim a duplicação que é o que a gente quer a partir do décimo primeiro ano, décimo segundo, nós queremos obra, e nós queremos esta obra antes, a sociedade a este custo, a este preço não dá e mesmo assim, nestas condições com esse tempo não dá. Os colegas que me antecederam já falaram, a União hoje tem um orçamento de manutenção, a gente paga alguns impostos, por que não inovar numa parceria que não seja só o custo da sociedade que sustente essas praças, por que a gente não faz algo inovador e pense nessas condições? E mais dois outros aspectos me permitam, a 448 está nessa concessão, não tem nada de praça na 448, todas as outras praças vão pagar a 448, nós temos que avaliar isso, o custo fica muito elevado, o custo fica muito elevado para quem paga. Por fim uma sugestão nossa de que haja um conselho de usuários nesta concessão, e de que a gente consiga ela saindo, a um preço justo e uma condição justa para a sociedade, que nós tenhamos condições de estar sugerindo e trabalhando junto a concessão, porque nós estamos falando da estrada que circula 40% do estado do Rio Grande do Sul, a nossa chamada estrada da produção. Nós não podemos decidir essa concessão nestas condições, nós temos que ter maturidade suficiente e para isso nós temos que ter tempo, temos que abrir as informações e aí sim debater suficientemente bem para podermos decidir. Obrigada.

Resposta dada na sessão presencial:

A questão lá do estudo de demanda, em se fazendo nova Audiência lá, [inaudível] vai tentar esclarecer um pouco mais, também teve dúvidas no estudo de demanda na outra Audiência, mesmo que seja um material que a gente disponibilize para vocês, a gente vai ver se consegue deixar isso mais claro. Porque o que passa no perímetro urbano a gente sabe que é maior, só que ali não tem praça, a praça normalmente fica fora do perímetro urbano, e é por isso que naquele local onde vai existir provavelmente a praça é que é medido com a VDMA médio que vai passar ali, não em toda a rodovia, a diferença pode estar ai, não quer dizer que a gente não possa conferir e demonstrar como que chegou a esse número, que eu acho que isso é natural de dúvida, mas é por isso que pode ter diferença. Na região metropolitana ou perto dos centros, municípios, passa realmente mais veículos, mais não é ali que vai ficar a praça, a praça vai ficar fora e fora não tem o mesmo fluxo dali. É uma medida oficial? Tá. Não, tudo bem, nós vamos dar uma olhada, mais é porque tem se não me engano, era de 05 ou de 09 ao ano que crescia depois conseguiu atualizar para um.

Stéphane Quebaud – Dezoito é um valor médio, tem praça que tem justamente o valor médio.

Fábio Freitas – aí tem que ver qual é a taxa de crescimento daquela região porque não é diretamente proporcional a quantidade, não quer dizer que uns cinco anos duplicou ou aumentou dez mil, ou dois mil, entendeu? Mas a gente vai ver a taxa também para explicar

qual é a taxa da região, porque aí pode pegar aquele valor de doze mil projetar com a taxa e ver quanto seria hoje e comparar esses dois dados. Acho que aí também dá para fazer. É, não, tranquilo, isso é importante.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Com a avaliação da inclusão de uma praça na BR-448 , chegou-se á conclusão de que, tendo em vista que existe uma rota alternativa (BR-116), a inclusão de uma praça neste trecho, com características peculiares, não traria melhorias significativas para o projeto (praça ampla, devido ao volume de tráfego e problemas na execução das obras por se tratar de um solo mole).

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

16. **Nome: Juliano Roso (Deputado Estadual/RS)**

Contribuição: Muito bem, quero cumprimentar a mesa aqui, todos que estão aqui primeiro dizer do descontentamento da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, tem cinquenta e cinco deputados, que enviaram a carta à ANTT solicitando a transferência dessa Audiência, porque realizar uma Audiência no dia 23, quinta-feira, véspera de carnaval é pedir para que o povo não participe, é medo da população do Rio Grande. Então fica aqui o registro do Presidente Edgar Preto, de todos os lideres partidários da Assembleia, dessa carta que foi enviada e que não foi acolhida. Eu acho tudo muito estranho, eu acho estranho trinta anos de concessão, é muito tempo, é muito tempo, em trinta anos muita coisa muda na vida de um país e de um estado, é tempo demais de concessão. Eu vou falar só da BR 386 porque meu tempo é curto, quatro praças de pedágios na 386, isso vai inviabilizar a economia da região toda, um impacto brutal na nossa economia, com obras que vão iniciar concretamente daqui a onze anos, concretamente daqui a onze anos, com uma rodovia que está impecável em grande parte dela, que foi recuperada pelo Governo Federal sem pedágio, porque nós tivemos lá, esse filme nós já vimos, a história se repete, a primeira vez como farsa a segunda como tragédia. Esse filme nós já vimos, o Brito, Governador Brito que, aliás, sumiu do Rio Grande do Sul, é o único ex governador que sumiu do estado, ele botou quinze anos de pedágio lá e não foi duplicado um quilômetro daquelas rodovias, todos que moram no Rio Grande do Sul sabem disso, todos sabem disso. Então nós queremos Audiência nos trinta e dois municípios do Rio Grande do Sul, nós queremos diálogo nos trinta e dois municípios do Rio Grande do Sul, ou no mínimo em todos os lugares onde haverá uma cancela e um pedágio, no mínimo, mais o ideal é nos trinta e dois municípios. Os senadores do Rio Grande do Sul foram pedir pedágio? É isso que eu ouvi? [vozes ao fundo] Eu não tenho aqui, eu não tenho aqui, eu ouvi ele falar senadores, eu não tenho aqui carta para defender a Ana Amélia, nem o Lasiê, nem o Pain, mas eu duvido que os senadores foram pedir pedágio, vão ter que dar explicação no Rio Grande do Sul, os três, no mínimo, a partir disso porque isso aqui está sendo visto por todo o Rio Grande do Sul. [vozes ao fundo]. O secretário foi pedir pedágio? É isso? Vai ter que dar explicação, o Governador vai ter que dar explicação, porque nós não somos contra pedágio que fique claro isso, mas nós queremos pedágio por tempo limitado, com preço razoável e com poucas cancelas, todo mundo quer isso, agora pedágio por trinta anos, no caso da 386, com quatro cancelas, se o momento é de crise exige pedágio a crise vai se agravar, porque isso vai ter um impacto no leite, no frango, no suíno, na soja, na economia do Rio Grande do Sul brutal, brutal, bom eu não me admiro nada, porque um governo que vai acabar com

a aposentadoria, vai acabar com o direito trabalhista, botar pedágio por trinta anos é fichinha.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Neste sentido, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

17. **Nome: Leandro da Rosa (Vereador do município de Taquari)**

Contribuição: Meu boa tarde, quero cumprimentar a mesa e parabenizar o senhor Presidente pela condução da Audiência, muito melhor que a Audiência que foi feita em Porto Alegre, uma Audiência respeitosa, que vem ouvindo a comunidade e vem nos dando espaço sem nos coagir de fala, a Audiência lá de Porto Alegre não foi muito legal. Não sei se chegou nos ouvidos do senhor mais eu lhes faço essa queixa. Mas nós aqui do Vale não estamos aqui para ser repetitivos e que bom que nossas falas ficaram em sequência, e as nossas falas não demonstram nosso descontentamento, e eu fico muito preocupado porque algumas lideranças políticas já foram embora, fico preocupado porque a bancada de Santa Catarina já foi, deve ser porque eles receberam um pedágio só, fico preocupado porque nós

temos três deputados do Rio Grande do Sul somente nessa Audiência, me espanta mais quando o colega da mesa ainda nos diz que o Ministério está sendo bom com o Rio Grande, porque queriam mais praças de pedágio, então isso, isso nos deixa preocupados. Enquanto o Vale do Taquari todos os meus colegas vereadores, o Prefeito Maneco, o Prefeito Edmilson, colega Marquinho fizeram belas falas aqui e defenderam, nós não conseguimos entender qual é a lógica de um governo entregar uma rodovia pronta para uma concessão, ninguém entende, eu tenho dois filhos, uma menina de um ano e quatro meses e um menino de nove, eles não entendem, eu já tentei explicar para eles, eles não entendem, ele diz pai mais isso já está pronto, por que a gente vai entregar o que é nosso pronto para nós ter que pagar de novo? Sinceramente o pai não consegue explicar, mas governo quer nos dizer que é correto, a explicação dos senhores é totalmente convincente dentro dos seus escritórios, vocês dizem que a concessão é boa, que vai oferecer melhorias, e que o Vale vai avançar para ser o Vale mais fértil do mundo, hoje nós somos o terceiro, nós vamos passar a ser o primeiro, depois da concessão do pedágio nós seremos o primeiro Vale do mundo em produtividade, isso não é verdade, a concessão é boa aos olhos de vocês, se vocês nos dizem que a bancada gaúcha pediu isso nós vamos cobrar e cobrar muito forte, porque se os nossos deputados não perceberam as formiguinhas estão começando a se mexer e nenhum deputado assume cargo algum sem vereador, as base dos vereadores, dos deputados, é vereador, eu não vejo deputado em município fazendo campanha, eu quero ver ele ir a trinta municípios fazer campanha, ele vai lá dá um discurso no dia comício do prefeito. Então, acho que a bancada gaúcha tem que circular mais diante de seus municípios, e eu enquanto Vereador do município de Taquari venho dizer ao governo que o Vale não quer o pedágio, o Vale não necessita do pedágio, o Vale do Taquari não quer diminuir competitividade não, nós não queremos, nós não vemos a necessidade, e nós queremos sim que as duas praças de pedágios sejam retiradas dessa concessão, os meus colegas foram um pouco mais prudentes, quem sabe, vamos discutir, vamos avaliar, eu sou a favor do pedágio? Não, eu sou contra e 90% da população é contra, eu sei que já estendi meu tempo, mas eu acho que nós temos que deixar pontal isso aqui, e a minha preocupação sim é com os trinta e dois municípios com as seis praças de pedágios que vão estrangular o Rio Grande, um estado falido hoje, é um estado falido que está vindo aqui todo dia em Brasília pedir bexiga, todo dia vem aqui pedir, por favor, me libera isso, me libera aquilo, não, nós liberamos, vocês entregam o Rio Grande para nós que nós vamos liberar. Gente, então fica aqui o nosso descontentamento, nós vereadores do Vale do Taquari não vamos desistir, nós somos contra os pedágios, e nós vamos bater nessa tecla até o final, nem que nós tenhamos que fazer movimentos de rua, chamar os movimentos sociais, os interessados têm que ser ouvidos, escutados e as decisões têm que vir deles. Muito obrigado e desculpe o estender do tempo.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Neste sentido, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Ainda, lembramos que sem obras de manutenção adequadas, a qualidade de um pavimento se degrada muito rapidamente, por vários fatores (clima, passagem de veículos pesados), motivo pelo qual, além das obras de ampliação de capacidade e de melhorias, o projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul contempla, entre outros, investimentos de manutenção e de recuperação. Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

18. Nome: Roberto Andrade (vereador do município de Gravataí)

Contribuição: Muito obrigado. Boa tarde a todos. E primeiro agradecer a cedência, a antecipação para nós. Essa batalha nossa do nosso pedágio lá no nosso Gravataí e a nossa cidade vizinha de Cachoeirinha já vem quase há dez anos, nós reivindicando essa situação da troca até da praça, e hoje parece que pode se concretizar, isso para nós lá é um fato bom até então, mas termina agora o contrato em junho ou julho se eu não me engano, e vai ter dois anos desse espaço, a concessionária, a concessão ganhando para nada e nós o povo pagando. Sendo que, a nossa história, quando essa praça sai de um ponto e vai para outro que também é muito estratégico, isso tem que ter essa visão também, para onde ela

vai ela vai para o outro lado da 118, ela vai deixar de pegar simplesmente as pessoas de Gravataí e um ponto de Cachoeirinha e vai abranger vários outros municípios, no qual Sapucaia , Esteio, São Leopoldo, Viamão, Alvorada, e alguns também do nosso ponto do litoral, que hoje para ir para o nosso litoral Tramandaí, Imbé, enfim, Torres, o pessoal pega a Freeway, mas te outro pessoal do outro lado da 040, que também é mais rápido eles podem acessar por ali, que é o pessoal de Cidreira, Pinhal, Quintão e outras prainhas por ali. Isso então compensa uma com a outra, o nosso lamento só é que mais ou menos falaram o custo do nosso pedágio que é muito alto, para ser uma praça num ponto estratégico aonde vai desembocar quase toda a cidade da região metropolitana ali. Então é esse o nosso pedido, que repense esse custo do nosso pedágio, que falaram que lá nas duas Audiências que nós tivemos que iria ser em torno de oito reais, isso nos nossos cálculos devido a satisfazer a nossa cidade de Gravataí, Cachoeirinha, dá para baixar porque ali é um ponto bem estratégico. E a nossa saída também, a nossa alçada ali num ponto da 64 por ali pela Nutrela deixar uma alça de saída, e também Cachoeirinha lá. Era esse o nosso pedido.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Importa ter em conta que no momento em que o Pedágio de Gravataí for relocado, o tráfego na Av. Flôres da Cunha vai baixar consideravelmente, o que por si só irá melhorar as condições de acesso a Cacheirinha.

A possibilidade de uma ligação na zona da Nutrella pode-se justificar porque serve uma área importante de Gravataí e, simultaneamente, pode aliviar o acréscimo de tráfego que se prevê na interseção com a RS-118, pelo que será considerada a construção de um trevo parcial ou de uma trombeta adaptada,

para garantir o acesso na proximidade do km 80. Salienta-se, contudo, que as vias existentes não têm características adequadas, cabendo ao município a melhoria das mesmas.

19. Nome: Nadir Rocha (Prefeito do município de Gravataí)

Contribuição: Boa tarde a todos. Também queria agradecer por nos dar a oportunidade já que a gente chegou um pouco atrasado. Mas eu acho que é importante as discussões, todas as discussões, quero dizer que no nosso município de Gravataí a Freeway para nós não foi ruim, não foi ruim a Freeway, Gravataí hoje é o terceiro estado em arrecadação no Rio Grande do Sul,até pelo fato que ali nós temos o escoamento de toda a situação que sai ali para Santa Catarina, enfim, e nós temos um parque industrial fantástico, nós temos a Pirelli, nós temos a GM, e a Freeway com o passar de todos esses anos se não tivesse a Freeway ali nós tínhamos muitos problemas, até pelo fato que nós teríamos muitos problemas com pessoal de Cachoeirinha, e também estamos aqui com o pessoal de Cachoeirinha, acho que na mudança do pedágio que é essa nossa reivindicação, na mudança do pedágio, ela também não há mais porque de fechar Cachoeirinha naquela situação, e ali a gente vai atingir no mínimo quinhentas, seiscentas mil pessoas. Mas também concordo com os vereadores das suas regiões não é pessoal, cada região tem sua visão, cada região tem seu problema, cada região sabe o que é melhor, enfim, cada um vai discutir sua região, até pelo fato de exatamente ter sentido, para nós o que nós queremos no nosso município é realmente que o pedágio saia do município de Gravataí, porque nós achamos de uma certa maneira um absurdo, nós rodamos ali vinte quilômetros e pagamos ali dezesseis reais por dia, treze, quatorze reais por dia, e isso há vinte anos nós fizemos isso. E nós estamos solicitando que o pedágio seja retirado de uma certa maneira de Gravataí e que avance um pouco cerca depois da GM, então para nós é essa a nossa reivindicação. Que realmente aconteça esse fato, acho que vai ser muito bom para nós a parte da economia, mais quero dizer que para nós Gravataí cresceu muito com a Freeway pelo fato de realmente deu sustentação as empresas, mas aqui eu estou colocando como prefeito d meu município. Mas quero dizer que cada município tem sua visão, cada município tem seus problemas, e eu acredito muito na política, por isso eu já sou político há muitos anos, e os vereadores e prefeitos exatamente o que eles estão pedindo realmente é uma coisa muito legal, que os municípios sejam ouvidos, que façam uma discussão com seus municípios, com seus prefeitos, com suas regiões e veja o que é melhor para todos, para nós o melhor é isso, é sair o pedágio de Gravataí, abrir acesso a Cachoeirinha e exatamente nesse sentido é o que o povo da nossa região precisa. Uma boa tarde, um bom fim de semana e obrigado pela oportunidade.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de

influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

20. **Nome: Vanius Viana (Vereador do município de Taquari)**

Contribuição: Bom, em primeiro lugar eu quero cumprimentar a todos, e dizer que me faz a presença aqui hoje é, sou sindicalista há trinta anos, represento mais ou menos três mil pessoas, são funcionários independentes, Vereador já no segundo mandato, e o meu prefeito Manoel, Maneco, a pouco tempo falou quase tudo que eu tinha que falar mais ficou alguma coisinha que eu vou ressaltar, não vou me aproveitar do tempo que é curto. A BR 386 tem acesso a Monte Negro, tem uma situação que eu vou pedir para o pessoal da mesa consideração e compreensão da situação, que eu sou filho de agricultor e sempre me preocupei muito com o trabalho e essa região nossa ali ela é ligada a Monte Negro, Tabaí e acesso ao pólo petroquímico, aonde todo dia transita milhares de trabalhadores de classe pobre, e onde o país hoje atravessa um momento de extrema dificuldade, todo mundo está sabendo, e que o povo está desconfiado de tudo, então eu acho que não é o momento certo agora, nada contra, eu não sou contra pedágio, eu acho que hoje uma rodovia bem cuidada é vida, saúde, mas é um momento delicado então que a mesa tome um pouquinho de cuidado, como falaram a pouco, que tenha mais um pouco de tempo para ser discutido esse assunto. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

21. **Nome: Marco Barbosa, (Presidente da Câmara Municipal de Cachoeirinha)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Saudar a coordenação dessa Audiência, em nome do Vice-prefeito também Maurício de Medeiros de Cachoeirinha, quero saudar as demais autoridades presentes. Eu falo aqui em nome do movimento Livre Acesso a Freeway que envolve quatro municípios e as entidades empresariais e comerciais aqui já representadas também pelo senhor Darci. Então gostaria de solicitar o tempo de seis minutos por falar

pelas entidades, e como também Presidente da Câmara Municipal de Cachoeirinha. Estive na Audiência lá em Cachoeirinha no dia dezesseis, em Porto Alegre no dia dezesseis, e naquela Audiência ficou, como aqui está expressamente pela grande maioria dos senhores que já falaram anteriormente, o descontentamento geral por todo esse processo da forma como está sendo conduzida. Foi falado aqui que as pessoas não foram ouvidas, o pior de tudo senhores e senhoras é que nós desde 2010 estamos nos reunindo com a ANTT por diversas vezes, já manifestei isso em Porto Alegre, mas a gente tem que referendar isso aqui, Presidente da Audiência, porque nós quando vimos as demandas que nós discutimos, seis demandas discutidas desde 2010 para cá, mais intensamente nos últimos quatro anos, por diversas vezes tanto aqui em Brasília quanto Porto Alegre não fomos contemplados, que é o trevo de acesso em Cachoeirinha, que equivocadamente foi falado pela mesa aí anteriormente, até falaram na Nutrela, não, não é na Nutrela, a PMI que é uma outra questão que é muito duvidosa porque é feita pela própria empresa que contrata uma outra empresa para fazer os estudos de viabilidade que nós acompanhamos, eu tive acesso a esse estudo, foi contemplado e aprovado pela ANTT o acesso em Cachoeirinha bem na divisa entre Cachoeirinha e Gravataí, está lá no estudo, as paralelas, as paralelas da Freeway, que era aquilo que falava anteriormente aqui pelo ex Ministro, que é necessário já que é uma via expressa, a CONCEPA, Concessionária Triunfo, vinte anos aguardando esse momento que se encerra agora em 04 de julho e nós temos essa surpresa de colocar esse grande pacote de concessões para todo o estado, que eu só vejo um único objetivo que é exatamente tentar essa prorrogação que é algo ilícito, por que eu digo que é algo ilícito? Porque a MP 752 ela é ilegal, a MP 752 é uma afronta a nossa Constituição Federal, é uma afronta a lei 8666 das licitações, Governo Federal cria o termo relicitação através dessa 752 para botar no guarda-chuva todas essas concessões que o estado do Rio Grande do Sul, isto é lamentável, eu acho que tem que ser repensado e trabalhar somente agora esse contrato que está findando da BR 290, discutir separado do montante dessas discussões, como foi falado aqui é um atropelo, isto é uma atropelo. E falando em transparência o Brasil carece disso e parece que não estão aprendendo com tudo que nós estamos passando no nosso país, trinta anos para mais uma licitação, não é possível que a comunidade continue apagada, os impostos todos vão para Brasília, nós já não temos segurança, não temos saúde, e temos que pagar também todas as vias do estado, como foi falado aqui também anteriormente, das vias que já foram inclusive feitas e agora é entregue pela a iniciativa privada para manutenção, tarifas não se cobra, não se sabe correto quantos veículos passam, não tem nota fiscal, tarifa não se exige nota fiscal, é uma aberração, uma tarifa caríssima que a população não aguenta mais pagar, nós queremos o nosso trevo de acesso em Cachoeirinha, é uma exigência da comunidade que vem discutindo a longo tempo sobre isso, queremos a transferência do pedágio que já está sendo, havia sido

garantido já pela ANTT, não é possível, foi reservado a Constituição Federal o direito de falar sobre licitações e não ao administrador público através de medida provisória tentar burlar a lei e criar mais um termo, e criar mais uma modalidade de licitação, isso não é transparência, não abre para a concorrência e não favorece a nossa população, portanto exigimos transparência e exigimos a questão da impessoalidade da legalidade e da livre concorrência para que a população de fato seja garantido seus direitos. Muito obrigado, esperamos que isso tudo que falamos aqui que de fato seja ouvido e levado a sério pelos senhores para que isso não seja apenas um circo. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Stéphane Quebaud. Marcos, duas observações, três, aliás. O sistema de arrecadação do pedágio é auditado, então a gente sabe o que passa, é auditado pela ANTT, ele é auditado por uma consultora independente, o balanço é publicado no site da ANTT anualmente. Então qualquer cidadão pode conferir a receita da concessionária qualquer que seja ela. Segundo ponto, os estudos não foram aprovados pela ANTT mas por uma comissão de seleção formado por técnicos do Ministério do Transportes, Portos e Aviação Civil, pela EPL e pela ANTT. O que é um pouco diferente. E outra coisa, não é um circo porque a gente está levando as coisas muito a sério, tanto é que a gente está passando esse tempo com vocês, como a gente passou em Porto Alegre, como a gente vai passar mais para frente numa terceira Sessão presencial, vamos passar também tempo analisando as contribuições que vocês vão fazer, então acho que não tem circo nenhum não.

Resposta da área técnica: Informamos que o Procedimento de Manifestação de Interesse está devidamente regulamentado pelo Decreto nº 8.428/2015 e, neste sentido, o desenvolvimento do projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul está atendendo plenamente ao mesmo.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Por fim, cabe lembrar que o processo de outorga da concessão da BR-101/290/386/448/RS passará sim por um processo de concorrência, por meio de uma sessão pública de leilão, tendo como critério vencedor o oferecimento da menor tarifa de pedágio pelas empresas ou consórcios participantes.

Além disso, os ajustes no projeto, decorrentes também das contribuições da Audiência Pública, preveem a construção de alças de acesso à BR-290 em dois dispositivos existentes nos km 80 e 83,5, os quais facilitariam a integração do município de Cachoeirinha à rodovia, tornando-a mais permeável ao ingresso de veículos pela desconcentração em um número maior de acessos. O projeto ajustando prevê a sua execução até o final do segundo ano de concessão.

22. Nome: Ederson Fernando Spohr (vereador do município de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde todos presentes, boa tarde a mesa, quero fazer uma saudação especial aos meus colegas vereadores de Lajeado e Vale do Taquari que estão presentes nessa nossa luta, Certamente todos já falaram também quero deixar expressa aqui minha opinião que eu não concordo, acho absurda a ideia de termos uma Audiência Pública aqui em Brasília, tenho certeza que todos assim o pensam que deveríamos ter Audiências em todas as cidades lindeiras no nosso caso a BR 386, pois a BR 386 para vocês terem ideia ela corta a nossa cidade de Lajeado ao meio, e a metade da 386 lá já está duplicada, e outra metade ainda não, o que acontece com essa metade da 386 que não está duplicada? Existe lá oito, nove bairros que crescem diariamente, bairros muito populosos da cidade de Lajeado que não tem acesso de entrada muito menos de saída, as pessoas não têm, por exemplo, uma rótula, não tem um túnel, não tem uma elevada, não tem nada, diariamente correm risco de vida, muita gente já morreu lá, e muita gente vai morrer lá. Do jeito que vocês apresentam esse edital de pedágio, de concessão, sou totalmente contra, hoje os valores são muito altos e a nossa contrapartida a gente não sabe se vamos ter contrapartidas adequadas, precisávamos sim ter, cada município ter um mapa do seu trecho da 386 com algumas definições definidas com exatidão, olha, aqui vai ser feita uma rua vicinal, aqui vai ser feito um túnel, aqui vai ser feito um elevada, não temos nada disso, a gente não confia nesse papel que a maioria das pessoas não entendem nada. Então deixo aqui meu registro, se vocês querem realmente que me convencer que o pedágio é bom para a nossa região, para a nossa Lajeado, eu quero uma definição das contrapartidas, eu quero isso, senão vocês não terão o apoio da comunidade Lajeadense, podem ter certeza disso. Muito brigado.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir

detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

23. Nome: Waldir Blau (vereador do município de Lajeado)

Contribuição: Queria cumprimentar a mesa, cumprimentar a todos presentes, uma grande parcela realmente já foi embora, porque a gente lamente senhor Presidente é a data, não sei se foi planejada para a população não vir, que eu acho que pode ter sido, acho que não foram os senhores que a planejaram, porque senão não fariam, e acho que a índole de vocês até que me provem ao contrário, é boa, mas a data é sacanagem, a data é maldade, porque em Porto Alegre nós tivemos uma presença maciça de pessoas que serão atingidas, e aqui nós vemos uma parcela muito pequena, primeiro até pelos custos de as pessoas se deslocarem. Eu entendo senhor Presidente que a maioria das coisas já foram ditas aqui e que vocês devem realmente levar a sério, prefeitos que antecederam a fala, vereadores, foram muito bem nas suas palavras, mas eu entendo e quero dizer aos senhores que se o governo quer retirar realmente a sua parcela de contribuição nessas concessões, eu acho que tem que fechar o Ministério dos Transportes, a ANTT, porque se nós vamos pagar duplicidade em tudo, já pagamos a CID e outros impostos e não somos retribuídos, e ainda mais Presidente, o que mais nos choca é nós vindo de Lajeado para ir até o aeroporto Salgado Filho, nós filmamos e tiramos fotos das máquinas do DNIT trabalhando a todo vapor, muita pressa gente, senhores isso é preocupante, tem coisa errada ai, e digo mais, sou Vereador e Presidente da câmara de vereadores de Lajeado do PMDB, e eu gostaria

que essa concessão não saísse nesse governo, porque ele foi iniciado no governo PT e agora continuado pelo governo PMDB. Eu acho que precisamos esperar até 2018, por quê? Porque um novo governo assume, pode ser que seja do PMDB, pode ser que seja do PT, mais nós não podemos dar credibilidade a esse governo que foi tirado através de impeachment e nem esse que está lá, e é ruim eu dizer isso porque ele é do meu partido senhores, vocês são funcionários desse governo, acredito volto a dizer na índole dos senhores, mas esse edital não pode ser feito agora, nós não podemos aceitar, e digo mais, vocês vão conhecer todos os vereadores por nome do Lajeado e Vale Taquari, porque nós não vamos aceitar do jeito que veio, enfiado goela a baixo para nós esse edital, e muito rápido, tem boi na linha aí gente, nós não vamos aceitar, e digo mais, alguém falou em buscar os movimentos sociais, ir para rua, nós vamos, porque do jeito que está nós não vamos aceitar. Vamos esperar até 2018, talvez a economia melhore, até lá o DNIT termina essas obras de duplicação que estão fazendo, e eu acho isso estranho com muita rapidez, já vou encerrar senhor Presidente, mais dizer que nós estamos muito tristes e preocupados e de olho aberto gente, não pensem que nós vamos ficar calados, nós vamos para a rua e nós vamos denunciar o que está acontecendo. Muito obrigado senhor Presidente e desculpe o passar do tempo.

Resposta dada na sessão presencial:

Stéphane Quebaud: Waldir, de fato tem obras do DNIT no trecho, a gente está falando de dez quilômetros [vozes ao fundo], sim, a gente está considerando essas obras como concluídas no projeto. [vozes ao fundo]. Mas o preço dessa obra não está no projeto, isso que eu estou te dizendo.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

24. **Nome: Ildo Paulo Salvi (vereador do município de Lajeado)**

Contribuição: Mas com esse cabelo né senhor Presidente [risos]. Então ta, boa tarde senhor Presidente, demais membros da mesa, saúdo vossas excelências e todos que aqui nos

acompanham nessa pequena Audiência Pública, Aqui represento não só a mim, a Paula que aqui está representando o gabinete do Deputado João Derlí, nós que somos da rede de sustentabilidade e ele só não está presente porque a agenda dele já estava marcada em dezembro de 2016, e essa agenda foi lançada agora em 31 de janeiro de 2017, senão o Deputado Federal João Derlí estaria aqui, estará nas outras Audiências públicas que tem com certeza. Nós, como eu já falei na outra solenidade senhor Presidente, começo assim, as obras lá como o nosso Presidente Waldir estava falando a pouco, a duplicação, a SAMU que nós temos tem algum valor de pedágio? Que eu saiba não, e além de tudo eu estava me lembrando meu colega Hansen, as ambulâncias da Triunfo, da Triunfo CONCEPA vão entregar os pacientes aonde? Nos nossos hospitais, nos vamos pagar novamente. A duplicação da 101 nada disso tem pedágio senhor Presidente, a CID, os selos da ANTT, eu não sou caminhoneiro, mas cada caminhoneiro paga mais de trezentos a cada carcaça vamos dizer, se tu tem o cavalinho é trezentos, mais trezentos uma carreta, um bi trem, três selos, e todos os outros impostos, aonde fica todo esse dinheiro? E por trinta anos essas quatros rodovias senhores, se fizerem as contas elas vão custar em torno de trinta bilhões, só de CID Governo Federal já arrecadou mais de sessenta e oito bilhões, as obras vão dar no máximo, no máximo senhor Presidente oito bilhões, que são 7.9, então é impossível e outra, agora a pouco estava falando, nós estamos contratando e porque, por que estamos contratando tudo isso? Esse pedágio de um sistema ultrapassado, porque nós estamos copiando de uma empresa que está ali na atuação um sistema ultrapassado, se você vai em sistemas que nós talvez estamos dez anos atrasados da Europa, nós vamos lá não vai ter problema de você pedagiar hoje como está acontecendo, três milhões de reais de fuga de recursos, por que? As pessoas estão batendo na cancela e estão indo, porque lá é por arco, e você paga pela quantidade de quilômetros que você anda senhor Presidente. Então esse é um sistema falido que estão querendo vender para nós, de jeito nenhum senhor Presidente, de jeito nenhum nós vamos aceitar isso. Com esses pedágios, foi dito aqui novamente pelo representante da ANTT que não vai ser no décimo quinto, não vai ser no vigésimo ano se nos aceitarmos, por quê? Eu li tudo, se tiver intercorrências pode mudar o contrato, pode ter obras aumentadas ou suprimidas senhor Presidente, então esse contrato é um contrato feito por uma empresa que está apostando que vai ganhar porque em parte dela do PER fala mais de como vão ser as cancelas, como vai ser a estrutura da praça de pedágio do que os direitos que nós temos, e nós para finalizar senhor Presidente, sei que me excedi, nós queremos lá no Vale do Taquari, e espero que seja isso em todas as áreas pedagiadas, nós queremos um sistema e uma avaliação, um estudo das travessias urbanas para parar de segregar a nossas cidades de um lado para o outro. Como foi bem dito antes nós temos em Lajeado nós temos metade da cidade de um lado para o outro, nós não queremos ela apartada, nós queremos a travessia com ciclo faixa, com tudo que temos

direito, faixas vicinais, senhor Presidente se não for isso eu e todos os eleitores que eu represento e que meu deputado representa, nós somos contra.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, cabe informar que todas as obras previstas durante o prazo da concessão, que sejam elas de recuperação, manutenção, conservação e de ampliação de capacidade e melhorias, assim como os serviços operacionais (tais como os serviços de inspeção do tráfego e de atendimento aos usuários, por exemplo) estão detalhadas no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

Sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas.

25. Nome: Fernando Santana de Morais (Vice-Prefeito do município de Carazinho)

Contribuição: Eu gostaria de começar saudando o senhor Presidente César Dias, lhe cumprimentando estendo meu cumprimento aos demais membros da mesa, cumprimento nosso Deputado Juliano Roso, lhe cumprimentando, estendo o cumprimento aos vereadores, prefeitos, a imprensa e demais pessoas que aqui se encontram. Eu não vou ser repetitivo até porque os nobres colegas que aqui se encontram falaram grande parte das verdades que todos nós pensamos, mas eu gostaria de discordar de algumas coisas, como o Diretor Fábio Freitas na sua colocação disse que esse modelo é um modelo saudável, com todo respeito ao teu pensamento Fábio, mas de salutar não tem nada, só para a empresa que vir a ganhar a concessão, te digo isso com toda a propriedade, até porque o município de Carazinho por quinze anos, quinze anos, ficou cercado por pedágios, e nesse período Carazinho deixou de crescer e desenvolver, e por isso que eu afirmo a vocês que este modelo que vocês estão tentando colocar está fadado ao fracasso, não do governo, mas sim a nós usuários, aos municípios, ao fracasso do nosso crescimento e nosso desenvolvimento e nós não queremos isso, eu não quero sair de Carazinho andar trinta e quatro quilômetros, isso falando da 386, e me deparar com pedágio em Tio Hugo, da mesma forma que eu não quero seguir mais trinta e cinco quilômetros e me deparar com pedágio em Soledade, e outro cento e treze quilômetros no município de Fazenda Vila Nova, sem falar que antes de me deparar com a nossa capital Porto Alegre, que eu recomendo vocês vir a conhecer o nosso estado, eu terei mais um pedágio, quatro pedágios, como pode um município de Carazinho que digo a vocês não é uma província, não é uma província, são sessenta e dois mil habitantes, nós temos grandes empresas ali, nós temos a Nestlé, nós temos a Star, Cemeato, nós temos a TW Transportes, e outras transportadoras que vão viver como? O quê que vai gerar para a nossa cidade? Mas da mesma forma que eu ao posso ser totalmente radical deixando as dissensões e as próprias divergências de lado, se tivermos que engolir tudo isso, vamos sentar e conversar, podemos achar maneiras salutar de resolver isso, não há necessidade de tantas praças de pedágio da mesma forma que hoje olhando a situação, que infelizmente a gente vê que o governo, a União abandonou as nossas rodovias, nós vemos que até pode ser, pode ser compreensivo ter o pedágio desde que, como eu falei, seja reduzido, da mesma forma um valor acessível conforme a nossa realidade, e vou mais além, em relação a serviços que podem ser colocados pela empresa que ganhar a concessão, existem serviços como a ambulância, o próprio SAMU que os municípios já estão fazendo, e isso poderia se os municípios continuassem a fazer o mesmo serviço o valor do pedágio poderia ser diminuído, já terminarei senhor Presidente. Digo também em relação aos caminhões guinchos, vocês colocaram dezessete caminhões guincho, terceirizem, ajudem também os municípios a arrecadar. E peço também a vocês já que vocês demoraram dois anos para chegar a esse resultado, nos dêem dois anos para tentar engolir tudo isso. Obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Fábio Freitas – Vice-prefeito, quando eu falo da saúde do processo é porque nós fazemos a modulação de um cálculo matemático, e o cálculo matemático é - Quais são as necessidades de investimentos e manutenção, Quanto custa e se é feito a partir do [inaudível], que é os mesmos preços que o DNIT usa, chega-se ao valor necessário para fazer não só as obras de ampliação de capacidade da via, como as obras de recuperação e manutenção da via, mais o valor dos serviços que estão atrelados a concessão, aí dá um montante que está lá descrito como CAPEX e OPEX. Com isso nós pegamos todo o fluxo de veículos que está projetado ao longo do tempo e dividimos o valor que der com a TIR de 9.2 que é a rentabilidade auferida pela concessão é o valor da tarifa. Então é um cálculo matemático, assim, a gente estressa [vozes ao fundo]. O dinheiro no tempo custa, cem reais aplicados hoje, não custa cem reais aplicados daqui a cinco anos, custa muito menos, certo? E se eu trago esse investimento para agora a tarifa ela sobe um pouquinho porque cem reais ao longo do tempo para a rentabilidade chegar ao mesmo patamar de 9.2 de retorno do investimento feito você precisa ter uma tarifa de suporte maior. E foi uma preocupação nossa não ter uma tarifa elevada demais também, porém, dada todas as contribuições da Audiência anterior e essa nós já começamos um estudo também, para tentar antecipar as obras, se a gente conseguir concluir toda a modulação disso até a próxima Audiência Pública a gente pode até discutir um pouco o que significa isso em valor, vai subir mais dez centavos, mais cinco, mais dois, vocês vão ter a oportunidade de ver e entender se é pertinente ou não. Ou como a gente também pode pensar que é modular o início das obras de duplicação para frente mantendo o mesmo esforço econômico, ou seja, estava previsto aplicar lá no segundo ano quatrocentos milhões, a gente continua aplicando os quatrocentos milhões ao invés de fazer um investimento que estava anteriormente previsto, vamos supor aqui, certo? Uma faixa na, mais uma faixa na multivias, você vai avançando em direção a duplicação e o esforço financeiro é mantido e você vai avançando, priorizando a duplicação em detrimento, por exemplo, a ampliação da multivias, isso não tiraria, por exemplo, o valor da tarifa, manteria o mesmo valor basicamente, e traria esses investimentos para frente, como tem sido solicitado. É uma possibilidade a gente discutir também. Se a gente diminui o esforço financeiro? aí a tarifa fica um pouco mais barata, mas aí a obra também vai demorar mais para acabar. Então essas possibilidades a gente pode e deve estar aberto a discussão, modular os efeitos e discutir esses efeitos, mas basicamente a conta ela depende desses fatores, qualquer mexida que a gente der altera a conta, não tem como ser diferente, você quer mais uma passarela? Quer mais um dispositivo de travessia? Quer mais uma faixa marginal? Não tem problema nenhum, a gente vai discutir qual o valor disso e num outro momento qual o impacto disso na tarifa, é simples assim. A gente está aberto aqui para discussão, lógico que qualquer modulação que a gente faça ela

tem um impacto ou para cima ou para baixo, se você tira, o investimento cai, se você adia, o investimento cai, se você antecipa, o investimento sobe, se você acrescenta, o investimento sobe, então é um cálculo matemático, não tem segredo, está lá, a planilha está lá, a gente pode até se for necessário e quiser montar uma comissão para a gente explicar, e fazer uma avaliação mais profunda do cálculo, também não tem problema nenhum quanto a isso, até porque esse cálculo vai ser auditado depois pelo Tribunal de Contas quando, o próximo passo depois da Audiência Pública o Tribunal de Contas, então o cálculo ele é feito assim, só para esclarecer.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Neste sentido, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Outrossim, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Quanto à terceirização dos serviços de atendimento mecânico, fica a cargo da futura concessionária escolher a estrutura que lhe parecer mais adequada (frota própria ou terceirizada ou ainda convênio com empresas locais).

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para

os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

26. Nome: Estevão de Loreno (Presidente da Câmara Municipal de Carazinho)

Contribuição: Senhor Presidente, demais pessoas da mesa, os colegas, prefeitos, vereadores que estão aqui presentes, nosso Deputado Estadual Juliano Roso. Quando se fala em pedágio meu Vice-prefeito Fernando, nosso colega Gilson, Carazinho senhor Presidente se arrepia, se arrepia porque ficamos quinze anos pagando uma tarifa de pedágio como Soledade, o Vale do Taquari sem termos nada de investimento, e agora estamos pagando a conta, a população de Carazinho de sessenta e dois mil habitantes senhor Presidente está pagando a conta de um modelo de pedágio fracassado, um modelo de pedágio que judiou da nossa cidade e de toda a nossa região, uma cidade que tem vinte e seis municípios da região que utilizam os nossos serviços em Carazinho na área da saúde, duas Universidades que tem mais de oitenta municípios senhor Presidente, que vão alunos para a nossa cidade, uma economia que toda a região utiliza Deputado Juliano que é de Passo Fundo, te parabenizo aqui por estar presente, então nós nos arrepiamos quando a situação é pedágio. Vejo que da Audiência passada tivemos alguns avanços já, a condução pelo senhor num alto nível aonde ouvira todos os depoimentos e a possibilidade de fazermos uma Audiência Pública na região, quero dizer que Carazinho está à disposição e quer fazer parte dessa construção, nos somamos com os colegas de Lajeado, do Vale do Taquari, prefeito de Soledade, que se nós não formos ouvidos senhor Presidente, e não mudar um pouco esse modelo de pedágio, nós não vamos aceitar e se precisar nós irmos para a rua, nós convocar os sessenta e dois mil habitantes de Carazinho e da região nós vamos ir, porque a situação dos pedágios depois que nós voltamos da Audiência Pública, a nossa população de Carazinho ficou muito preocupada, porque nós já sofremos isso e estamos sofrendo até hoje os quinze anos que pagamos erradamente o pedágio. Então eu solicito que seja discutido uma Audiência na nossa região, estamos a disposição, somos parceiros para que isso seja feito não só beneficiando as empresas que vão ser favoráveis ao pedágio, mas sim aos que vão pagar o pedágio. E cito aqui a manifestação do senhor Cloraldino Severo, um ex Ministro com uma vasta experiência que nos trouxe um pouco do seu relato, e se não for possível um consenso de nós mudar um pouco esse projeto, esse modelo de projeto, que o senhor nos ceda o seu parecer senhor Cloraldino, para nós ingressarmos com todos os trinta e quatro municípios da região que vão ser afetados judicialmente com o conhecimento que o senhor nos demonstrou aqui, para que tentamos ser ouvidos nessa próxima etapa da conclusão desse processo de pedágio. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia

de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

27. Nome: Luiz Américo Alves Aldana (Prefeito do município de Monte Negro)

Contribuição: Senhor Presidente, demais componentes da mesa, especial homenagem ao Ministro Cloraldino, aos deputados, assessores, vereadores, o vice-prefeito, prefeitos. Ocorre-me, a imprensa, vocês trabalhadores aí, quero parabenizá-los pela organização, pela apresentação, ficou muito bonita. Monte Negro tem um prefeito nascido em São Gabriel, e Tabelião em Minas Gerais, tendo nascido em São Gabriel então eu vi e estava com a bandeirinha do Brasil saudando o Presidente Costa e Silva quando da inauguração da 290. Ao virmos a Monte Negro reclamávamos a São Gabriel e lembro de meu pai dizer, "pois é, conseguimos fazer essa grande estrada nos ligando a Uruguaiana, mas não conseguimos mantê-la". Nos anos 80 estive no interior de Camaquã um interesse antropológico sobre indígenas e alemães pomeranos, que vinham sem Santa Ata, e conheci o mapa do saudoso e querido amigo Luiz Calos Barboza Lessa, da residência dele, conheci o mapa do Rio Grande do Sul de 1920 que mostrava o Rio Grande do Sul e suas vias de circulação por onde andavam as pessoas, por onde andavam a produção, o resultado do nosso trabalho, e Monte Negro na ocasião, entre 1910 e 1920 já tinha um comércio exterior pujante através de uma via férrea, e já tinha como anexo um acessório necessário para a existência do principal telégrafo, meio de comunicação, eis que agora como Prefeito de Monte Negro, verifico que Monte Negro com setenta, aproximadamente setenta mil habitantes, ensino superior algo em torno de duas mil pessoas, jovens, e o mesmo número de presidiários, e o mesmo número de sifilíticos, de HIV positivo, e chega o Presidente da gestão integrada da segurança pública e diz, "Prefeito, o Vale do Cai conseguiu novamente reduzir a mortalidade, conseguiu diminuir o roubo com um cena", a violência chega a Monte Negro com quatro homicídios de pessoas, que passaram pela Tabaí, não foram identificadas, ligadas ao narcotráfego, os quatro únicos homicídios que ocorreram em Monte Negro estão vinculados ao narcotráfego, existe cinquenta terrenos, nosso distrito industrial cujas

empresas não se instalam que gerariam riquezas, inclusive muito mais importante na área social, que é o nosso grande problema, por causa da insegurança da região. Tem muitas pessoas de Monte Negro lá de Soledade, como eu, como minha família buscamos Monte Negro melhor sorte, melhor sorte, melhor acesso as escolas. Lamentável, lamentável que eu tenha só dois minutos, por mim eu penso muito, e quando começo a falar não paro mais Presidente, [risos] é um horror, eu sou da fronteira, o senhor sabe como é que é, o sujeito da fronteira, ele começa a falar e não para mais. Mas eu quero dizer queridos colegas, eu quero dizer uma coisa para vocês, eu estou vendo a contrariedade entendo, mas eu acredito na boa fé das pessoas, na boa vontade, porque eu acredito que esse pedágio, essa praça de pedágio vai gerar, e vai gerar segurança, e vai gerar novos investimentos para todo o seu percurso, principalmente da duplicação Tabaí/Canoas até porque estamos precisando reativar a 470 na sua medida, dada a sua necessidade, reativarmos o porto, reativarmos a viação e já tem planos para isso, mas nós precisamos de uma via terrestre também funcionando em todo esse trecho, porque nada adianta arrumar uma coisa e não funcionar a outra, é por isso, põe quantos pedágios quiser lá em Monte Negro, não com tarifas tão altas é claro, mas ponham, invistam no social, nos ajudem nos nossos projetos sociais ao longo, eu tenho certeza, está previsto aí investimentos na área social, invistam realmente, naquela região de Vendinha que moram cerca de três mil pessoas, e que nós não conseguimos atender, não tem saúde, não tem posto de saúde, não tem nada, não tem dentista, não tem professor, é isso que nós estamos esperando, portanto nos colocamos a favor do pedágio desde que cumpra sua função social e seja justo, justa a sua tarifa para os usuários, protegendo não só os usuários, mas quem ocupa a rodovia como profissional para poder descansar, para ter a senhora que está dirigindo de noite, que vai estudar em Canoas, ter a segurança de poder estacionar num lugar seguro, que possa proteger o pólo petroquímico que é uma bomba atômica, através, porque não temos mais efetivo da brigada militar, através de câmeras interligadas com a polícia para seguir todo esse contrabando, esse narcotráfego que vem da Bolívia, antes que façam uma rodovia alternativa de São Paulo, do Espírito Santo, porque por Rio Grande não querem mais passar também, comecem a fazer rodovias alternativas para não passar no Rio Grande do Sul, parece que é isso que vai acontecer através do Paraguai, através da Bolívia para chegar ao Chile e chegar aos portos de Buenos Aires. Essa é a nossa realidade, nós precisamos sim a modernidade do transporte, e nós precisamos sim de um bom asfalto, é uma beleza, mas precisamos também e muito investimentos na área social decorrentes da instalação da praça de pedágio. Muito obrigado. Obrigado pessoal.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando

um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões
pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como
o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

28. Nome: Maurício Rogério (Vice-prefeito do Município de Cachoeirinha)

Contribuição: Boa noite a todos. Primeiramente eu gostaria de elogiar o trabalho da mesa que tem feito com muita competência, parabenizar os vereadores do Vale Taquari, da Jade que vieram aqui em massa defender seus interesses. Vou falar um pouquinho da minha comunidade, pedir desculpas também se alguém que nos antecedeu representando nosso Vale do Gravataí se antecedeu, mas a dor ensina a gemer, algumas vezes a gente extrapola um pouquinho as competências, mas o problema é muito antigo lá. Nós estamos, eu fui prefeito em 96 quando terminamos a alça de Cachoeirinha que só tem duas pernas lá, estão acompanhando, não é? Outras duas ficou faltando e até hoje não foi feito, então a gente entende, e eu esperava sinceramente que esse novo modelo de pedágio viesse de outra forma, viesse da forma do modelo europeu, onde pagas-se por quilômetro rodado, hoje infelizmente quando se cobra pedágios em setores metropolitanos, Cachoeirinha e Gravataí, por exemplo, de Gravataí a Porto Alegre quinze quilômetros, a gente paga seis reais para ir e seis reais para voltar, é caro isso, pela quilometragem que se roda. Então eu acho que teria que mudar o sistema de cobrança de pedágio, talvez se nós cobrássemos quilômetro rodado seria mais justo para todos, quem roda mais paga mais. Então eu esperava realmente que esse novo modelo de contrato viesse dessa forma, infelizmente não veio, mas a gente, é o Freitas lá que me deu uma colocação de que, pelo que eu tenho visto aqui se a Audiência Pública foram colocada a ouvidos não vai sair o edital agora, vai ser prorrogado, o contrato existente, se prorrogar o contrato existente esse período que está se encerrando se pagou com as obras realizadas, é isso não é? Então vai ter uma lacuna para frente de lucro para a empresa que não terá obras para fazer. Que comprometa-se com nossa obra em Cachoeirinha e Gravataí, porque nós estamos ali a vinte anos brigando por essa história, agora está parecendo uma matéria nova no contexto que é 386, e nós que já pagamos a nossa obra vamos continuar pagando para pagar a obra do outro, é isso que está acontecendo, eu não acho que isso também seja injusto, a gente tem

que fazer o nosso Rio Grande se desenvolver, mas que olhe com atenção a nossa luta, a vinte anos que a gente precisa de um acesso a Cachoeirinha, é o único município ao longo da rodovia que não tem, Santo Antônio tem, Ozório tem, Gravataí tem, Porto Alegre tem e Cachoeirinha não tem, Glorinha tem, Cachoeirinha não tem. Então por questão de justiça, cento e cinquenta mil habitantes brigando por isso a mais de vinte anos, eu conclamo aqui que vocês dêem uma atenção nesse sentido, antes mesmo de começar o novo pedágio, porque vai ter uma lacuna de espaço e essa empresa vai ter lucro sem a obra realizada, então que olhe para nós que estamos sofrendo nesse período todo, que nos ajude nesse momento. Eu fiquei feliz Prefeito pelo que tu colocastes, que isso pode acontecer, e a gente quer pactuar isso, porque de outra forma a gente vai ter que brigar, sei lá se judicialmente, se vocês olharem lá atrás Viamão a pouco tempo atrás, hoje os carros de Viamão não pagam pedágio, mas foi uma briga, trancaram a rodovia, queimaram pneu, nós não queremos chegar a esse extremo, nós queremos conversando, dialogando, que sejamos ouvidos e atendidos. Muito obrigado a todos.

Resposta dada na sessão presencial: Fábio Freitas – Só para complementar, de fato a gente já está olhando aquela questão do acesso, tá? Tinha dois lugares, tem esse que você falou que falta a alça do outro lado e tem Nutrela, pessoal falou que talvez Nutrela fosse melhor porque pega uma população maior [vozes ao fundo]. Bom, de toda forma a gente está olhando a questão do acesso para resolver e a ideia é resolver realmente nesse, se houver a prorrogação vamos colocar dentro da prorrogação a obra como investimento justamente para compor esse equilíbrio ser mantido, [inaudível] cobrando vai continuar investindo, e aí a gente tem que ver o quê que cabe de obras de melhoria ainda mais para aquela região para melhorar tanto a segurança quanto a trafegabilidade, e essa é a [inaudível] que nós estamos estudando, está bom?

Resposta da área técnica: Sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas.

Manifestações Orais proferidas durante as sessões presenciais

Porto Alegre – 16/02/2017

29. **Nome: João Francisco Oliveira**

Contribuição: Boa tarde a todos. Meu nome é João Francisco. Sou chefe operacional da PRF, no estado do Rio Grande do Sul. Basicamente, não vou entrar no mérito da questão da viabilidade econômica ou técnica, da concessão. Mas, falando do que nós entendemos, segurança pública, fica bem pontuado uma situação que é uma dificuldade nacional. Estamos falando em fazer uma concessão de rodovia, cujo objetivo que importa, em última instancia, é melhorar a segurança viária que, como sabemos, está na constituição federal, artigo 144, é uma subdivisão da segurança pública como um todo. Quando falamos, hoje, em segurança viária, é inadmissível não ter um olhar dos órgãos de segurança pública nessa concessão, que é nova. Mesmo que uma parcela dessa quilometragem já exista a concessão nela. O que eu estou dizendo? Quem vai pagar o pedágio, precisa ter mobilidade mais eficiente. E isso implica, necessariamente, em segurança no transito, e tem tudo a ver com segurança pública, o risco de ser assaltado, e todo restante. Em nenhum momento, a polícia rodoviária federal, que tem atribuição, em última instancia, de tratar da fiscalização de transito e do enfrentamento à violência, tanto no transito quanto a criminalidade em geral, foi escutada formalmente, até agora. Vamos fazer todas as sugestões formalmente, como é o procedimento. Mas, fica aqui uma crítica ao processo de construção do procedimento. O órgão de segurança pública da União, Policia Rodoviária Federal, até então, não protagonizou o processo. De forma que, todos os procedimentos de segurança viária... por exemplo: se eu colocar um sistema de controle de velocidade, para fazer multa por excesso de velocidade. Hoje, em 2017, nós temos sistemas de OCR, que me aponta que o veículo é furtado ou roubado, ou se é suspeito de tráfego de drogas ou de armas. Tratar isso separadamente, em 2017, no brasil, é uma visão míope, que precisamos combater. Então, vamos formalizar os procedimentos para a ANTT. O que estamos dizendo é: tanto na previsão à acidentalidade, em geral, quando no combate à criminalidade – que é o que quem vai andar nas rodovias precisar ter, a livre circulação, tanto no que se refere à diminuição no risco de se acidentar, quanto no risco de ser assaltado, por exemplo – o órgão que tem a ver com isso hoje, na União, pelo patrulhamento ostensivo da rodovia, é a policia rodoviária federal. Mas, esquece a instituição, especificamente. O que estamos dizendo é: que os Ministérios, inclusive, precisam se conversar. O Ministério dos transportes, está aqui a ANTT, e o Ministério da justiça. Os órgãos de segurança pública – isso é assim

no mundo inteiro – precisam contribuir com seu olhar de polícia, para melhorar a condição de segurança pública, para a população que vai pagar o pedágio diretamente, ou que vai ser assolada nas regiões metropolitanas, pelo tráfego de drogas e de armas, por exemplo, que passam pela rodovia. Se tivermos uma estrutura que tem a ver, tanto o olhar para evitar que o acidente aconteça, para que quem usa aquela rodovia concedida tenha uma condição de mobilidade. Seguro não é só não se envolver em acidente, não é só não ficar preso em congestionamento. É também não ser assaltado. É possibilitar que seja potencializado o trabalho de todos os órgãos que compõem o sistema de segurança pública. Segurança viária não está dissociado de combate à criminalidade. Vamos formalizar. Tem vários procedimentos que podemos, do ponto de vista da tecnologia, agregar também à concessão. De forma que potencializemos também o eixo do enfrentamento à criminalidade.

Resposta na sessão presencial: Leonardo Mesquita Cavalcanti – Agradeço ao senhor Joao Francisco Oliveira, pela contribuição. Gostaria de esclarecer que a ANTT, Ministério dos Transportes, EPL, e demais órgãos do governo, tem trabalhado em conjunto nesse processo, e que vamos analisar o pleito de incluir o Ministério da justiça.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015). Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica. Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

30. Nome: Pedro

Contribuição: Boa tarde a todos. Na verdade, é só uma manifestação de boas-vindas, a esse bem composto grupo de trabalho. Temos estado em Brasília, desde o primeiro dia que assumimos a secretaria de transportes, do Rio Grande do Sul. Lembrando, àquele momento, à ANTT, as preocupações de logística de transporte do estado do Rio Grande do Sul, e a necessidade de parcerias, para que esses grandes gargalos fossem resolvidos. Entregamos um estudo, que começou aqui, com a ANTT e a secretaria de transportes, em Brasília, e que era um pouco diferente do que foi apresentado agora. Conhece muito bem, o que apresentamos eram seis grupos de estradas que foram concentradas. Vejo com alegria essa separação. Começa a viabilizar esse processo. Mas, a minha manifestação, nesse momento, é para dar as boas-vindas e, para deixar que os interessados, os (inaudível), façam suas manifestações. Um processo que sai da melhor maneira possível. Até porque, a (inaudível) tem um passado de concessões que deixou marcas, que nós não queremos que sejam repetidas. Então, essa Audiência Pública, que é a primeira, temos outra marcada. E, se for necessária, que tenham tantas quantas forem, para que manifestações, como essas que forem feitas aqui, sejam assimiladas ao processo, e possa fazer da melhor maneira possível. Porque o estado precisa muito, o usuário precisa muito. Nossa econômica precisa muito, e o momento, todos sabem, é de incapacidade, tanto estadual como federal, de fazer as execuções necessárias para a nossa economia. Muito obrigado, muito boa tarde, sejam bem-vindos aqui.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição e informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

31. **Nome: Marco Aurélio Wermman (vereador de Estrela)**

Contribuição: Marco Aurélio Wermman, vereador de Estrela. Vale do Taquari. Durante os últimos dez anos, estivemos discutindo, dentro do Vale do Taquari, com as entidades regionais, estaduais, e da Federação, a questão da duplicação, no caso, Estrela – Iraí. Tivemos até estudo contratado de EVETEIA, pela STE que, junto com os Municípios, buscou uma série de informações. Até, para nossa surpresa, não constam nesse plano de

pedagiamento. Temos uma grande preocupação, porque Estrela e Lajeado, se o fluxo na BR, em média, chegava no pedágio em Fazenda Vila Nova, quando foi fechado, chegava em treze mil, quatorze mil, entre Estrela e Lajeado, essa medida é trinta e cinco mil veículos, mais ou menos, por dia. E não tem nenhuma proposta de travessia urbana para esse trecho. Além disso, nós também temos que fazer a defesa, porque somos a parte mais fraca do Município, que está no dia a dia com o povo, que não tem mais capacidade econômica para bancar todo esse investimento. O Vale do Taquari vai morrer, estrategicamente, com suas empresas, com seus investimentos, vai perder competitividade com o resto do Rio Grande do Sul. Então, a questão não é simples, porque precisa de dinheiro para fazer obras. Agora, temos impostos, como a CIDE, que se refere à estruturação do transporte. Acho que nós não podemos abrir mão, mesmo num futuro programa que tenhamos, que o governo continue investindo sua parte sim. Porque o Vale do Taquari, e onde for instalado pedágios, vão perder esse recurso público? Há pouco se falava que vai se construir com a bancada gaúcha, para botar os recursos públicos em outros lugares. Isso é justo? Então, tem que haver uma discussão maior. Quais são as duas principais discussões e propostas, que o Vale está trazendo? Primeiro, prolongar um pouco mais esse debate. Eu, que sou uma pessoa bastante ligada, que acompanha, no dia primeiro de fevereiro, fiquei sabendo desse processo, e ficamos muito preocupados. Segundo, que tenha uma Audiência Pública, ou mais audiências dentro do Rio Grande do Sul, principalmente, o Vale do Taquari e as regiões que abrangem, querem uma audiência lá. Essa é a proposta que estamos trazendo hoje aqui. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de

encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Sobre as travessias urbanas de Estrela e Lajeado, assim como todas as demais travessias urbanas da Rodovia de Integração do Sul, foram avaliadas quanto à necessidade de dispositivos de acesso, passarelas, interconexões, trevos, retornos, vias marginais, iluminação, tendo sido previstas uma série de melhorias, além de terem sido avaliadas todas as melhorias solicitadas nas contribuições à Audiência Pública.

Quanto a contrapartidas da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada

Sobre prolongar o debate e realizar mais audiências, A ANTT prorrogou o prazo para o recebimento de contribuições, duplicando o período de tempo normalmente estabelecido e realizou seis sessões presenciais, mais do que realiza normalmente para uma concessão rodoviária, em locais com significativa representatividade geográfica, política, econômica e populacional.

32. Nome: Lázaro Gomes Ferraz

Contribuição: Boa tarde a todos. Obrigado pelo espaço. Talvez, eu seja o cidadão aqui, dentro dessa sala, que esteja em menor número, em termos de representatividade. Estamos aqui, com mais alguns colegas, que são vereadores do Município de Passo de Torres. A nossa praça, a Pum, provavelmente, também seja a menor praça dentro desse programa de concessão. Mas, assim como todos os Municípios que serão impactados, Passo de Torres, talvez, seja um Município bastante impactado. É a praça que tem a menor quantidade de

quilômetros. Consequentemente, a comunidade recebe menores condições viárias, dentro da BR 101. Para que vocês tenham noção do que é nossa localização, é o mais diferente de outros Municípios. O nosso único fluxo, chama-se BR 101. E, recentemente duplicada a duras penas, penas de muitas vidas, inclusive. E, nós não temos na região... e não acompanhamos, assim como o nobre vereador acabou de falar, este processo, desde o momento em que ele vem sendo construído e discutido com as áreas e segmentos competentes. E desconhecemos... o motivo da minha participação, da minha contribuição, é para que tivéssemos, à luz desse novo processo de concessão e pedagiamento das rodovias que aí estão, que fossem consideradas soluções alternativas para o fluxo local, muito diferente da "Free Way", da BR 290. Acho que a situação de Passos de Torres, São João do Sul, e demais Municípios circunvizinhos, que tem, como sua fonte de renda, da grande maioria das famílias, trabalharem a alta temporada, pincipalmente, no Município de Torres, por conta do Balneário que ali se encontra, seria muito importante que tivéssemos uma proposta que criasse soluções alternativas para o fluxo local. Porque, ao custo de oito reais, nove reais, como foi apresentado aí – acho que, oito e sessenta, que vai ser o Pum, provavelmente, nossos cidadãos pagarão mais de pedágio, do que de custo de combustível. Estou falando de fluxo alternativo para uma distância de três virgula seis quilômetros, onde acessamos São Joao do Sul e Praia Grande, e no retorno, mais três virgula seis quilômetros, ao custo de oito reais e sessenta centavos, cada ida e vinda desse aí. Essa é a nossa contribuição. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foi realizada uma sessão presencial em São João do Sul/SC no dia 24/03/2017.

Ainda informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

33. Nome: David Ermenegildo Vicenza

Contribuição: Boa tarde a todos. Eu sou David Ermenegildo Vicenza. Sou presidente da Associação de Usuários de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul. Eu vim aqui, senhores, para apresentar, muito bem apresentado. E colocaram que tem o desequilíbrio econômico financeiro das empresas, o risco do concessionário, e de quem vai explorar. Agora, o equilíbrio econômico financeiro de quem paga não aparece no edital. Se vocês querem conhecer o sistema que nós pagamos, de vinte anos atrás, que foi colocado imposto para nós, que nós sofremos por vinte anos, vocês peguem o relatório da CPI dos pedágios do Rio Grande do Sul, vocês terão todas as respostas que vocês precisam. A forma que está colocado ali, feito um trabalho pela Triunfo, uma empreiteira que explora o pedágio, e que vocês estão acatando ali, não me serve. Funcionários públicos, hoje, quarenta anos para cá, o estado do Rio Grande do Sul tem crescido que nem um rabo de

cavalo, só para baixo. Porque, administradores públicos, pagos com o erário público, com o nosso dinheiro, estão trabalhando para a iniciativa privada. Aqui estão presentes. Então, vamos ver isso, não é possível. Não podemos pagar IPVA caríssimo, como estamos pagando. A CIDE, como estamos pagando. Construíram as estradas, e agora vamos dar para trinta anos, modicamente, coitadinhos. Trinta anos, porque vão explorar. Se institucionaliza o caos, para dizer: a necessidade é que tem que privatizar. E quem paga? Aqui, poucos os que usam. Quem vai vender trinta litros de leite na distribuidora, tem que pagar pedágio, deixa dez litros. Isso vocês não olharam. Aqui, poucos pequenos estão. Mas, os embates que tiveram pelo PCR do estado do Rio Grande do Sul, vocês têm que considerar, o Ministério público tem que olhar, e o tribunal de contas tem que olhar isso. Peguem o relatório da CPI dos Pedágios do Rio Grande do Sul. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial: Fábio Freitas – Acho que, primeiro, esse é um ato bastante democrático, estamos aqui para ouvir a todo mundo, escutar a opinião de toda população. Mas, tem umas coisas que tem que ficar bastante claras. Primeiro, há uma comissão de servidores de carreira do estado, e que não tem nada a ver com a relação, a não ser de trabalho, dentro de uma proposta (inaudível), que teve vinte e cinco que se inscreveram para fazer – não foi só a empresa que entregou – e que desistiram ao longo do caminho. E a empresa que entregou o projeto, (inaudível). Os funcionários da EPL, da ANTT e do Ministério dos transportes, avaliaram cada parte do estudo. O estudo entregue difere, e muito, do estudo apresentado. Porque o interesse público foi percebido a cada segundo. Nós trabalhamos durante dois anos nesse estudo. Não vai ser ninguém que vai vir aqui dizer que há um conluio da iniciativa privada com o poder público, nesse certame.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de

investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Sobre investimento direto da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

34. Nome: Fernando Santana de Moraes

Contribuição: Senhor presidente, é vice-Prefeito mesmo. (Intervenção simultânea). Boa tarde a todos. Gostaria de fazer uma saudação especial ao nosso secretário de transporte e mobilidade, Pedro (inaudível). Estendendo o cumprimento aos demais deputados, autoridades, que se dizem, que estão aqui, nossos Prefeitos, vereadores, representante das entidades. Estou aqui, representando o Município de Carazinho, juntamente com nosso presidente da Câmara, Estevão de Loreno, e nossa querida Mari, que faz parte da Associação Comercial e Industrial, e diretora da UBRA. Dizer a vocês que, até então, Carazinho era totalmente favorável à duplicação e ao pedagiamento. Mas, diante de alguns

fatos que estão sendo colocados aqui, nos deixa muito preocupados. Até mesmo, dizer a vocês, parabenizar a comissão responsável pela Audiência Pública, que é salutar, tudo isso que está acontecendo. Da mesma forma, Leonardo, temos que nos preocupar com projetos frustrados por fatos não previstos. Dessa forma, digo a vocês que algumas coisas nos preocupam em relação a investimentos. Nós somos favoráveis sim à duplicação e ao próprio pedagiamento. Mas, nós queremos investimentos, um tanto quanto imediatos. Não podemos esperar, na 386, que seja feito investimento de doze a quatorze anos. Isso é inadmissível para um Município que nem o nosso, que hoje temos a maior unidade da Nestlé. Digo a vocês, quando foi feito esse projeto, eles não englobaram, vai até o que chamamos Trevo da Bandeira, até o entroncamento da 285, que poderia ter dado continuidade, e essa é uma das minhas reinvindicações. Dar continuidade até o trevo de acesso ao Município de Carazinho, isso são mais três quilômetros. Esses três quilômetros representam nosso distrito industrial. E, volto a frisar, ali se encontra, para vocês terem uma ideia, a maior unidade da Nestlé. Outros fatos que me deixam preocupado, é dizer a vocês, em relação ao valor que pode vir a ser cobrado o pedágio. Temos que colocar da seguinte maneira. Hoje, a maioria dos Municípios possui ambulância, possui o SAMU. Então, quem for responsável pela concessão, não precisaria disponibilizar essas ambulâncias, os Municípios hoje já estão fazendo quando acontecem acidentes. Já poderia, inclusive, diminuir o valor. Essa é uma das colocações que gostaríamos de fazer. E dizer a vocês, para repensarem em outras coisas que serão aqui ditas. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Outrossim, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Por fim, informamos que o projeto de concessão termina no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo), não tendo, portanto, interferência com o distrito Industrial de Carazinho.

35. **Nome: Vilson Pedro de Andrade (Secretário de obras de Terra de Areia)**

Contribuição: Meu boa tarde a todos. Meu registro, senhor presidente, é que a nossa rodovia fica entre Osório e Torres, a nossa cidade. Começou a rodovia de Osório, e começou na divisa de Santa Catarina e Torres, e nós vamos chegar no meio. O projeto foi muito mal executado. Projeto muito rápido, muito a toque de caixa, e nos deixa hoje, a rolagem de trafego muito inadequada, provocando acidente e, se não dá acidente, porque os nossos motoristas são muito prudentes. Por exemplo, temos uma passagem em desnível, e a saída da BR para a marginal, é muito próximo a essa passagem em desnível, prejudicando quem está atravessando para o outro lado da marginal. E deixou fora... e deixou sem contemplar ruas principais dos bairros, ou da cidade, que pode ter acesso àquela rua. O caminhoneiro, o automóvel, ônibus escolar tem que fazer manobras. Eu pediria que os técnicos da ANTT, nos visitasse com as autoridades municipais, para tratarmos desses assuntos pertinentes. Também temos problemas com agua em cima da BR 101, provocando aquaplanagem. Temos problemas da canalização de esgotos pluviais, fazendo com que dê alagamentos nas marginais. E temos as passagens em desnível para pedestres, provocando alagamento somente num colégio principal da cidade, atrapalhando acesso dos alunos. Temos problemas com as marginais da BR, que precisamos trafegar com nossos agricultores, com nossos turistas, que precisam ir para as margens de lagoas e rios para pesca artesanal – porque o nosso Município é turístico e agricultura. Precisamos que essas marginais sejam construídas, nem que seja com materiais nossos, sem asfaltos e, depois, o Município dá a manutenção. Mas, precisamos muito desses acessos, do Rio Sanga funda, até o Rio Três Forquilhas, para evitar que equipamentos agrícolas venham a trafegar pela BR, e maquinas da Prefeitura também. Esses são uns dos pedidos, e gostaria de esperar os técnicos lá, para tratarmos mais outros assuntos que tem lá. Principalmente, a balança que está em nosso Município, pelo que notamos que a BR, de vez em quando, está com problemas no asfalto, seria bom que abrisse aquela balança, para termos controle de peso no transporte, que está fechada por ordem judicial. Seria isso, e aguardamos os senhores em nosso Município. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Stéphane Quebaud – Boa tarde a todos. Eu vou responder alguns dos pontos que você levantou agora. Primeiro, como os Luis Fernando apresentou, agora há pouco, todas as nossas concessionarias tem que atender parâmetros de desempenho. Ou seja, estipulamos, num documento chamado PER, a lista de parâmetros que tem que ser respeitados pela concessionaria. Então, agua na pista, sistema de drenagem obstruído, isso obviamente é uma prioridade para nós, está bem descrito, bem delimitado no PER. Sobre os outros pontos que você citou, serão tratados de forma adequada no relatório.

Resposta da área técnica: Informamos que as obras e serviços a serem executados estão

devidamente detalhadas no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.
Ainda, no que diz respeito ao sistema de pesagem proposto pelos estudos de viabilidade, foram previstas 4 unidades (um posto de pesagem existente na BR-101/RS e três novos, com provável localização na própria BR-101 [outro sentido] e na BR-386/RS [dois sentidos].

36. **Nome:** **Manoel Rassi de Jesus (Prefeito de Taquari)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Uma saudação especial à mesa. Nós, do Vale do Taquari, temos inúmeras preocupações quanto ao projeto apresentado. Mas, não vou me alongar em detalhamento nas nossas dúvidas. Mas, a algo que, depois da manifestação do representante da Policia Rodoviária Federal, que já tínhamos debatido no Vale do Taquari, acho que ficou claro para todos: o projeto foi executado sem conversar com as comunidades. Não se conversou com os Municípios, que são quem participa do dia a dia da rodovia, não se conversou com a Policia Rodoviária Federal que é, sem sombra de dúvidas, quem conhece cada centímetro das nossas rodovias, especialmente, essas que vão entrar no projeto. Então, quem mais conhece a rodovia não foi ouvido. E nós, no Vale do Taquari, temos uma série de questionamentos, de sugestões, de pedidos para incluir no projeto. Parece que a falta de diálogo foi uma constante na elaboração do projeto, porque essa Audiência Pública, inclusive, já está sendo realizada depois do projeto pronto. Não participamos da construção, então, não conseguimos saber porque o valor do pedágio está tão alto. Não conseguimos saber como esse cálculo foi efetuado. E nós queremos participar disso. Não há dúvida que hoje, a nossa principal reinvindicação, antes de entrar no mérito de qualquer ponto do edital, antes de entrar no mérito do preço, antes de entrar no mérito do trajeto, da quantidade de praças, o nosso dever é ampliar o debate, e não ter pressa em fazer uma concessão que vai durar por trinta anos. É muito tempo para fazermos, em tão pouco tempo, o debate sobre esse problema que é grave. São rodovias que precisam de investimentos. Mas não podemos esquecer que, a 386, por exemplo, Estrela está acabando de ser duplicada. A 448, agora que foi construída. A ponte do Guaíba, está sendo realizada a obra. Vocês mesmos, da mesa, disseram que, no próximo trecho, um dos motivos que trancou foi, justamente, porque o DNIT está fazendo investimento. Ou seja, o governo federal fez investimento nessas rodovias para nós, agora, correndo, entregarmos para a iniciativa privada. Um ponto, inclusive, que me causa preocupação pessoal, abrir para empresa estrangeira participar. Antes de entrar no mérito, acho que o debate tem que ser

ampliado. Aquele cronograma tem que ser estendido. Nós, do Vale do Taquari, queremos uma audiência lá, no Vale do Taquari, porque temos pontos da nossa economia muito importante, para discutirmos. O Vale do Taquari, são trinta e sete cidades pequenas, em que a economia da agricultura familiar é o que sustenta o vale, tem produção de leite, ave, porco, etc. Isso, um pedágio no Vale, outro em Montenegro, enfim, vai acabar, vai atrapalhar muito a situação econômica do nosso Vale. Antes de qualquer coisa, ampliar o debate, realização de Audiência Pública no Vale do Taquari. Que possamos discutir com mais calma um projeto que vai impactar no estado, pelos próximos trinta anos. Obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Leonardo Mesquita Cavalcanti – Agradeço ao senhor Manoel Rassi de Jesus, Prefeito de Taquari, pela contribuição. Gostaria de esclarecer que, como já foi dito pela mesa, esse projeto está em estudo há dois anos, pelo governo federal. Temos vários órgãos envolvidos. Como já foi dito, temos o diretor presidente da EPL, participando, diretores da ANTT, representantes de vários órgãos. Não é uma coisa unilateral. Nesse momento, a Audiência Pública é, justamente, para estar ouvindo a população. Esse projeto não está fechado, é um projeto que está em discussão. Estamos aqui para ouvir as reinvindicações dos Prefeitos, vereadores, deputados estaduais, para vermos o que pode ser mexido no projeto. No site da ANTT, onde está disponível a minuta de contrato, está disponível todo cálculo de tarifa. Então, se o senhor não sabe como chegou a essa tarifa, o senhor entra, analisa as planilhas que o senhor vai conseguir identificar de onde se chegou a esse valor. Então, vamos pegar o que está disponível no site da ANTT, vamos analisar. Lá tem o PER, que é o Programa de Exploração da Rodovia, durante os próximos trinta anos, já está lá aas obras que estão programadas para serem feitas na concessão. O Prefeito de cada Município verifica se tem obra, se é um Município que já está programado para ser feito. Se não tiver, vem aqui e se manifesta. Diz: meu Município, eu entendo que precisa dessa obra ou dessa outra obra. É esse esclarecimento que eu queria fazer. Vou passar para o Stéphane, que vai fazer outro esclarecimento.

Stéphane Quebaud – Só para voltar num assunto que foi apresentado. O sistema rodoviário, como um todo, vai ser monitorado por câmeras de CFTV. Ou seja, cem por cento do trecho estará monitorado permanentemente. E, essas imagens chegam num centro de controle operacional da concessionaria. No CCO, sempre tem uma praça, um lugar disponível para a PRF. Isso está previsto nas nossas concessões. A PRF é bem-vinda se quiser usar todo esse equipamento para o vídeo monitoramento da rodovia. De fato, recebemos, algumas vezes, pedido da PRF para equipamentos ao longo da rodovia. Já estamos implementando esses equipamentos. Botar, em duplicidade, os mesmos equipamentos, só teria uma

consequência: aumentar a tarifa de pedágio. Acho que tem que ser um pouco racional. Obrigado.

Fábio Freitas – Só para tentar colocar, de forma geral, como esse projeto foi estruturado. Porque acho que é bom ficar bem claro como as coisas são feitas, para que não haja a mínima dúvida. Quando nós pegamos esse projeto, quando foi iniciado, há dois anos atrás, tinha uma diretriz de política pública, que era fazer todos os investimentos em cinco anos. Isso gerava uma tarifa muito elevada. Além de gerar uma ineficiência no próprio gasto que acaba saindo de financiamentos do BNDES, que tem que acomodar outras infraestruturas no Brasil, além da infraestrutura rodoviária, como a aeroviária, portuária, etc. O país precisa avançar nos investimentos de infraestrutura, se quer voltar a crescer, se quer voltar a gerar emprego, se quer voltar a dinamizar a economia das regiões. Isso é fundamental, sobretudo para as regiões produtoras, quer seja produto primário, quer seja terciário. Precisa de infraestrutura. Qualquer estudo, em qualquer parte do mundo, a infraestrutura leva ao desenvolvimento, e a boa infraestrutura faz avançar a economia das regiões que a possuem. Esse é um dos mots que o Ministério dos transportes olha a estrutura do país, e ver como pode avançar e antecipar os investimentos em infraestrutura. A concessão, nada mais é, que possibilitar entregar antes à sociedade, algo que eu só poderia fazer daqui a quarenta, cinquenta, sessenta anos. Hoje, o Ministério dos transportes tem uma carteira contratada de obra, em torno de setenta bilhões de reais. O orçamento que a União disponibilizou para o Ministério executar as obras já contratadas, é de três bilhões. Se você coloca a correção anual de cada contrato desse, nós levaríamos em média, de vinte e cinco a trinta anos, para concluir só as obras já contratadas e iniciadas. Na realidade, tanto os Municípios, como o estado, como a própria União, enfrentam uma grave crise fiscal. Não há recurso disponível para se fazer tudo. Então, há escolhas de política pública, para avançar no investimento que é necessário para as regiões. E esse projeto foi discutido amplamente com a bancada do estado, foi discutido com o governo do estado, e foi discutido com as meso regiões do estado, aquelas que tinham mais aptidão para avançar, ou seja, ser o braço piloto do processo. Você não consegue conceder tudo de vez, você não consegue fazer todos os roteiros de vez, porque não há nem capacidade empresarial, hoje, no país, para absorver tudo isso. E tem que vir empresa de fora para ampliar a base de concessionarias que atuam no país. Porque, não é só essa rodovia no Rio Grande do Sul. Nós temos quinze projetos rodoviários correndo em todo o país. Nós temos, hoje – haja visto a Lava Jato, e outras questões -, uma diminuição dos players que tem capacidade de participar de projetos de grande vulto. Então, será salutar sim para a economia brasileira, se conseguirmos trazer boas empresas, de onde quer que elas venham, para tocar nossa infraestrutura, dotar o país

do que ele precisa para que ele volte a crescer. Gerar emprego, porque temos treze milhões de desempregados hoje, no país.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

37. Nome: José Luiz Sensi (Prefeito de Fazenda Vila Nova)

Contribuição: José Luiz Sensi, Prefeito de Fazenda Vila Nova. E, represento aqui, também, a associação dos Municípios do Vale do Taquari, composta por trinta e oito Municípios. Pequenos Municípios, mas importantes na economia do Estado do Rio Grande do Sul. A BR 386, sem dúvida nenhuma, é uma das principais rodovias do estado e, como tal, ela deve ser tratada dessa forma. Tivemos uma reunião, em Lajeado, em que diversas entidades e a população participou, e ficou alguns pontos definidos que nós precisamos trazer, para que possamos discutir no futuro. A primeira questão é que nós precisamos debater mais, nós precisamos levar uma Audiência Pública para a nossa região. Sem dúvida nenhuma, lá vamos poder minimizar esses pequenos problemas que tem. Segundo ponto, que é importante, que ficou definido nessa reunião, é a questão do prazo das obras. Eu sei que, quanto mais reduzido o prazo da obra, maior será o custo da tarifa. Mas, nós precisamos negociar, precisamos sentar e discutir esses aspectos. A região é favorável ao pedágio. Nós não somos contrários. Porque achamos que é a única forma que teremos a possibilidade de, nos próximos anos, ter a duplicação até Carazinho, até Iraí. Como fizemos, há quatro anos atrás, algumas reuniões, em toda 386, para elencar as dificuldades de cada Município. E sentimos que, na realidade, o estado como um todo, não tem capacidade para fazer esse tipo de investimento mais. Vamos levar, talvez, trinta, quarenta, cinquenta anos, para começar essas obras que são tão importantes para a nossa região. O que nós precisamos fazer, na realidade, é entrar num acordo. Nós precisamos discutir mais. Nós não precisamos ir para o embate. Precisamos ir para o debate, para a conversa, para a discussão. E acho

que podemos sim chegar a um denominador em que todos ganhem. Não podemos, aqui, fazer terra arrasada, que é o fim do mundo o pedágio. Se não tiver o pedágio, que o estado vai ter que fazer. Não vai. Então, precisamos abrir essa conversa, essa discussão. E acho que todo o Vale, e tenho certeza que todos os Municípios da região que vai passar a 386, tem o mesmo pensamento, porque falei com muitos desses Prefeitos, e tenho a convicção que eles pensam mais ou menos assim. Vamos discutir mais. Se tivermos que ampliar esses prazos, vamos ampliar. Se tivermos que fazer mais audiências públicas, vamos fazer. Mas, não vamos fechar as portas. Vamos continuar discutindo, vamos continuar levando isso em alto nível, para que nós possamos chegar num denominador comum, que é o que nós precisamos. Me perdoem, eu preciso fazer um questionamento: eu tenho uma curiosidade de saber como fica a transição da 290 que, se não me engano, vence agora, em junho, julho. Como fica essa transição depois? Porque, essa concessão vai levar dois anos, talvez, um ano e meio. Vamos dizer que o ano que vem saia essa concessão. Mas, tem a 290 que está junto. Como vai ficar esse período? Vai ficar desprotegida ou vai se prorrogar a concessão? Obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Nós devemos fazer a prorrogação do prazo da concessão existente, para que o serviço público continue sendo prestado em alto nível, a estrada continue sendo cuidada, como vem sendo cuidada, seus buracos sempre tapados ao tempo e à hora que acontecem, o serviço de socorro e guincho continue ocorrendo. A operação verão possa continuar mantendo a fluidez do trafego dessa região. Eu acho que é fundamental. Estivemos, hoje de manhã, na ponte móvel. É uma operação bastante complexa. É uma operação que, se der algum problema, pode desabastecer o estado de gás e outros produtos do polo petroquímico. Realmente, temos uma preocupação muito grande em manter a operação, manter o serviço, enquanto se transfere para a nova concessão. Vamos discutir como isso vai se dar, possivelmente, com acréscimo de investimentos. Isso ainda vai ser debatido, daquilo que é possível fazer, na agencia.

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foi realizada uma sessão presencial em Lajeado/RS no dia 16/03/2017.

Ainda, cabe informar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul,

como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

38. Nome: Ane Ortiz (deputada estadual)

Contribuição: Boa tarde, senhoras e senhores. Secretário Pedro, é uma honra vê-lo aqui. Secretários, vereadores, Prefeitos, sociedade gaúcha que se organizou para participar dessa Audiência Pública tão importante. Eu quero fazer algumas considerações. Algumas já foram feitas aqui, mas acho importante frisarmos algumas questões. Primeiro lugar, que não somos contra pedagiar as estradas, contra as concessões, desde que tenhamos preços justos nos pedágios e, também, a contrapartida. Foi falado sobre segurança, ambulância, tapa buraco, enfim. São questões importantes, e a manutenção das estradas. Mas, mais importante que isso, é saber, de fato, qual a contrapartida de grandes obras que serão feitas nessas estradas. Como muito bem lembrou o Prefeito de Taquari, muitas obras já estão sendo feitas, temos a 448, a 386, a 290 também está pronta. E, quais as outras obras que serão feitas para uma concessão de trinta anos, nessas nossas estradas. Eu gostaria de fazer uma breve colocação, sobre a questão da região metropolitana. Nós na região metropolitana, temos um grande problema de mobilidade urbana, na 290, a "Free Way", principalmente, no que diz respeito ao acesso à Cachoeirinha e a Gravataí, pelo local da praça de pedágio. A licitação tem fim agora, esse primeiro contrato, que foi de vinte anos, no meio do ano, no mês de junho, se encerra o contrato da CONCEPA. Nós estamos, agora, debatendo há alguns meses, faltam alguns meses para se encerrar o contrato e abrir uma nova licitação, para que possamos saber qual a empresa que, pelo menos, eu não tenho uma ideia concreta de que será a CONCEPA que vai tocar a rodovia pelos próximos anos, por esses trinta anos. O pedágio, uma das reinvindicações – isso já foi falado outras vezes, em outras audiências públicas – que o pedágio, a troca de pedágio é uma das questões que a comunidade não abre mão. Porque, aonde está a praça do pedágio hoje, visto o alto preço que se tem na praça de pedágio, que se paga, tanto para quem vai em direção ao litoral, quanto quem volta, o preço é altíssimo – quase dez reais se paga ali. Isso fica muito caro para aquela comunidade local, que não se utiliza da estrada para transportar alguma mercadoria ou para a produção, como tem o (inaudível). Aquilo ali, é o dia a dia, faz parte do dia a dia, da ida e vinda do trabalho para suas residências, de toda aquela comunidade do entorno. Então, a troca da praça de pedágio, para perto da GM, para depois do cruzamento, de onde tem a praça hoje, é fundamental, e é um item que a comunidade não abre mão. Só que não vai dar tempo, porque a licitação é agora. E, na Audiência Pública que teve segunda feira passada, foi falado que teria a prorrogação do contrato, porque não daria tempo de construir a nova praça de pedágio. Só que não tem que ter atrelado uma situação à outra. Até porque, quando se abre uma licitação, se prevê a construção de uma

praça de pedágio e não, ter uma praça de pedágio pronta, para aí sim abrir uma licitação. Então, tem um grande mal-entendido, e precisamos que isso tudo fique muito claro, para que não haja dúvida sobre a licitação e a lisura toda desse processo. Acho que é importante. Eu quero saudar a iniciativa de fazer a Audiência Pública. Não podemos ter uma única Audiência Pública. Que as audiências públicas não fiquem restritas apenas a Porto Alegre. Que possamos fazer uma Audiência Pública na região de Carazinho, na região de Taquari, em todas as regiões que serão afetadas por essas concessões, para que a comunidade possa participar. Quero deixar muito claro que, a nossa maior preocupação em relação à concessão da 290, que termina agora, no meio do ano. E precisamos saber o que vai acontecer, de que forma será dada, com a maior transparência possível, essa prorrogação de contrato. Muito obrigada.

Respostas na sessão presencial:

Luis Fernando Castilho – Senhora Ortiz, obrigada pela contribuição. Não vou me estender e responder a todas as colocações, vamos fazer essa resposta formalmente. Mas são dois pontos que eu acho que são importantes. Doutor Fábio tinha falado, do Ministério dos transportes, mencionou, que a agencia, junto com o Ministério, está estudando a possibilidade de prorrogar esse contrato por mais dois anos, até que ele seja re-licitado. Nessa prorrogação, já está sendo estudada a implantação do acesso a Cachoeirinha, nesses primeiros dois anos. Um outro ponto, que ela falou especificamente, em relação às contrapartidas de obras. Não sei ela estava aqui, na hora da apresentação, mas nós colocamos em detalhe, no tempo que tínhamos, todas as obras que estavam previstas para acontecer ao longo do contrato, especificamente, do terceiro ao decimo quinto ano. Então, todas essas obras já foram apresentadas.

Stéphane Quebaud – Complementando a palavra do meu colega, sobre a questão de uma cobrança já no início da concessão. Acho que está tendo, talvez, um desconhecimento de como funciona uma concessão. Uma concessão nova, uma rodovia nunca concedida, nós exigimos da concessionaria uma contrapartida de obras, chamado trabalhos iniciais, para que ela possa começar a cobrar pedágios. No caso da CONCEPA, já tem um trecho concedido, que tem que atender esse documento chamado PER, já tem as praças que estão situadas na concessão. Então, é natural que tenha cobrança no início. Até porque, no primeiro dia da nova concessão, já vai ter os serviços, por exemplo, de atendimento médico, mecânico, que vão ser oferecidos. Ao contrário dos outros trechos, para os quais, geralmente, iniciamos esta operação a partir do sexto mês. Uma outra coisa, se não considerássemos essa cobrança de pedágio no início do projeto, a tarifa seria muito mais elevada. Porque, no início, a concessionaria tem que fazer frente às despesas, sem ter receita. Isso, no fluxo de caixa do projeto, é um impacto enorme. Então, o fato de poder

cobrar desde o início, ajuda a reduzir a tarifa. Obrigado.
Fabio Freitas – Só para falar mais uma vez. Acho que ela não ouviu quando comentamos, no início. Mas, já está confirmada a troca da praça de Gravataí, pela centésima oitava vez. Vai sair de lá. Nós tivemos uma Audiência Pública, na segunda feira, em Gravataí, discutindo com a sociedade local. Vai levar dois anos, a partir da data do início da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, é a maior praça dessa concessão. São vinte e seis cabines. Tem que desapropriar o terreno, licenciar, tirar as licenças necessárias para a construção, habite-se, etc, para iniciar a construção e, depois, fazer o início do pedagiamento na nova praça. Assim que a nova praça estiver pronta, se ela estiver pronta antes desse tempo, a de cá será desligada, será transferida. Mas, temos que dar o prazo necessário, para que a engenharia possibilite a construção da nova praça.
Resposta da área técnica: Informamos que as obras e serviços a serem executados estão devidamente detalhadas no Anexo 2 da minuta de Contrato, o qual trata-se do Programa de Exploração da Rodovia, que especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.
Ainda confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

39. Nome: Paulo Silveira (vereador)

Contribuição: Boa tarde a todos. Saudar aqui, nessa Audiência Pública. Saudar, em especial, meus conterrâneos de Gravataí, meus amigos da cidade vizinha de Cachoeirinha. Eu ouvi, atentamente, a audiência, e algumas questões temos que trazer ao claro dessa discussão. Esta questão que, agora, o senhor representante da ANTT, trouxe, sobre a transferência da praça de pedágio, é prejudicial, mais uma vez, ao cidadão e a cidadã de Gravataí e de Cachoeirinha. Porque, mesmo a concessão sendo terminada agora, no meio do ano, estão dando mais dois anos, recursos para a concessionaria. Infelizmente, o cidadão e a cidadã de Gravataí e de Cachoeirinha, estão divididos, essas cidades irmãs, quanto a esse pedágio que só visa o melhor para aqueles que só querem dinheiro, dinheiro público, dinheiro do cidadão. Eu faço esse registro porque, em novembro de dois mil e dezesseis, através da medida provisória sete cinco dois, onde está sendo utilizada para dar mais esses dois anos, quanto à concessão dessa praça. Isso é inadmissível, que o povo gravateasse seja dividido,

através do interesse de uma concessionaria. Deixo esse registro aqui, porque nós queremos a troca da praça agora, antes do final. Quero saudar meu colega, vereador de Cachoeirinha, presidente da Câmara, que é precursor dessa luta, das nossas cidades irmãs. E não precisamos mais ter esse processo, se for cumprido o que for tratado na concessão, já seria extinta essa praça. Faço esse registro, senhoras e senhores, porque é inadmissível que, enquanto direito do cidadão de ir e vir, tem a vontade de uma concessionaria. Não podemos mais permitir isso. Faço esse registro, senhor Leonardo, porque é inadmissível. Mais uma vez, queremos a troca de pedágio, entraremos na justiça para garantir isso. Porque é uma vergonha o cidadão ter que passar por isso, mesmo depois de ter findado o contrato. Muito obrigado pela disposição, até mais, boa tarde.

Resposta da área técnica: Confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

40. Nome: Sergio Luis Kniphoff (vereador de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde, senhores e senhoras, integrantes da mesa. Meu nome é Sergio Luis Kniphoff. Sou vereador de Lajeado e, nesse ato, também represento a Câmara de Lajeado. Mas, eu represento, também, mais de trezentos e quarenta vereadores do Vale do Alto Taquari. A (inaudível), em nome do presidente (inaudível). Antes de qualquer coisa, gostaria de me dirigir à mesa e, lhes dizer que eu estava observando, nas manifestações anteriores, e eu gostaria de falar exatamente sobre o significado da palavra audiência. E os senhores estão mostrando para todos nós como não se faz uma Audiência Pública. Os senhores, além de contrapor qualquer manifestação dos presentes, os senhores ainda ficam de sorriso quando conseguem contrapor (inaudível). Audiência significa ouvir. Eu cumprimento os senhores pelo extenso trabalho realizado, eu li todo trabalho que os senhores realizaram. Tecnicamente perfeito. Com algumas falhas, evidentemente, que nós observamos, com relação ao Vale do Alto Taquari, em relação à 386, que é a rodovia que nos interessa. Mas, nos interessa todas as rodovias desse estado. Nós gostaríamos de lhe dizer que, como representantes dos mais de trezentos e quarenta vereadores, nós não admitimos que esta audiência não seja realizada no Vale do Taquari. Eu não concordo com a manifestação do Prefeito Sensi. O Vale do Taquari não é a favor, não se pode dizer que seja a favor dos pedágios. Acho que a sociedade do Vale do Alto Taquari, precisa ser ouvida através pública. Mas, que se escute as pessoas, que se dê tempo para as pessoas falarem o que estão pensando. Agora, não pode, a cada manifestação, haver uma manifestação dos senhores, tentando desqualificar, e sorrindo entre vocês, a respeito do

que é colocado. Isto é ouvir. E, se nós estamos aqui para ser ouvidos, queremos ser ouvidos aqui, e queremos ser ouvidos em todas as regiões que estão sendo afetadas por essa concessão de rodovias. Ou vocês fizeram um levantamento sobre o impacto financeiro dessas regiões? É importante levar essa discussão para a comunidade política de cada região, para a comunidade de empresários de cada região, e para a comunidade de trabalhadores de cada região. É importante que a população possa se manifestar, porque aqui estão se manifestando. Porque aqui estão representando a população, estamos alguns representando a população, mas não se pode trazer todos os interessados no pedagiamento das rodovias. Então, senhores, nós, representando os trezentos e quarenta vereadores do Alto Taquari, exigimos que essa audiência seja realizada também na região do Alto Taquari, e em todas as regiões impactadas pela concessão de rodovias.

Resposta dada na sessão presencial:

Leonardo Mesquita Cavalcanti – Agradeço ao senhor Sergio Luis, pela contribuição. Só fazer um esclarecimento. Não estamos contrapondo ninguém. Estamos esclarecendo a contribuição que a pessoa fez, na medida do possível. As pessoas estão contribuindo, estamos dando o tempo para cada pessoa se manifestar, não cerceamos o direito de ninguém, não cortamos o tempo de ninguém. Todo mundo está tendo o tempo necessário para se manifestar. A questão de se determinar três minutos, é porque temos oitenta inscritos. Para que todos possam se manifestar, para respeitar o direito de quem está no final da lista, determinamos o tempo de três minutos. Ao final, se a pessoa quiser completar a manifestação dela, ela pode voltar e se manifestar, vai ser aberto novamente. Só concluir a minha fala. Como eu estava explicando para o senhor, estamos tentando esclarecer alguns questionamentos que são feitos. Outros, vão ser esclarecidos, no momento que for apresentado o relatório da Audiência Pública. Como eu falei, nós temos representantes de diversos órgãos aqui, vai ser analisado. Assim, vamos ter outras audiências públicas nos Municípios solicitados. Vai ter Audiência Pública, que já está prevista, em Brasília. Segunda feira, como já foi dito, houve uma Audiência Pública, em Gravataí, com representantes do Ministério do transporte, o presidente da ANTT. Então, estamos tentando ouvir a população o máximo possível. Estamos abertos a ouvir as contribuições, também enviando para o site da ANTT, o que for possível.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

41. **Nome: Leandro da Rosa, (vereador de Taquari)**

Contribuição: Boa tarde. Sou Leandro da Rosa, vereador da cidade de Taquari. E venho me consolidar com os colegas do Vale, já tivemos nossos dois vereadores falando, nossos dois Prefeitos. Mas, há uma fala distorcida: o Vale não quer o pedágio. Porque, nós temos uma rodovia duplicada, nós temos uma rodovia sendo finalizada, e nós não temos necessidade de ter pedágio. Se o pedágio é necessário para pagar a conta de alguém, não será o Vale do Taquari que vai se reportar para pagar. Ou, quem sabe, nós queremos repartir o ISS que vai ser gerado pelo pedágio, entre todos os Municípios. Quem sabe, a fala dos Prefeitos não seria a mesma. Quero discordar do meu colega, Prefeito Sensi. Não queremos o pedágio no Vale, não. Porque, todos falaram muito bem. Nós vamos diminuir a nossa competitividade, nós não teremos isenção na nossa praça. Para ir a Lajeado, um simples trecho de deslocamento de quarenta quilômetros, entre Taquari e Lajeado, vai terminar com o comercio de Lajeado. Ninguém vai se deslocar, de Taquari para Lajeado, para fazer uma compra, e gastar mais de pedágio do que de gasolina. O colega da Policia Rodoviária Federal, foi muito bem, quando disse que a Policia Federal não foi consultada. Mas o Vale do Taquari não foi consultado. O projeto de concessão vem pronto. O modelo estipulado que diz: ou vocês aceitam, ou vocês aceitam. Já vem com os locais, já vem com a pré-disposição de preço. E, me estranha muito a mesa julgar que nós não lemos o edital. O colega Sérgio foi muito bem na sua fala. Falo por mim, que li o edital, e me considero em capacidade de interpreta-lo, como todos os senhores estão. Mas, a discussão não é onde vai ser o pedágio, nem quanto vai ser. É se o Vale quer ou se ele não quer. E acho que os outros Municípios prejudicados, também tem que fazer essa discussão. Quem disse que nós queremos o pedágio? Está sendo terminada a duplicação da 386. Nós precisamos do pedágio? Com obras daqui há onze anos. Comecemos ele daqui há onze anos, já que as bem feitorias serão daqui há onze anos. Porque, não vem me dizer que construção de praça de pedágio é bem feitoria. Só para a empresa. Ela precisa de um ponto fixo. Ou Gravataí

quer mais vinte e quatro para taxa de pedágio, dá vinte e quatro cancelas. Qual o problema que tem de construir vinte e quatro cancelas? Isso não é problema de Gravataí. Isso é problema da concessionaria, que só ganha, que só explora o Município de vocês, Prefeitos que estão aí. Vão bater na porta de vocês para cobrar, não vai ser de nós. Trabalhem em cima dos deputados de vocês, porque esse pedágio é uma decisão política.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Ainda, informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

42. **Nome: Christian Sangalo (agente operacional do Movimento Contra Pedágios – 386)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Meu nome é Christian, sou de Soledade, Alto da Serra do (inaudível). Nós somos contra os pedágios, principalmente nos moldes que está aí. Isso aí é um roubo institucionalizado. A nossa região é o último (inaudível) estado, a segunda região mais pobre do estado, no IDEB, de dois mil e quatorze. Mas, se você olhar no mapinha, na apresentação bonitinha, nós vamos ter duas praças de pedágio: uma no quilometro duzentos e vinte e seis, e uma no duzentos e sessenta. Duas praças, em trinta em quatro

quilômetros, na região mais pobre do estado. Como é que vai virar nossa região? Então fecha e acabou, não existe mais. Como é que nós vamos nos desenvolver com duas praças? Vamos estar cercados. No cronograma de investimentos, os investimentos vão começar no decimo primeiro ano, ao decimo quinto ano. Vamos pagar quinze anos de pedágio para, daí, talvez, ter a duplicação. Isso, se até lá, não for feita uma auditoria, alguma outra coisa, e mudar o contrato, e for mais para frente. Estamos na região mais pobre do estado. E, nós vamos ter dois pedágios. Outro fator que não está elecando, mas que vai existir, eles dizem: é o teto, é o máximo da tarifa, poderá diminuir. Sabe onde vai diminuir? Vai diminuir aqui, na região metropolitana, que tem bastante circulação. Aqui, a tarifa vai diminuir bastante. A nossa, que tem pouca circulação, não vai diminuir nada, eles vão acabar com a nossa região. E o Vale do Taquari, junto. Vamos morrer abraçados, vamos nos atirar da ponte. É uma vergonha. Outra coisa, ali está previsto atendimento médico, atendimento de ambulância. Hoje, esse atendimento é feito pelas Prefeituras, pelo SAMU. Nosso SAMU está lá, o Guga, atendem trezentos quilômetros de estrada, diariamente, nas mais diversas rodovias estaduais, federais. Agora, vai ter o atendimento da concessionaria, cobrando na nossa região, acho que é sete reais de um, e nove reais de outro. Isso não tem cabimento. Prioridade número um, precisamos ter audiências públicas lá, no Município, na nossa região. Com todo respeito aos técnicos que fizeram os trabalhos, mas nós precisamos de audiência no nosso Município, para que a nossa região seja ouvida. Isso aqui está vindo pronto, a toque de caixa, 2018, acabou, tchau, se ferrou magrao. Procurem no Facebook, temos lá um movimento contra os pedágios na BR 386. Ontem, estivemos reunidos com o deputado Edegar Preto, presidente da Assembleia, e elaboramos uma carta pública do movimento contra os pedágios na BR 386. Muito obrigado a todos. Agradeço a atenção.

Resposta dada na sessão presencial:

Stéphane Quebaud – Christian, só uma observação. A tarifa, quando o Luis Fernando falou que ia diminuir, é a tarifa quilométrica que vai diminuir, ou seja, todas as tarifas das praças que foram apresentadas para vocês, vão diminuir. Não é uma praça ou outra que vai diminuir mais do que a outra. Todas elas vão diminuir proporcionalmente. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Quanto à terceirização dos serviços de atendimento mecânico, fica a cargo da futura concessionária escolher a estrutura que lhe parecer mais adequada (frota própria ou terceirizada ou ainda convênio com empresas locais). Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

43. Nome: Bombeiro Batista (vereador)

Contribuição: Boa tarde a todos. Gostaria que as audiências públicas fossem em horário que, aquela pessoa que trabalha, que está na empresa agora, nesse momento, pudesse vir aqui e falar o que pensa. O colega que falou que havia alguns risos, eu vi risos por quatro vezes. Aqui, ninguém está de brincadeira. O colega da Policia Rodoviária Federal, é a pessoa mais importante da Free Way. Em nenhum momento eles foram chamados. Eu, como Bombeiro Militar, há dezoito anos, eu fico entristecido, porque vocês, como servidores, têm que fazer um projeto para aquelas pessoas que estão trabalhando, que saem ás dezessete, dezoito horas, de Porto Alegre, para pegar a Free Way, para chegar uma hora mais cedo em casa. Se passar por Cachoeirinha, vão chegar duas horas em Morangava. Se nós de Gravataí, tivermos que fazer abaixo assinado, vamos fazer. Quando encerrar a data da concessionaria, eles não vão cobrar mais. Porque, isso não podemos mais aceitar nos dias de hoje. Nós trabalhamos para aquelas pessoas que nos elegeram, e nós temos que dar sim um respeito para eles, e brigar pelo direito deles no horário em que eles não podem estar aqui. E isso não acontece. Nós não podemos trabalhar para empresário. Se não chegarmos num consenso, não vai cobrar a partir da data, pois está encerrado o prazo. Daqui há trinta anos, não sei se vou estar vivo? Como vai fazer um novo, para trinta anos? Quinze anos, acho que estaria bom. E, vai começar a trabalhar daqui há onze, doze, treze anos. Isso virou uma máquina de ganhar dinheiro. Se é assim, também quero. Abre para qualquer um, que qualquer um vai querer assim, começar ganhando dinheiro de cara. Audiência Pública, quem fala somos nos. Eu não quero ser contraposto, eu quero vir aqui e falar o que penso. Se somos contrapostos, somos coagidos, constrangidos, e as pessoas vem falar. Então, coloca no sábado de manhã, de tarde, que todos nós podemos fazer isso aí. Vai em Gravataí, Taquari, Cachoeirinha, e vocês vão ver o que é falar com o povo. Faz uma audiência no Recanto da Madalena, no Xará, no Centro, e vocês vão ver o que é o bicho pegar. Agora, vir aqui falar com pessoas cultas, falar línguas bonitas, as pessoas não querem

ouvir línguas bonitas, elas querem ouvir a língua do povo. É isso que precisamos, de pessoas que pensem por nós. Quero deixar aqui o meu desabafo. E todos vocês pensem na hora de pressiona-los. Temos amigos, colegas de Gravataí. Eu não sou partidário, eu sempre digo isso. Eu defendo a minha região, e acho que cada um de vocês deve fazer o mesmo. Se cada um brigar pela região de vocês, não vai mais acontecer isso. Boa tarde, senhores.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.
Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Ainda, informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

44. Nome: Gilmar Sossella (Deputado Estadual)

Contribuição: Saudar o Leonardo e, em nome dele, saudar todos os componentes da mesa, da ANTT. Saudar o secretário Pedro e, em nome dele, saudar todos os companheiros amigos, do Rio Grande. Leonardo, me permita, me concede, talvez, alguns minutos a mais, porque eu preciso fazer o histórico com relação (intervenção simultânea). Leonardo, aqui

temos um histórico, no Rio Grande do Sul, fui presidente da CPI dos pedágios, na Assembleia Legislativa. E o histórico dos pedágios, no Rio Grande, você teve conhecimento, teve a reprovação. Por conta do modelo de (inaudível), por conta do preço das tarifas e, em quinze anos, não tivemos um metro de rodovia duplicada nos mais de mil setecentos e noventa e nove quilômetros de rodovias. As nossas preocupações são várias. Mas, vou tentar sintetizar nesses três minutos. Primeiro, entendendo que esse não é o melhor momento, salvo melhor juízo, de lançarmos esse edital. Porque, estamos como as taxas de juros elevadíssimas. Isso impacta muito na tarifa. O modelo que vocês mesmos lançaram, a nível nacional, quanto foi a participação do BNDES para poder impactar no valor menor da tarifa. Teve concessões que vocês fizeram que deu noventa e nove centavos. Não deu certo, eu sei. Mas, também, não precisa ser nove reais, como está sendo proposto aqui. Eu vejo, no edital, que o BNDES vai reduzir para trinta e cinco por cento o valor do projeto, ao seu financiamento. E se a empresa acatar debentures, pode chegar a quarenta e cinco. Vai ter que buscar muito recurso no mercado. Então, nesse sentido, entendemos que essa construção, podíamos ir dialogando nas audiências públicas, esperando o melhor momento. O governo está anunciando que vai baixar a taxa SELIC, deve chegar ao que se anuncia, em torno de dez por cento no final do ano. Porque isso impacta, e vocês, tenho certeza que vão concordar, que impacta muito na tarifa o custo do dinheiro que vai ser tomado (inaudível) nesse período. Além disso, investimento, amigos, vocês estão propondo, eu vi, no decimo segundo ano até o decimo quinto, que se inicia as duplicações. Pessoal, se é para ficar quinze anos sem duplicação, nós temos hoje, todo mundo está satisfeito, o governo federal está conservando a rodovia. O DNIT está fazendo a conservação da rodovia para ficarmos quinze anos. Esse momento, não é o melhor. O BNDES teria que participar, e o governo, com mais recursos subsidiados, porque impacta no valor da tarifa, porque isso efetivamente vai acontecer, como foi dito aqui. É bom que vocês saibam. Soledade, vai ter um pedágio entre Soledade e Tio Hugo, trinta e quatro quilômetros. Nesse sentido, também, é a questão da tarifa. E, especialmente, trago uma sugestão – eu não ia falar, mas como muitos falaram -, não precisa ter socorro médico, os Prefeitos já estão fazendo, tendo a sua SAMU. Retira isso, pessoal. Quanto é o custo disso, vinte e quatro horas? E, vai se manifestar, com certeza, os nossos caminhoneiros e, para encerrar, retirem também o socorro médico. Já tem muitas empresas prestando serviço na região. Tem muita gente da iniciativa privada trabalhando nesse sentido. Como é feito hoje? Nós não temos socorro médico nessas rodovias que não são pedagiado. Sugestão: retirem esses dois itens. Os Prefeitos, se vocês ajudarem com ambulância, alguma coisa a mais, vão fazer e não vai impactar tanto na rodovia e, quem sabe, esperar um pouco melhor um momento para ter uma concessão e um pedágio menor. Nós queremos... para finalizar, teve uma pesquisa que

os gaúchos disseram o seguinte: que eram a favor do pedágio, que eram contra o alto valor da tarifa. E pedágio se justifica se tiver pista duplicada. Um abraço.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Assim sendo, sobre o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Quanto à terceirização dos serviços de atendimento mecânico, fica a cargo da futura concessionária escolher a estrutura que lhe parecer mais adequada (frota própria ou terceirizada ou ainda convênio com empresas locais). Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

45. **Nome: José Stédile (deputado federal)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Eu não acredito que essa audiência, da forma como ela está sendo gerida, vai chegar a alguma conclusão. Nós temos programas de Gravataí, de Glorinha, de Soledade, do Vale do Taquari. De fato, concordo com as pessoas, que acho que deveria ser separada as audiências para ouvir as comunidades. Mas, tenho a dizer o seguinte, eu não sou contra os pedágios, mas eles não podem ter duas coisas: ser muito caro e trancar o progresso da região ou dos Municípios. Se é para ter pedágio que vai beneficiar só o dono da estrada ou só o governo, então não tem necessidade. Tem pedágios que atravancam o desenvolvimento das regiões, dos Municípios. Nós temos uma sugestão. Foi feita uma audiência, em Gravataí, na última segunda feira. Foi dito que vai ser prorrogada – e peço desculpa ao pessoal das outras regiões que não estão interessados

nisso, mas quero falar especialmente para Cachoeirinha, Gravataí, Glorinha e região. Foi dito que vai ser prorrogado o atual mandato da Triunfo, CONCEPA. E, nesses dois anos, no final de dois anos, teríamos uma nova praça, em Glorinha. Meus amigos, esse contrato, já sabíamos há vinte anos quando ele ia terminar. Fazer agora, depois que está terminando isso, podia ter sido pensado isso há dois anos atrás e ter feito a nova praça. Mas, eu quero trazer aqui, não só para ser em torno de crítica, mas uma sugestão, para Cachoeirinha, Gravataí e Glorinha. Se quer renovar a praça, porque não aproveita a praça de Santo Antonio, que só é pago daqui para lá, e cobra de lá para cá, e acaba de fazer duas praças. Não precisa ter a praça de Gravataí, se utilizar a praça já existente em Santo Antonio. Com isso, resolveria o problema de Glorinha, resolveria o problema de Cachoeirinha, resolveria o problema de Gravataí, não oneraria a CONCEPA, porque não precisa fazer a praça, e manteria o peço lá, em Santo Antonio. Também dizer que, na Audiência Pública de Gravataí, que não tivemos oportunidade de falar, foi dito que não deveriam ter locais de acesso a Free Way. Que nós achamos que Cachoeirinha pode ter uma via de acesso sim, é muito melhor, diminui. E um acesso na Nutrela, quem sai de Gravataí. Hoje, se a pessoa vai pegar na cento e dezoito – falando do pessoal de Gravataí – você vai entrar na Free Way, na cento e dezoito, é melhor do que entrar na Nutrela, vai ocupar menos a rodovia. Tem um cálculo da própria CONCEPA que quanto menor o trecho, melhor para a rodovia. Quanto menor o trecho que os caminhões e os carros usam. Então, fica a minha sugestão, de utilizar o pedágio que já existe em Santo Antonio, para cobrar a volta ao invés de ter só a ida, e não ter a necessidade de fazer o pedágio em Gravataí. Acabou a novela. Com isso, poderia até ser renovado, e feito essa nova formula de imposto. O povo de Cachoeirinha está aguardando isso há mais de vinte anos. O povo de Gravataí, que passa por dentro de Cachoeirinha, está a mais de vinte anos. Eu queria aproveitar, saudar a presença do Prefeito de Cachoeirinha, Henrique (inaudível), também, grande lutador, para que se resolva. E o Marco, presidente da Câmara do nosso Município. Muito obrigado, senhor presidente.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Ainda, informamos que a praça de Gravataí será mantida e deslocada para o km 59 até o

final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

Por fim, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. Importa ter em conta que no momento em que o Pedágio de Gravataí for relocado, o tráfego na Av. Flôres da Cunha vai baixar consideravelmente, o que por si

só irá melhorar as condições de acesso a Cachoeirinha.

A possibilidade de uma ligação na zona da Nutrella pode-se justificar porque serve uma área importante de Gravataí e, simultaneamente, pode aliviar o

acréscimo de tráfego que se prevê na interseção com a RS-118, pelo que será considerada a construção de um trevo parcial ou de uma trombeta adaptada,

para garantir o acesso na proximidade do km 80. Salienta-se, contudo, que as vias existentes não têm características adequadas, cabendo ao município a

melhoria das mesmas.

46. Nome: Tiago Simon (deputado estadual)

Contribuição: (...) toda mesa, Leonardo, todas as comunidades regionais que aqui se encontram. Nós constituímos uma frente parlamentar, na Assembleia Legislativa, dada a importância que esse tema do pedagiamento e, principalmente, com todo respeito à ANTT, mas, principalmente, nos moldes em que ele vem se estabelecendo. Foi muito bem-dito aqui, é muito bom lembrar que nós tivemos, durante quinze anos, um modelo de pedágio, no Rio Grande do Sul, modelo de polos, que tornou o pedágio desse estado – e é bom que os senhores saibam – o pedágio mais caro do brasil. No Rio Grande do Sul, temos o maior custo logístico de todos os vinte e sete Estados do nosso país. É quase dezessete por cento do PIB. Esse é um estado que vem sendo onerado, que vem pagando um preço caro. E quero dizer aos senhores, eu sei que o pedágio se refere à falta da capacidade de investimento da União, investimento nas estradas, nós sabemos disso. Sabemos que a questão econômica orçamentaria vive um momento difícil, nós sabemos disso. Mas, essa região não pode, essas regiões não podem pagar a conta. E quero dizer, ainda apelando para o argumento federativo, sessenta por cento dos recursos tributários desse país já ficam na União. Sessenta por cento do bolo tributário fica na União. É justo mandarmos todo o nosso dinheiro para Brasília, e ainda ter que pagar a conta das estradas federais? Quero dizer que as estradas federais, secretário Pedro, o senhor faz um grande trabalho aqui, vem

tendo manutenção. Dois pedágios entre Tio Hugo e Soledade, duas regiões com IDH baixo, em trinta e quatro quilômetros, duas praças não dá para aceitar. Eu quero dizer exatamente isso, aqui, eu colhi muito bem o sentimento. Aqui, não se está discutindo o tipo de pedágio, nós não queremos pedágio. Por isso, eu faço um apelo a vossas excelências, à mesa, à ANTT, vamos prorrogar esse edital, vamos discutir mais, vamos nas regiões fazer audiências públicas. Eu tenho certeza que o sentimento majoritário – eu falo em nome do povo do Rio Grande do Sul – é no sentido de não ter pedágio. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Assim sendo, sobre o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

47. Nome: Sander Faria Zeferini (comunidade de Belvedere)

Contribuição: Boa tarde senhores, boa tarde à mesa, e autoridades aqui presentes. Até uma certa ousadia da minha parte, perante tantos políticos que aqui estão, eu, como cidadão. Me considero dessa forma, porque é uma voz da cidadania, das pessoas que moram próximos à BR 101. Eu falo já, até como não tem ninguém para falar do meu Município hoje, que é Torres, como essa possibilidade de falar em nome de Torres. Belvedere, em italiano, quer dizer bela vista. É uma localidade pequena, há quatro quilômetros de Torres, há quatro quilômetros da divisa do estado de Santa Catarina, e vai ficar há seis quilômetros da praça de pedágio, que vai ser instalada em São Joao do Sul e Passos de Torres. Vou ser breve para tentar passar a mensagem para vocês, dos anseios das comunidades locais. Torres, é a cidade mais importante da região, no aspecto turístico. É uma cidade que deixou de ser balneário para virar cidade. Só que ela não foi planejada, é uma cidade que vem sendo construída aos trancos e barrancos. E nós precisamos planejar Torres, precisarmos

planejar mobilidade urbana do Município e, principalmente, não isolar as comunidades. De um lado, a leste, é a sede do Município e, a oeste, são as localidades interioranas que precisam se desenvolver e são carentes de desenvolvimento. É importante salientar que eu trouxe um relatório de observações dos trechos que passam pelo Município. São onze quilômetros que a BR 101 passa no Município. O que nós queremos é que a BR 101 nos ajude a deixar um legado de desenvolvimento econômico para o Município. Que atenda a cada uma dessas localidades, que eu sito: Lagoneiro, Campo Bonito, Vila São João, Belvedere, e algumas mais que acessam pela BR 101. Aqui, tem o Prefeito de Dom Pedro de Alcantara, faz divisa conosco, também acredito que pense que precisa mais desenvolvimento para aquela região. Agradeço aos senhores. Meu muito obrigado.

Resposta da área técnica: Não há nenhuma melhoria proposta nesta contribuição.

A BR-101 assegura 4 interseções em desnível e ainda 2 retornos em nível no município de Torres, permitindo bom nível de acessibilidade. No entanto, a via

não pode ser vista como o principal motor de desenvolvimento económico, pois este dependerá essencialmente da estratégia de desenvolvimento do município.

48. Nome: Sérgio Ramo (vereador do Município de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde a todos vocês. Eu estranho um pouco a situação antes colocada aqui, que o meu colega vereador (inaudível) falou, que estava sendo contraposto. Exatamente quando ele sentou no lugar, ele já recebeu o troco. Audiência Pública, é tão publica assim, que temos lugares reservados para pessoas que não precisavam entrar na fila que nós entramos, na fila para inscrever lá. Lamento ter que participar de uma audiência dessas, para discutir um aumento das nossas despesas nas nossas empresas. Um gasto maior nas nossas empresas, um gasto maior para o trabalhador que não está aqui discutindo conosco, e não está discutindo com vocês o que está acontecendo e o que vai acontecer daqui há trinta anos, no nosso estado. Nosso estado já foi celeiro desse país, já foi, mas não é mais. Olha o modelo de Audiência Pública. Vocês nos chamam para falar, e diz que nós estamos tudo errado. Está aqui o Prefeito da cidade de Lajeado, que sabe que nosso PIB vai cair muito se colocar esse pedágio na região. Estou aqui dizendo que o vale do Taquari, Sensi, não quer pedágio. Nós não queremos pagar a conta que não é nossa. Nós não precisamos disso. Falaram aqui que a Policia Rodoviária Federal não foi ouvida. Na hora do edital, a Policia Rodoviária Federal, não foi ouvida ainda. Os bombeiros, pelo que vi, não foram ouvidos. A SAMU não foi ouvida. Os Municípios, talvez, tenham sido visitados um e outro Prefeito, para convencê-lo a concordar com o pedágio. Agora, nós, eu sou usuário da rodovia diariamente, eu tenho caminhão de frete, e sou vereador da cidade. Eu não quero pagar agora. E eu vi antes, quando o senhor Maneco estava falando aqui, teve alguém que fez assim. Gente do céu, o Maneco não é louco. Não sabemos o que, no Vale

do Taquari, representa o pedágio para nós. Nós, senhor presidente da mesa, queremos uma Audiência Pública no Município de Lajeado, no Vale do Taquari. Nós queremos discutir lá. E nós não queremos um horário que temos que sair de casa as oito da manhã, para chegar aqui, entra na sala, e ainda esperar mais uma hora para começar. Se é duas horas, é duas horas. Nós saímos de casa e perdemos nosso tempo. Porque, parece que não vai valer nada o que nós vamos falar aqui, parece que não serve para nada. Quando acontece um acidente, chamam quem? Os Bombeiros, chama o SAMU, chama a Policia Federal. Os três que estão aqui, operando nas rodovias, não foram ouvidos. Gente do céu, isso foi feito num gabinete, dizendo que é para nós pagarmos a conta. É só isso. E não deram chance para nós dizermos: vamos fazer assim, vamos fazer dessa maneira, e fazer melhor e mais barato. Seria isso.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015). Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica. Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Quanto à terceirização dos serviços de atendimento mecânico, fica a cargo da futura concessionária escolher a estrutura que lhe parecer mais adequada (frota própria ou terceirizada ou ainda convênio com empresas locais).

49. Nome: **Marcom (deputado federal)**

Contribuição: Queremos saudar a mesa, e todo público aqui presente. Vejo que essa Audiência Pública, concordo com meus colegas que falaram antes, a Audiência Pública é para ouvir. E nós, quando somos públicos, temos que ouvir os aplausos, o que gostamos e o que não gostamos. O que deu para perceber aqui, sou orador de Nova Santa Rita, não foram ouvidos nem os Prefeitos, nem as Câmaras de Vereadores, nem as entidades dos Municípios. Então, tem que ver essa questão. E aqui, os pedágios feitos, no final da década de noventa, não foram ouvidos ninguém. Os perímetros urbanos ficaram fora dos pedágios. Falo da 386, Lajeado – Estrela. Os Prefeitos não conseguem manter os Municípios. O DNIT, ia falar com ele, era com a concessionaria, ninguém fazia os perímetros urbanos. E outra, como é que era feito o cálculo de custo dos pedágios. Eu fazia parte da CPI que a ASSURCON falou aqui, o lucro dos pedágios das empresas eram vinte e sete por cento. Qual é a empresa que está no contrato das empresas privados, Sergio, de Lajeado, que é obrigado a sobrar vinte sete por cento em cima do seu movimento. Não tem nenhuma empresa privada que tem isso. Mas, as dos pedágios tinha isso. Como é que ela fazia os preços de custo? A CONCEPA conseguiu fazer uma empresa fantasma para fazer custo social. A (inaudível) foi presidente, tinha um bloco para fazer as notas e colocar na contabilidade da CONCEPA para, depois, virar custo, para cobrar dos usuários. Falo isso porque eu denunciei na CPI dos pedágios. E é por isso que o povo brasileiro e o povo gaúcho está cansado de pagar imposto e pedágio. Eu, no meu governo, fui contra esse edital. Outra questão, a duplicação da 386, até a ponte do Uruguai, não tem nada disso. É até no Tio Hugo. E eu quero dizer o seguinte, como usuário e como político, o povo paga demais imposto. Sou contra os pedágios, sou contra, sempre manifestei e, quem me conhece aqui, sabe da minha opinião. E, quero dizer para o Prefeito Sensi, se tirar o (inaudível) da sua Prefeitura, você vai ser contra. O Prefeito de Carazinho que, hoje, se tornou líder sendo contra os pedágios em Carazinho. É Prefeito porque lutou para ser contra os pedágios em Carazinho. E tenho certeza que o Prefeito de Carazinho é contra os pedágios. Sou conta os pedágios, chega de imposto. Sou contra a reforma da previdência, porque os trabalhadores têm que ser respeitados. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Ainda, informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

O caso das travessias urbanas está sendo tratado especificamente, de modo a propiciar aos moradores dos municípios atravessados maior segurança, assegurando ainda fluidez de tráfego para os usuários da rodovia.

50. Nome: Valberto Arns (secretário parlamentar)

Contribuição: Boa tarde a todos. Sou secretário parlamentar (inaudível), deputado federal (inaudível). Viemos aqui, na condição de ouvinte, mas vimos as manifestações – alguns de Santa Catarina, está aqui o Prefeito Moacir, de São Joao do Sul, de Torres, e Passos de Torres. Vamos na seguinte linha, acho que a grande confusão dessa última audiência, é que faltam (inaudível). E nós vamos solicitar que, da mesma forma, como todos colocaram seus (inaudíveis) das suas régios, façamos também uma Audiência Pública em Santa Catarina. Então, registro esse pedido, que se inclua em São Joao do Sul, ou em Passos de Torres, também uma Audiência Pública. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foi realizada uma sessão presencial em São João do Sul/SC no dia 24/03/2017.

Ainda informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

51. Nome: Werner Aldair Miller (superintendente técnico)

Boa tarde a todos. Eu sou superintendente técnico e de relações internacionais da FAMURS – Federação dos Municípios do Rio Grande do Sul. Quero aqui trazer, primeiramente, o nosso pedido, de que sejam ouvidos os Prefeitos, vice-Prefeitos, e as lideranças dos nossos Municípios. Nesse sentido, tenho aqui o documento, elaborado pela Associação dos

Municípios, do alto da Serra do Botucaraí, que tem o referendo do CORED daquela região, do Conselho Regional de Desenvolvimento e, também, da FAMURS. Porque, na época da elaboração da EVETEIA, os Municípios, através das suas engenharias, deram as suas contribuições, os seus indicativos e as diretrizes. E, que seja levado em consideração esse trabalho. Esse é o pedido que a FAMURS aqui referenda, de todas as gestões municipais desse estado. Aqui, quero falar na condição de ex-Prefeito de Tio Hugo, que trabalhou e lutou muito junto com o Vale do Taquari, junto com uma grande comissão, pela duplicação sim, fizemos movimentos pela pró-duplicação da BR 386, é verdade. Agora, evidentemente, ficamos surpresos pela forma rápida como se deu esse edital. E, por isso, queremos referendar a palavra de muitos oradores que aqui estiveram, no sentido de solicitar que seja feito pelo menos uma... especificamente, no que tange a BR 386, uma Audiência Pública no Vale do Taquari, outra no alto da Serra do Botucaraí. Até para que possamos discutir aquilo que o vice-Prefeito de Carazinho falou, mais um pedaço de inclusão para que o perímetro urbano seja contemplado. Outro erro que tem no edital. Consta o quilometro duzentos e vinte e seis, com Tio Hugo, quando, na verdade, é o Município de Soledade. Portanto, tem erros crassos no edital, que precisam ser corrigidos. Nossa sugestão é que é necessário, fundamenta-se a Audiência Pública, porque nós entendemos que esse polo de pedágio do duzentos e vinte e seis, tem que cair para o quilometro duzentos e nove. Ou, mantendo no quilometro duzentos e vinte e seis, que seja incluída a BR um cinco três, na duplicação, que liga Passo Fundo, a maior cidade do norte gaúcho. Temos motivos suficientes para solicitar que nós não queremos, de forma alguma, ficar fora do processo de duplicação. É um sonho do norte gaúcho ter toda a rodovia duplicada. Por isso, manifestamos o nosso pedido de ampliar a discussão com a comunidade, de ouvir efetivamente a comunidade, e fazer essas audiências públicas que estão sendo solicitadas pelas regiões. Tive dois mandados de Prefeito, em Tio Hugo, por isso que referendo a necessidade de ouvirmos as comunidades municipais que sentem a dor todo dia dos principais problemas que afetam a vida do cidadão. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na

gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.
Ainda, informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

52. Nome: Jones Martinez, (Deputado Federal)

Contribuição: Boa tarde a todos. Acho que o grande desafio dessa nossa Audiência Pública, Prefeito Miller, padre Stedlin, dessa salutar Audiência Pública, é nós, a partir dela, encontrarmos um meio tempo que contemple as posições técnicas à frieza dos números e das planilhas, com o sentimento das pessoas, que é o sentimento da política, os mais variados depoimentos de quem está ao lado das comunidades ouvindo. Temos depoimentos muito fortes, como o pedágio vai inviabilizar o desenvolvimento de algumas regiões. Dois pedágios, em trinta e quatro quilômetros, que vai inviabilizar. Exageros à parte, ou não, acho que o grande desafio para os senhores, que vieram de Brasília, para nos ouvir, é estabelecer um denominador comum, um equilíbrio sobre a frieza das planilhas e dos números, com o sentimento das nossas comunidades. O padre Stedlin falou bem, quando disse que não é contra o pedágio, desde que ele não tranque, não seja um objeto de obstrução do desenvolvimento. Acho que essa é a linha. Com todo respeito, me parece muito claro que haveremos de ter mais diálogos. A região de Carazinho, de Lajeado, está pedindo mais audiência, está pedindo para ser ouvido. Me parece que isso é inexorável. Muito provavelmente, os senhores terão a sensibilidade de decidir por novas de audiência. Quero dizer que nós tivemos uma audiência em Gravataí – me perdoem as outras regiões, Thiago Simon, falar um pouco da nossa região metropolitana: Gravataí, Cachoeirinha, Alvorada, Viamão, que reclama tanto por esse pedágio. E, a sinalização que tivemos até agora – estou falando para afirmar nossa posição, Fábio, para deixar muito clara a nossa

posição. A posição que tínhamos, até agora, é de que a concessão encerra em julho, mais quatro, cinco meses, talvez, novembro, prorrogaria a atual concessão para findar o processo de concessão. No máximo, em dezembro, janeiro, estaríamos contratando, a nova concessionaria estaria firmando contrato. Contado daí há dois anos, nós teríamos até dois anos – por que se falou, de repente, um ano – nós estaríamos eliminando o famigerado pedágio de Porto Alegre para Gravataí. Não é o melhor dos mundos. Mas, convenhamos, é melhor do que manter o pedágio. Não é o que gostaríamos, todos nós gostaríamos que não tivesse pedágio, e que a União, o Governo tivesse condições de manter a estrada no nível de qualidade que ela tem hoje. Não é o que gostaríamos, manter esse pedágio por mais um ano e meio, dois anos. Isso é razoável, admissível. Só que me parece que o resultado dessa Audiência Pública, dessa salutar Audiência Pública, vai nos levar para um tempo maior. Parece que, se acatado que seja a justa reinvindicação da maioria, de que o debate seja ampliado, talvez essa prorrogação da atual concessionaria, ao invés de quatro, cinco meses, tem que ser por um ano, dois anos. A contar daí, mais dois anos, o pedágio fica onde está. Isso não serve para Gravataí, não serve para Cachoeirinha, não serve para Alvorada. Penso que o Prefeito de Cachoeirinha concorda, o Prefeito de Gravataí, eu consultei ele antes. Não serve para Alvorada, não serve para Viamão, não serve para nossa região. Aí, quem sabe, se nós vamos falar daqui há três, quatro anos, numa nova concessionaria, possamos voltar para a região de novo, a um projeto de tirar a praça, que era construir vias alternativas. Eu sei que não é objeto da nossa audiência de hoje, mas é uma alternativa. Construir vias alternativas, para que escape do pedágio. (Intervenção simultânea). Para concluir, temo muito pela prorrogação do tempo, não serve aos interesses da nossa região. Se isso se concretizar, me parece que a saída seja construir vias alternativas, para que os Municípios da região metropolitana tenham uma alternativa que não seja o pedágio.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da

União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Ainda, informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, informamos que a praça de Gravataí será mantida e deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

Outrossim, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

53. Nome: Eder Cícere (vice-Prefeito de Bom Retiro do Sul)

Contribuição: Meu boa tarde a todos. Cumprimentar a mesa. Falando em nome de Bom Retiro do Sul, sou vice-Prefeito de Bom Retiro do Sul. Sou cadeirante, devido ao deslocamento aqui a trás. Falando por Bom Retiro do Sul, se for para instalar o pedágio na BR 386, como era antes – somente, tivemos quatorze anos o pedágio cobrando, e não teve uma melhoria. Só para botar tachões, ambulância, cobrança, um guincho muito mal atendendo, Bom Retiro e o Vale do Taquari não querem isso. O Vale do Taquari quer melhorias. Se o pedágio for colocado com preço justo e com melhorias. Falam que a ANTT fez esse estudo detalhadamente, só que eu acho que esqueceram de ver Bom Retiro do Sul, que é pequenino mesmo, só doze mil habitantes. Só que esqueceram de fazer o trevo lá, ANTT, DNIT e engenheiros do governo federal, esqueceram de fazer um acesso digno a população de Bom Retiro do Sul, onde acontece acidentes. O levantamento da Policia Federal, do ano passado, de dois mil e dezesseis: onze acidentes, uma morte, cinco pessoas

gravemente feridas com sequelas, quatro pessoas com escoriações. Sem falar que, no projeto, que não tem uma alça, volto a falar, não tem acesso digno a nossa população. E, quem passa pela rodovia – não falando só por Bom Retiro -, vendo uma rua lateral, podem procurar aí, não tem nada no projeto de vocês referenciado a Bom Retiro, a não ser uma rotula prolongada. Então, aqui estou com um oficio para protocolar e reivindicar, junto ao Vale do Taquari, as audiências para o Vale do Taquari, para termos uma discussão mais ampla, e podermos fazer algo diferente para o nosso Município e para o Vale do Taquari. Sendo também – para concluir -, que a região de Estrela, Lajeado e Bom Retiro do Sul, mostra que vocês não tiveram contato com a PRF, que tem um alto índice de roubo de caminhões. Vocês não estão pensando em nada da Segurança Pública, mas sim e somente arrecada. Se for para colocar o pedágio, volto a dizer, Bom Retiro do Sul, desde que façam obras e melhorias, não só para Bom Retiro do Sul e, sim, para o Vale do Taquari. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os estudos preveem que o atual entroncamento em nível com a RS-128 seja transformado numa interseção em desnível do tipo diamante, o que melhorará significativamente as condições de segurança dos usuários, que é o principal problema no acesso a Bom Retiro do Sul.

54. **Nome: Mariela Portes, (vereadora de Lajeado)**

Contribuição: Meu nome é Mariela Portes, sou vereadora do PSDB, de Lajeado. Tem duas coisas bem simples e de fácil entendimento para vocês, para o governo federal, e já dou o recado para o governo estadual. Eu não admito, e a sociedade do Vale do Taquari não admite que o governo se retire, se exclua das suas responsabilidades com as cidades do Vale e as cidades de todo estado. Qual é a contrapartida do governo? Ou, ele simplesmente vai lá e diz: agora vocês se viram e vão pagar para ter obras. E o dinheiro dos nossos impostos, aonde está? Porque vamos ter que pagar (intervenção simultânea) pedágios, e vamos ser responsáveis por todas as obras que vão acontecer lá. Isso não é justo. A segunda coisa que eu quero dizer para vocês: se o contrato não mudar, e se o governo não tiver nenhuma contrapartida, somos contra o pedágio, porque não aceitamos pagar isso sozinhos. É isso. Muito obrigada.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já

contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

55. Nome: Idionei Oliveira Vieira (presidente da CONDASB)

Contribuição: Presidente, eu falo, nessa oportunidade, em nome do Conselho Regional de Desenvolvimento do Alto da Serra do Botucaraí, que atende dezesseis Municípios da região: Campos Borges, Alto Alegre, Espumoso, Vitor Cressi, Tio Hugo, (inaudível), Itapuca, Soledade, Fontoura Xavier, (inaudível), Gramado, Xavier, (inaudível). Da Associação dos Municípios da região do Alto da Serra do Botucaraí, e da Associação de Vereadores do Alto da Serra do Botucaraí. Queremos, nessa oportunidade, solicitar à mesa, o aumento do dialogo nesse processo com a região do Alto da Serra do Botucaraí. Dois pedágios serão postos naquela região. E, nós precisamos que a Agencia Nacional ouça as nossas

comunidades. E, ouvidas as nossas comunidades, para discutirmos questões importantíssimas, como a duplicação da 386, o prazo de início dessa duplicação, o início das obras de conservação. Discutir o que precisa ser feito, no olhar dos Municípios dessa região. E, também, a questão da BR um cinco três, que o trecho dela é estadualizado, há uma confusão se é federal ou se é estadual, no trecho entre Tio Hugo e Passo Fundo. É premente a necessidade. Vamos ter posições favoráveis e contrários, como todo processo em que haja participação da sociedade, nós vamos ter posicionamentos. Mas, jamais podemos negar a oportunidade das pessoas participarem do processo. A nossa região é distante, a duplicação é premente. Poucas pessoas conseguiram vir aqui, hoje. O espaço é pequeno, e tinha muitos outros Municípios em toda essa concessão, para estarem aqui. Então, a oportunidade que essas regiões precisam ter para discutir, como estamos aqui, vendo maciça participação da região metropolitana, uma maciça participação da região dos Vales, com o CORED dessa região. E a importância que tem, para nós, esse processo de duplicação da 386. Fizemos essa solicitação, para que o Vale do Taquari, para que o Alto da Serra do Botucaraí, tenham oportunidade para poderem expressar o seu sentimento em relação aos pedágios e às obras que são necessárias para a sua efetivação. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Informamos ainda que o trecho da BR-153/RS, entre Tio Hugo e Passo Fundo, não faz parte do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

56. Nome: Ildo Paulo Salve (vereador de Lajeado)

Contribuição: Saúdo a mesa, e a todos que aqui prestigiam essa Audiência Pública, senhor presidente e demais membros da mesa. Inicialmente, quero fazer uma pergunta, depois, os senhores podem responder. Essa audiência, e a de Brasília, tem caráter deliberativo? Uma segunda questão: nós somos quinze vereadores, está aqui o nosso presidente e quase todos os vereadores de Lajeado. Mas, alguns não vieram porque o espaço era muito pequeno. Em Brasília, serão os trezentos lugares, ou terá um lugar maior? Porque eu estarei em Brasília e gostaria de saber isso. Primeiro, SAMU, quanto tem de pedágio? A ponte do

Guaíba, quanto tem de pedágio? A BR 386, o trecho já duplicado e os trinta milhões que estão garantidos para terminar a duplicação, quanto tem de pedágio? A 101, pessoal de Santa Catarina, quanto tem de pedágio? O trevo diamante, em Lajeado, na intercessão três quatro sete, mais quatrocentos e setenta, se vocês olharem, já está sendo reformado. (Inaudível) está sendo reformado. Eu li todo edital, observei junto com o pessoal técnico. Tem muita coisa para mudar, especialmente, nosso Prefeito Marcelo Calmo, e todos que estão aqui, secretários, nós precisamos - Marco Werno, de Estrela - de um estudo atualizado da travessia urbana de Lajeado – Estrela, como está sendo feito em Pelotas, como está sendo feito em Santa Cruz, no nosso estado. Porque, se for como foi quase concluída em Fazenda Vila Nova, do nosso Prefeito Sensi, nós precisamos pensar a travessia urbana de Lajeado. Nós pensamos, quem sabe que não está previsto no contrato, fazer da Fazenda Vila Nova até a Ponte de Forquetinha. Fazer, não com asfalto, mas com concreto. Que tenhamos um pavimento melhor. Lajeado, Estrela, o Vale do Taquari, o estado, irmanando com nosso estado irmão, Santa Catarina, queremos mais audiências públicas. Nossa Câmara já protocolou, já mandou para a ANTT um pedido. Solicitamos, encarecidamente, que isso seja atendido, porque nós precisamos discutir mais isso, senhor presidente. O senhor mesmo percebeu aqui. Aguardamos uma resposta positiva e, até Brasília. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Quanto à terceirização dos serviços de atendimento mecânico, fica a cargo da futura concessionária escolher a estrutura que lhe parecer mais adequada (frota própria ou terceirizada ou ainda convênio com empresas locais). Página 161 de 421

Informamos ainda que a execução das obras da Nova Ponte do Guaíba não faz parte do escopo do projeto de concessão apresentado; da mesma forma, as obras de duplicação da BR-386 em andamento pelo DNIT já foram contempladas como concluídas neste projeto.

57. Nome: Paulo Renato Menzel (presidente da Câmara Brasileira de Interlogistica)

Contribuição: Boa tarde, senhor presidente. Meu nome é Paulo Menzel. Nesse ato, represento a Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura e, também, como vice-presidente regional da ABRALOG – Associação Brasileira de Logística. Minhas observações nessa parte são, absolutamente técnicas, e estão baseadas num profundo estudo, profundo e detalhado estudo sobre a documentação disponibilizada no site da ANTT. Mas, senhores, respeitando a opinião de todos, as minhas observações são feitas com um trabalho de campo, indo a cada Município e percorrendo a 386, a 290, em cada um dos seus quilômetros. Digo, novamente, que eu respeito a opinião de todos, mas eu quero trazer uma visão do Rio Grande do Sul. Nós estamos começando com este ato aqui, hoje, um ato histórico para o estado, que visa, efetivamente, trazer melhoria na sua infraestrutura, e melhoria no seu desenvolvimento e no seu sistema logístico. A concessão ora proposta é de fundamental importância para o estado do Rio Grande do Sul, e eu baseio isso em números. O custo logístico do Estado do Rio Grande do Sul, está em vinte ponto zero dois por cento do PIB do estado. Para quem não está familiarizado com os números, este número deveria ser seis ponto dois do PIB. Estamos pagando – eu chamo isso do custo de não ter infraestrutura, o custo de não ter logística, que deveria ser seis ponto dois... se isso parece exagerado, o ruim, meu caro Fábio, é que esse número cresce de zero três, e já cresceu zero seis por cento ao ano. Nós nos colocamos à sua inteira disposição para ajuda-los, porque nós sabemos o detalhe do detalhe dos centavos da economia do Rio Grande do Sul, e o que essa concessão impacta no custo logístico do estado do Rio Grande do Sul. Podemos auxilia-los sobremaneira nesse sentido. Repito, minha posição é absolutamente técnica, de conhecer a cada um dos Municípios dos senhores. E afirmo aqui, mais uma vez digo, respeitando a cada uma das visões locais, das reinvindicações locais. É necessário que se olhe para o bem do Rio Grande, o bem de todos. Este modelo que aí está, não é o melhor dos mundos para o Rio Grande do Sul. Nós precisaríamos – Fábio, você está certo – (inaudível), mas não está. Eu afirmo com todas as letras, senhores, meus caros rio-grandenses, afirmo, com este modelo nós começamos a evitar que o custo logístico do Estado do Rio Grande do Sul cresça tanto quanto vem crescendo. Isto é fato, estou disposto, estou à disposição, meu telefone está na internet, me consultem, eu posso resgatar planilha a planilha, para mostrar aos senhores que, de fato, nós começamos a diminuir o custo de Logística do Estado do Rio Grande do Sul. Trazendo de volta o que nós já perdemos há muito tempo: produtividade e competitividade para todo o Rio Grande. Esse lote de concessão – quinze segundos, presidente, já sei que meu tempo esgotou – é um marco histórico para esse estado. Não podemos desmanchar esse lote de repente,

talvez, imaginar que a 386 não deva ser incluída. Não façam isso, porque essa rodovia é a rodovia a produção, onde escoa agronegócio, e irriga com produtos industrializados, uma centena ou mais de Municípios. Aí está a oportunidade, meus caros gaúchos, de não esperarmos mais trinta ou quarenta anos pela duplicação da 386. Talvez, eu concordo, ouvindo de novo a comunidade (inaudível). Precisamos obras mais urgentes. Mas, eu consulto: vocês querem obras imediatas, iniciando imediatamente, ou nada? Esperar quarenta anos para, de novo, começar a mexer nesse assunto. Mesmo que seja lento, vamos começar agora, vamos começar a resolver os cinquenta anos – presidente Leonardo, nós estamos atrasados cinquenta anos, no estado do Rio Grande do Sul, nas questões de logística -, por isso temos um custo de logística tão alto. Agradeço imensamente a compreensão do tempo excedido, e parabenizo a todos. E a todos gaúchos convoco para que lutem pelo bem de todos e, não, especificamente, pontualmente, o bem de cada um de vocês. Muito obrigado pela atenção.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição. De fato, a duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

58. Nome: Carlos Eduardo Hanzi (vereador de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde à mesa, boa tarde a todos os presentes. Começar falando a respeito do trabalho que já foi apresentado, que se começou mostrando algumas laminas, o senhor Castilho apresentou para todos. O senhor explicitou mais algumas características, alguns itens técnicos a respeito do que tem sido feito já há dois anos. Desde o primeiro pronunciamento que tivemos aqui, o que escutamos é que todas as comunidades não foram escutadas. Se a própria Polícia Rodoviária Federal, que já foi amplamente debatido aqui, não teve sequer espaço para se pronunciar diante das suas atividades, quem dirá os Municípios. E citamos, claro, não estamos olhando aqui cada um para o seu umbigo, estamos olhando pela nossa comunidade. Cada um que pode vir aqui, não está falando por si, está falando por toda uma comunidade. O nosso municio de Lajeado, colocando mais esses dois pedágios. O Município de Estrelas, os Municípios ao redor estão (inaudíveis) em pedágios. Não há como sair da nossa região, sem pagar pedágio. Eu não sei se isso também fez parte dessa análise de vinte e quatro meses que vocês fizeram, que sequer contataram os administradores públicos, se vocês nem sequem levaram em consideração, que houve uma troca, uma possível troca de governo, durante esse período, e que nossos Prefeitos não estão sabendo o que vocês estão planejando para a BR 386, que é a principal via que corta o nosso estado, faz a ligação, nos fez chegar até aqui. Então, vamos a outras regiões, vamos a outros Estados, chegamos a Santa Catarina, e o pedágio a dois e trinta. Chegamos aqui – eu posso dizer aos senhores, com toda certeza, Lajeado também tem computador, tem Excel, tem Google, podemos fazer planilhas igual vocês fazem. Agora, perguntar para o cidadão, para o Prefeito do Município, o que é necessário, tem que se dirigir até a nossa cidade, tem que perguntar para a nossa comunidade. Não dá para, simplesmente, ficar sentado na frente de um computar e acreditar que aquela comunidade vai aceitar o que está se impondo. É por isso que essa comunidade que está aqui, está tão briguenta, tão aguerrida contra o que está se propondo. O que se deseja. Comecem ao contrário, visualizem o que é necessário em cada comunidade, proponham alguma coisa. E não cheguem aqui com um pacote, dizendo que vai ser dez, três ou cinco trevos. Em Lajeado, o que vai acontecer, em Estrelas, qual vai ser a melhoria, em Canudos, no Vale, qualquer outro Município que, daqui a pouco, vai ser atingido, apesar de não passar a rodovia por lá. Mas, essas pessoas que estão aqui não estão sabendo na integra tudo o que vocês estão fazendo, porque faltou Audiência Pública nos locais que são diretamente atingidos. Lajeado deverá ter sim uma Audiência Pública, senão só do Município, quem sabe, regional. Fazemos questão que isso venha a acontecer. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em

vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

59. Nome: Waldir Glaw (vereador de Lajeado)

Contribuição: Cumprimentar a mesa, cumprimentar a todos que estão aqui, Prefeito de Lajeado, vereadores. Sabe porque, presidente, vieram quinze vereadores – não vieram quinze, vieram treze -, porque impacta muito a questão dos pedágios para a nossa região. Sabe quanto o custo disso para o Município de Lajeado, essa vinda de treze vereadores, mais a comitiva do Prefeito? Porque foi feita Audiência Pública em Gravataí e, não, em Lajeado? Porque os Municípios mais atingidos estão ali, a conta. (Inaudível) Brasília, senhor presidente, eu queria que o senhor me respondesse. Nós vamos em quatro vereadores de Lajeado, a Brasília. Olha o custo disso ao Município. Então, eu pergunto, porque não fazer uma Audiência Pública em Lajeado, outra no Alto da Serra. Porque eu não consigo acreditar que nós, que somos os maiores atingidos, temos que ir à Brasília, fazer o que lá, encher tripa? Não concordo com isso. Presidente, pelo amor de Deus, precisamos ter audiências públicas no Vale do Taquari, e nos Municípios atingidos. Eu disse, como presidente da Câmara de vereadores de Lajeado, a todos na tribuna: vão brigar pela nossa região. Porque, do jeito que está vindo, nós não podemos aceitar. Com todo respeito. Eu até fico sentido pelo que os senhores têm que ouvir aqui, hoje. Devem sair daqui com as orelhas doídas. Mas, está mal planejado o traço. Essa Audiência Pública não precisaria ser aqui. Fizeram uma em Gravataí, uma no Vale do Taquari. Brasília, esquece Audiência Pública, para que lá?

Eles não vão usar essa rodovia. Quem vai pagar aos gaúchos, pelo amor de Deus. Vamos nos respeitar. Eu disse eu isso na UNIVATES, temos que politizar sim essa concessão. Temos que envolver nossos deputados gaúcho e, principalmente os federais. Eles têm que se apresentar, eles têm que dizer se são contra ou a favor. Eu não digo que sou totalmente contra, mas os valores, do jeito que estão os valores, nós vamos ficar isolados. As empresas, o quanto vão pagar todo dia, quando botarem seus caminhões na rua. Não há condições. Imagina um cidadão, que sai de Lajeado a Porto Alegre, vai pagar quatro pedágios, ida e volta. Sem condições. Muito obrigado. Me desculpe, mas, do jeito que está posto, nós não podemos aceitar. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Gostaríamos de lembrar que a ANTT é uma Autarquia Federal com sede em Brasília, o que explica a sessão presencial na Capital Federal.

Cabe também salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

60. Nome: Marco Antonio Cardoso Barbosa

Contribuição: Boa tarde a todos e a todas. Saudar a mesa, na pessoa do senhor Castilho, superintendente da ANTT. Quero lamentar, em primeiro lugar, o movimento livre acesso à

Free Way. Movimento criado desde dois mil e dez, quando aconteceu uma audiência na frente da Rodoviária, no hotel, para discutir exatamente Gravataí e Cachoeirinha, a questão do pedágio na época. A ANTT, através do então diretor geral, disse que não haveria condição de discutir nada sobre os acessos e sobre a transferência do pedágio, em função de que haveria aumento de pedágio somente em 2017. Ficamos, desde lá, não agora, aguardando chegar esta audiência. Uma pena que o superintendente Castilho não está na mesa, mas nos recebeu em Brasília muito bem. Diretor Jorge Bastos nos recebeu diversas vezes. Criamos o movimento livre acesso à Free Way, com vários representantes que estão aqui presentes, dos quatro Municípios: Gravataí, Alvorada, Viamão e Cachoeirinha. Total desrespeito ao movimento livre acesso à Free Way. Não são ouvidos. Porque eu digo isso? Ser ouvido e não enxergar na tela os acessos para Cachoeirinha, é um absurdo. Deveria estar nesta tela que apresentaram as viabilidades, o livre acesso. Agora, estão querendo dar um cala boca - e eu lamento muito que Gravataí tenha entrado nessa esteira – com a transferência, prorrogando o contrato para mais dois anos. Se vocês quiserem nós prorrogamos por mais dois anos, aí está garantida a transferência. Não é possível termos uma concessão com vinte anos, onde se esperou aos quarenta e cinco do segundo tempo, para jogar um pacotão agora, para beneficiar quem. Se não é para beneficiar a comunidade, não é necessário fazer concessão. Me perdoem os técnicos da ANTT que disseram, inclusive, para nós, que toda discussão que nós estamos acompanhando, amigos e amigas que estão aqui presentes. Vocês não têm noção de quantas reuniões, de quantas vezes fomos à Brasília, também aqui em Porto Alegre, com a Marisa, da ANTT, discutindo para conseguir alguns avanços que só agora, em 2017, seria possível. Agora, querem passar por cima da lei, rasgando a constituição. Porque, as licitações não podem ser. Quando a constituição federal trouxe, e a lei oito meia, meia meia, que fala sobre as concessões, ela reserva à lei e, não ao administrador, o direito à tarefa de dar regras gerais para as concessões, com medida provisória que, na calada da noite que, em novembro, foi emitida pelo Presidente Temer. Inclusive, criaram o termo, pesquisem senhores: re-licitação. Aí se espanta, o membro da mesa, senhor Fábio, quando alguém criticou, conclui que pode haver entre empresários e políticos. Parece que é uma novidade no brasil. Não é de se espantar. Não estamos falando que os técnicos da ANTT não, mas há sim políticos interessados não no interesse da comunidade, mas em interesses privados. Eu falo em nome do conjunto das associações comerciais, das associações industriais desses Municípios. Eu não estou falando como político, embora eu seja político com muito orgulho. Quero dizer mais, senhores. Andaram ficando bravos, mas está falando na mídia, a CONCEPA é conhecida na nossa região, para os senhores e senhoras saber, como concessionaria Eliseu Padilha. Não é novidade, não adianta ficarem bravos com isso. A CONCEPA, o filho do senhor Eliseu Padilha, é o advogado da CONCEPA. Meus amigos, só por isso, e por estar sendo citada na Lava Jato,

deveria ser proibido os senhores falarem em prorrogação de contrato. Isso é um absurdo, e vamos acionar juridicamente se acontecer essa prorrogação. Vamos parar a Freeway de novo, se for preciso. Paramos duas vezes, e não vamos aceitar que passem por cima dos anseios da população. Chega de brincadeira. Isso não pode ser alvo para legitimar uma minuta de contrato que não contemple os anseios da comunidade. Lamentável essa postura.

Resposta da área técnica: Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Sobre a prorrogação do contrato da atual concessionária da Freeway (CONCEPA), o assunto não é objeto do escopo desta Audiência pública.

61. Nome: Moacir Francisco Teixeira (Prefeito de São João do Sul)

Contribuição: Boa tarde a todos. Cumprimentar a mesa. Dizer que sou Prefeito de São João do Sul, um Município que vai participar com apenas dois quilômetros de estrada pedagiada. Mas, o pedágio vai se instalar, pelo que está previsto, no Município de São Joao do Sul. Então, o pedágio começa aqui e, termina exatamente no trevo de São João do Sul, e o pedágio está sendo construído lá. Aí vem a questão: precisamos ser ouvidos, precisamos

deliberar alguma coisa sobre o nosso Município. Então, eu gostaria que o presidente registrasse para que haja, também lá, uma Audiência Pública, alguma coisa para que o Município de São João do Sul e Passo de Torres possa se manifestar em favor disso. Caso contrário, temos uma comunidade de Barrinha, que fica um pouquinho para cá do pedágio que, se sair o pedágio naquele local, ela não tem como chegar a sede do Município para levar uma criança no posto de saúde, para ir ao mercado fazer compras, ou para ir aos correios buscar uma carta. Tem que pagar o pedágio ida e volta. Ao mesmo tempo, se a comunidade de Barrinha, se quiser sair para o Rio Grande do Sul, tem que ir ao trevo de São Joao do Sul para retornar para vir para cá, tem que pagar o pedágio duas vezes também. Eu gostaria que o presidente, os senhores anotassem essa nossa reinvindicação, e levassem ao conhecimento, que precisamos fazer algo por São Joao do Sul. Um Município pobre, um Município pequeno, e não podemos instalar lá uma praça de pedágio que venha causar transtorno para a comunidade. Fica o meu pedido, este é o meu registro, espero que o senhor anote a nossa reinvindicação. É um Município pequeno e pobre, como falei, e não podemos travar o desenvolvimento com a instalação de uma praça de pedágio, onde vamos participar com apenas dois quilômetros de estrada pedagiada. Obrigado.

Resposta da área técnica: Conforme solicitado pelas lideranças locais, foi realizada uma sessão presencial em São João do Sul/SC no dia 24/03/2017.

Ainda informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

62. Nome: Ari Rabaioli (presidente da FRETRANSESC)

Contribuição: Boa tarde a todos. Sou presidente da Federação das Empresas de Transportes e Cargas, do Estado de Santa Catarina. A nossa dúvida está em relação ao trecho da praça de pedágio de Paulo Lopes, até o quatro cinco cinco. Não está contemplada nessa concessão. Ficou a dúvida sobre os duzentos e poucos quilômetros, entre Paulo Lopes e o quatro cinco cinco. Outra questão que nós percebemos nesses investimentos dessa concessão, é a falta de pontes de apoio para descanso dos nossos motoristas. Nós construímos a resolução doze seiscentos e dezenove, que regulamenta a profissão dos motoristas. Nós ouvimos o sindicato dos motoristas, dos empresários, Ministério público do trabalho e sociedade, para construímos uma lei. E, nesse projeto, contemplava os pontos de parada, a cada cinco horas e meia, nossos motoristas precisam parar para fazer o descanso. Precisam fazer intervalo na interjornada. Infelizmente, nós não temos, hoje, onde eles possam parar. Temos que cumprir uma lei e eles não tem onde parar. Eles têm que se limitar a parar em postos de gasolina, e os postos só aceitam os que são clientes. Como nós, como Federação das empresas de Transportes, sugerimos que, com essa concessão e

as futuras, estejam implementados, a cada duzentos quilômetros, um ponto de parada de descanso para os nossos motoristas. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Obrigado pela contribuição. O senhor se referia ao trecho acima desse projeto que, também está sendo analisado. Ou seja, seria do final desse projeto, em São Joao do Sul, até a atual autopista Litoral Sul. Ali, é objeto de outro estudo. O segundo ponto, você tem razão, a ANTT, o Ministério, a EPL, estão preocupados com essa questão de pontos de parada. No programa de exploração da rodovia, cobramos da concessionaria, a apresentação de estudos para, justamente, a implantação de pontos de parada. Deixamos seis meses para ela apresentar esses estudos, após o início da concessão, para que ela possa analisar qual seria os melhores locais para essa implantação. Obrigado.

Resposta da área técnica: O projeto de concessão da BR-101/SC, no trecho entre a Ponte sobre o Rio da Madre e a divisa SC/RS, totalizando 220 km, foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 02/2015 e publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015, não fazendo, portanto, parte do escopo da Rodovia de Integração do Sul.

Cabe informar que o referido projeto foi qualificado pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República pelo Decreto nº 9.059, publicado no Diário Oficial da União em 26/05/2017.

63. **Nome: Cintia Agostini (presidente da CODEVAST)**

Contribuição: Boa tarde à mesa, boa tarde a todos. Não é por nada que eu também estou aqui, falando (intervenção simultânea) em nome do Vale do Taquari. Estou aqui, representando o Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari que, na segunda feira passada, reuniu mais de cem pessoas na região. Não é por nada que todos nós estamos pedindo o que estamos pedindo. Dos quatrocentos e sessenta e oito quilômetros a serem concedidos – da 290, da 101 e, da 386 – duzentos e sessenta estão na 386. O Vale do Taquari são trinta e seis Municípios e, já possui três praças de pedágio estadual: Encantado, Cruzeiro do Sul e Boa Vista. Agora, para ir a Passo Fundo, serão mais duas praças, para vir a Porto Alegre, são mais duas praças. Imaginem os senhores e as senhoras, que estamos falando de uma região cerceada por pedágios. O nosso direito de ir e vir, originalmente, todos queremos e preferimos e não queremos pagar por ele. No entanto, nós temos a consciência que o debate pode nos levar a uma discussão mais justa, daquilo que sempre quisemos, que é a duplicação da 386. Mas, há um preço condizente com a nossa capacidade de pagamento. São onze Municípios, na nossa região, que são lindeiras ou que seus acessos estão na 386. Algumas dessas obras estão lá, porque nós olhamos isso no edital, outras não estão. Algumas, nós não concordamos, outras, achamos que tem que ser melhoradas. No entanto, da publicação do edital até hoje, dia treze, não houve tempo

suficiente para conseguirmos uma proposição, inclusive, da melhoria das obras. Nosso pedido inicial, é sim de uma Audiência Pública na nossa região, é sim de audiências públicas em outras regiões. Porque é em função, em prol de tempo maior de análise, de empoderamento da sociedade do que está posto neste edital, porque estamos decidindo trinta anos da estrada da produção do Rio Grande do Sul. Quarenta por cento desse estado passa pela 386. E, nessas condições, a nossa decisão, enquanto sociedade, enquanto governo, não pode ser uma decisão tomada nas condições que está posta hoje. Temos que ter um tempo maior para debate e, temos que, enquanto sociedade, nos empoderarmos disso e, aí sim, decidirmos o que queremos e sustenta como melhor para o Vale do Taquari, para as vidas do Vale do Taquari, para outras regiões, e para a competitividade da nossa região. Obrigada.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

64. Nome: Ito José Lanius, (presidente da CIC de Taquari)

Contribuição: Corrigindo, Ito José Lanius, presidente do CIC – Câmara da Industria e Comercio, do Vale do Taquari. Como já diversas pessoas falaram da nossa região, me associo a todas as falas, às vezes, um pouco diferentes. Mas, de um modo geral, eu quero, em nome dos empresários – e nos realmente discutimos o tema, mesmo que com pouco tema, por isso, nos associamos ao que falou a minha antecessora, Cintia, presidente da CODEVAST –, nós precisamos de uma audiência local. Assim mesmo, quero elogiar o esforço dos técnicos, das pessoas, porque me parece que construir um projeto desses, não é pouca coisa. Mas, gostaria que vocês se associassem a nós, até como Agencia Nacional de Transportes Terrestres, preocupados com a melhoria - e eu cumprimento Paulo Menzel, que não está mais aqui, mas tive a oportunidade de ouvi-lo por mais de hora falar sobre essa questão. É por isso que os empresários admitem a presença do pedágio. Muitos acham que somos favoráveis e que o outro é contra. Mas admitimos que temos que puxar mais dinheiro para o nosso bolso, para investirmos em algo, para termos melhorias. Mas, para que isso represente investimento, nós temos que ajustar essas relações, construirmos algo

aceitável de ambas as partes. Eu gostaria que os senhores se lembrassem – essa é uma das minhas missões aqui – que, em dois mil e um, a partir da lei dez mil trezentos e trinta e seis, foi criada a CIDE. E a CIDE, infelizmente ou felizmente, arrecadou sessenta e oito bilhões de reais, e aplicou apenas trinta e cinco bilhões nas rodovias. E o objetivo claro era esse. Então, eu gostaria que os senhores, quando vierem aqui, já tem que vir com essa cara de dizer: nós não estamos com muita credibilidade com aquela gente, porque o governo não está fazendo seu tema de casa. Eu gostaria que vocês olhassem também para os trezentos milhões que o governo federal, atualmente, aplica no orçamento – e o está fazendo bem – para manter a BR 386. Estou falando só da BR 386, para manter os seus serviços. Não nos repassem em cem por cento esses custos, compartilhem conosco. Vamos pegar parte do valor da CIDE, vamos ver do orçamento que a União tem, e vamos construir uma tarifa aceitável. Vejam, estou falando com vocês: aceitável. O cenário econômico atual, não sugere uma aceitação fácil. Eu gostaria que os senhores não subestimassem, mas, especialmente, não deem motivos – enfatizar bem isso – para que a sociedade reaja. Porque, se ela tiver motivos, vamos ter embates grandes. Vamos construir isso com serenidade, com tranquilidade. Mas, acima de tudo, com seriedade e transparência. Obrigado.

Resposta da área técnica: Sobre investimento direto da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos

anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

65. Nome: Ivandro Carlos Rosa (diretor e engenheiro civil do Vale do Taquari)

Contribuição: Boa tarde a todos, à mesa. Para nós, é uma satisfação participar de uma Audiência Pública, que trata de um tema tão relevante e tão impactante na econômica e na vida das pessoas. Sabemos que o objetivo maior dessas duplicações, como o comandante da Policia Rodoviária Federal já relatou, sempre é a proteção da vida, e o melhor fluxo das pessoas em segurança. Agora, também temos que levar em conta o impacto na economia local desses Municípios. Avaliando o projeto e estudando o edita, na medida que foi possível, como relatou antes a Cintia, nossa presidente da CODEVAST, nós encontramos alguns balizamentos. Um dos balizamentos que temos lá é o VDMA, que é a média de circulação de veículos nas praças. Nos causou estranheza, apesar do número ser de 2015. Acho que seria o primeiro ponto, acho que precisaríamos ver da possibilidade de atualização desses dados. Porque sabemos que, de 2015 para cá, o quadro se alterou consideravelmente. Se a base de cálculo de custo de pedágio, é o VDMA, se nós tivéssemos dados mais recentes, poderíamos ter preços mais enxutos, do ponto de vista de recuperação de investimento. O número de VDMA, que está posto no edital, são dezoito mil cento e sessenta veículos. Esse número nos causa bastante estranheza, porque sabemos de levantamentos do Vale do Taquari, que temos uma circulação diária média acima de trinta mil veículos, no Vale do Taquari, e na 386. Me estranha, porque as demais rodovias, com certeza, têm fluxo mais intenso ainda do que a 386s. Ou seja, esse número de dezoito mil cento e sessenta veículos, na nossa opinião, deveria ser verificado e retomado. Não estamos questionando quem elaborou, mas gostaríamos que isso fosse realmente revisado. Temos dados do ano de dois mil e doze, daquele trecho, que já passavam mais de doze mil veículos, diariamente. Atualmente, essa média, realmente, se elevou consideravelmente. Agradecemos a oportunidade. Reforçando que o presidente Ito nos falou recentemente, nós precisamos de um diálogo construtivo e responsável. Porque nós, realmente, vamos tirar dinheiro do bolso para ajudar a custear uma obra que vai ser paga pelos nossos filhos e pelos nossos netos. Trinta anos, meus amigos, é muito tempo. E nós temos um trauma da última concessão de polos, que durou quinze. Então, nós temos um pé atrás com uma nova concessão que vai ser por trinta anos. Por isso, nosso cuidado na elaboração dos

parâmetros. Contrato assinado é contrato a ser seguido. Não vamos ter como questionar depois. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Fabio Freitas – Só queria fazer, novamente, um esclarecimento – e a intervenção que fazemos, é só para tentar contribuir com o dialogo que é feito com a sociedade. Com certeza, estamos ouvindo tudo que está sendo colocado aqui, e vamos considerar nas nossas avaliações. Mas esse contrato, essa proposta de novo contrato, se formos atualizar o VDMA, possivelmente, ele estaria um pouco abaixo. Porque, quando a atividade econômica cai, dado que a atividade econômica tem caído, isso reflete também no número de veículos, porque reflete em menos caminhões nas estradas. Talvez, com a safra de arroz que a região produziu, ou de soja, isso possa melhorar. Mas, o ano passado, não foi uma safra boa. Entoa, se atualizássemos para esse ano, bem possivelmente, teria um VDMA menor. Mas, de toda sorte, se estivéssemos equivocados em alguns desses cálculos de VDMA, com relação a estrutura e as obras que ocorrerão por trecho. O que esse contrato difere do passado, é que você não faz a obra antes da necessidade de engenharia de existir, de fato, a ampliação na capacidade de cada um dos trechos. Agora, se essa necessidade ocorrer de forma antecipada, o mecanismo contratual obriga a concessionaria a fazer a obra antecipadamente. Como, também, se ela não acontecer, ela pode ser postergada. O que vai determinar em que momento ocorrera a obra, ou não, é a capacidade de transporte da via, são parâmetros de engenharia, e não é mais a obrigação de investimento no ano A, B, ou C. nos trechos que já tem estourado o gatilho, apenas acomodamos a quantidade de quilômetros por ano, possível, do ponto de vista de engenharia a se fazer, se um custo absurdo, porque isso também se reflete diretamente na tarifa. Foi um pouco do que tentamos ajustar no processo do estudo.

Resposta da área técnica: Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica. Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão

sendo
ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio
módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e
econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado
em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Ainda, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como
consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

66. Nome: Marcelo Calmo (Prefeito de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde a todos. Eu agradeço a maciça representatividade que o Vale do Taquari nos traz hoje, nessa data importante, para discutir o nosso futuro de trinta anos. Uma das nossas principais características é a nossa posição geográfica. E nós, realmente, nos preocupamos com ela, em defender essa posição geográfica, mas sabendo que obras de infraestrutura são essenciais, tanto para a região, como para todo estado. O que nos deixa perplexos é que, desde o primeiro momento, mantemos contato com o governo, e procuramos entender qual a política para concessões e para investimentos na nossa região. E, até a publicação do edital, que se deu agora, no final do mês de janeiro, o retorno que nos era dado, era de que a concessão das rodovias sairia e, o Vale do Taquari, por ter um grande fluxo de veículos e, por ser um gargalo, um dos pontos mais perigosos da 386, teriam seus investimentos concentrados nos primeiros cinco anos da concessão. Além desse prazo de investimento, nós sempre debatemos, com o governo federal, as obras que, para uns era importante, mas a realidade local demonstrava que eram outras. Tudo isso serve para confirmar aquilo que foi dito por todos os representantes da nossa região, todos os Municípios, independentemente de cor partidária, de que é fundamental que voltemos a discutir na região novamente esse assunto. A proposta de prorrogação da concessão da CONCEPA, já é um elemento que também deve ser considerado. O contrato de trinta anos, exige que tenhamos um pouco mais de discussão. Nós não conseguimos, nesse curto espaço de tempo, apresentar as nossas reinvindicações, aquilo que a comunidade realmente almeja, e não conseguimos apresentar também a reinvindicação da nossa estrutura, dos nossos produtores, daquilo que conseguiria suportar como tarifa. Esse edital, nessa magnitude, é muito difícil que muitas empresas haverão concorrendo. Então, dificilmente, vamos fugir de uma tarifa próxima desses elementos que estão sendo apresentados. Isso também assusta. Estamos abertos à discussão, estamos abertos ao diálogo, e queremos

construir, juntos com vocês, para que consigamos então um futuro melhor para todos nós. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Cabe também salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

67. Nome: Sidney Ecker (vice-presidente da CODEVAST)

Contribuição: Sidney Ecker, vice-presidente do CODEVAST. O Vale do Taquari muito bem representado, muito foi falado. Mas, só complementar agora, aquilo que o Prefeito Marcelo que, pelo curso espaço, acho que não pode concluir. A nossa região do Vale do Taquari é

uma região de pequenos produtores. A agricultura familiar, na nossa região, é muito forte. Só um exemplo: nós estamos lá, em torno de doze mil produtores de leite, e produzimos mais de um milhão, um milhão e duzentos mil litros de leite dia. E toda essa produção do Vale do Taquari tem que sair da região e, acaba vindo para Porto Alegre, região metropolitana, na sua grande parte. E nós, tendo dois pedágios nesse caminho, nossa competitividade vai ter muita dificuldade com outras regiões. Então, a região acaba sendo penalizada nessa parte econômica. Acho que, no restante, o Vale já foi muito bem colocado e, por isso, que nós muito gostaríamos de uma Audiência Pública dentro do Vale do Taquari. Também, tanto se fala em planejamento de futuro. Como foi falado, são onze Municípios da região, que passa pela BR 386. Acho que é importante ter um pouco mais de tempo, cada Município. Antes, Bom Retiro se manifestou, mas temos Marques de Souza, tantos outros Municípios, que também precisa. O Vale cresce muito e, dentro de trinta anos, o que vai acontecer a esse vale? Tem que ter um pouquinho mais de planejamento, para essas obras e esse contrato ser benéfico para a região do Vale do Taquari. E ainda essa questão de dois pedágios, vai nos trazer imensas dificuldades econômicas, em termos de competitividade no Vale do Taquari. Muito obrigada.

Resposta da área técnica: Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre a quantidade de praças de pedágio, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

68. **Nome:** **Darci Luiz Zoti Filho (diretor da FEDERASUL)**

Contribuição: Boa tarde, já quase boa noite. Vou ser bem objetivo na minha fala. Estou aqui, hoje, representando a FEDERASUL. A presidente Simone Leite, pediu desculpa à mesa. Represento a FEDERASUL que possui duzentos e quinze entidades, associações comerciais e industriais por todo interior do Rio Grande do Sul. Represento, também aqui, a AGV, Associação Gaúcha para desenvolvimento do Varejo, representando presidente Wilson

(inaudível), que são cento e trinta e cinco CDLs, espalhados por todo o estado. Eu anotei alguns pontos que eu queria rapidamente passar. Primeiro, o pedágio de Gravataí, particularmente, onde ele está, está travando o desenvolvimento de quatro Municípios da região metropolitana: Gravataí, Cachoeirinha, Alvorada e Viamão. A minha associação de origem, é Cachoeirinha. Sinto diariamente esse problema. Além disso, esse pedágio criou um transito, tranca as cidades e, em determinados horários, fica praticamente impossível se andar em Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada, Zona Norte de Porto Alegre, que também vira uma rota de fuga do pedágio, assim como as outras que eu mencionei. Os Municípios que eu mencionei, os quatro, estão há cinco anos numa luta, várias idas a Brasília, a ANTT em Porto Alegre, entre outras audiências, enfim. E nós não aceitamos, de forma alguma, a prorrogação do contrato. Se a ANTT não foi competente – talvez, não seja culpa exclusiva da ANTT – em ter conseguido equacionar essa situação até julho, quando vence, nós não podemos ser penalizados. Nossa posição é clara, não vamos aceitar a prorrogação. Vamos usar as vias legais e outras vias que foram necessárias. A questão de se tirar a praça de Gravataí, nossa sugestão é que o governo federal, via DNIT, assuma esse trecho, até nós esclarecermos tantos problemas que, estamos vendo que estão sendo trazidos por outros Municípios para serem avaliados, novas audiências públicas. Então, nossa proposta é que o governo federal assuma esse trecho da rodovia, enquanto essa situação não ficar equacionada. Também queria comentar que, numa das idas a Brasília, o superintendente Castilho nos recebeu, e ele nos colocou bem assim: que o projeto técnico já estava bem adiantado e, que previa a mudança da praça de pedágio. Mas, nos alertou o superintendente, que essa decisão seria uma decisão política. Lembras, Castilho, dessa nossa reunião lá? Quando o Castilho nos falou isso, nos veio uma preocupação imensa, uma nuvem já começou a nos preocupar. Porque, sabemos que, muitas vezes, a questão política não obedece a necessidade da sociedade. Outra última colocação, com relação à sugestão de pedagiamento, que se faça por forma de quilometragem rodada, algum tipo de cancela. Assim, justo, se a pessoa rodou cinco quilômetros, vai pagar cinquenta centavos, se rodou cinquenta, vai pagar proporcional. E uma última observação: o projeto não foi discutido com as nossas comunidades, coo o senhor Fábio comentou. Nunca discutimos esse projeto que foi trazido direto de Brasília. Isso foi uma coisa errada. O projeto teria que ter ouvido primeiro as comunidades, que saibamos, isso não aconteceu. E, também, comentar que acredito, senhor Leonardo, não somos nós que temos que procurar no site da ANTT, o projeto. Acho que a ANTT tem a obrigação de nos informar que está sendo feito um projeto, e nos deixar a par dele. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Luis Fernando Castilho – Só para deixar claro, senão as falas do colega acabam me complicando um pouco. Não falei que era uma questão política. O que eu falei na ocasião,

foi (intervenção fora do microfone). Eu falei que caberia ao formulador de política pública, que é o Ministério dos transportes, essa decisão. Talvez se tenha confundido o termo "formador de política pública", por "decisão política". A Agencia não é um órgão de governo, é órgão de estado, e não tem relação com as questões políticas. Para deixar muito claro. Stéphane Quebaud – Vou comentar a sua fala, quando à cobrança proporcional à distância percorrida. Na verdade, nossa modelagem já contempla isso. Tanto é que vocês podem observar que as praças têm diferente valores e tarifas, devido ao trecho que elas contemplam na rodovia. Sobre real cobrança por quilometro percorrido, isso é uma questão que sempre temos em audiência. A tecnologia existe para isso, teríamos de ter que implantar pórticos que possam ler, antenas colocadas nos veículos. Mas se, tecnicamente, isso é possível, completamente dominado hoje, legalmente, não temos respaldo para poder tornar isso obrigatório, vamos dizer assim. Infelizmente, por enquanto, não implementamos essa política de tarifação.

Fábio Freitas – Essa discussão, tivemos há alguns anos atrás, tentando botar como obrigatório. Não ter a cobrança na praça, ou pelo menos, começar com isso. Ser automático, como quando você tem a tag e passa. Mas, a OAB Nacional entrou com uma ação civil pública, achando que estávamos invadindo a privacidade das pessoas, porque aquilo poderia monitorar em todos os cantos, etc. E acabou gerando um processo que isso não avançou da maneira que queríamos. Além do mais, se você pega a relação dos DETRANS – acho que aqui não deve ser muito diferente -, temos um grande número de veículos informais, que não paga IPVA, não pagam IPTU, não estão formalizados. Então, para esses, que não são em número pequeno – no Nordeste, isso chega a cinquenta por cento dos veículos que estão em circulação. Eles não são formalizados. Tem uma dificuldade objetiva, dentro da nossa cultura, que precisa mudar, para que isso possa virar uma realidade.

Resposta da área técnica: Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da

União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.
Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Por fim, confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

69. **Nome: Sandro Weber (presidente do legislativo da Câmara de Dom Pedro de Alcantara)**

Contribuição: Boa tarde, Leonardo, aos demais da mesa. Boa tarde aos senhores e senhoras. Primeiro, antes de falar de concessão, tenho que falar para as empresas construídas entre (inaudível) obra. Porque, vejam os senhores, por falta de área de passeio, duas pessoas morreram na rua lateral. Estão lá as placas de redutores de velocidade, mas os redutores de velocidade não estão lá. Iluminação pública e vários outros, elencados aqui. Desde dois mil e doze, viemos trabalhando, fizemos uma Audiência Pública. E, aqui, Dom Pedro de Alcantara, tem mais de vinte itens elencados. Itens esses que, também tem Torres, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Terra de Areia, Maquiné e Osório. Santa Catarina, então, abrange muito mais Municípios, e também tem os mesmos problemas. Problemas esses que, em cinco anos, já estão com defasagem do asfalto, retirando, porque já está deteriorada a pista de rolamento. Nós, como todos colocaram aqui, Dom Pedro, gostaria que fizesse mais audiências públicas. Ou Osório, ou Torres, ou as duas cidades. Deve ser melhor discutida essa questão. Vejam os senhores, o nosso acesso de Município, que é baixo e tem uma largura insuficiente. Ou seja, nós queremos um acesso largo, e que tenha altura de, no mínimo, cinco metros e vinte. As empresas, hoje, cada vez mais, têm dificuldades, não vão rodar mais seis quilômetros para acessar o Município. A rua, o acesso para o Município, pela rua lateral, é um quilometro e meio antes do Município. Ou seja, quem chega perto, vai ter que fazer mais seis quilômetros para acessar o Município. Queremos, também, uma contrapartida a nível regional, que beneficie quatro Municípios:

Dom Pedro, Morrinhos, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, e a Estrada dos Cunhas, no Município de Torres. Queremos um retorno no quilometro treze, próximo ao Paradouro oitenta e seis. Paradouro esse que, há quarenta anos está funcionando, Paradouro internacional. E, que por motivos esses, também os clientes não param porque tem que fazer seis quilômetros a mais. Investimentos já no primeiro ano de concessão, devido porque já está duplicado. E, também, a diminuição do tempo de concessão. Trinta anos é muito para uma rodovia que já está construída. Sem falar na sinalização vertical e horizontal. Essas seriam as principais reinvindicações. Se os senhores quiserem, realmente, que esse país tenha um pouco mais de dinheiro, eu gostaria que fosse encaminhada uma auditoria, independente do auditor público. Chega do sistema financeiro nos levar quase cinquenta por cento do nosso orçamento. Atentem para isso. Se, quase cinquenta por cento (inaudível). O sistema financeiro leva de nós a cada ano. Era isso, Leonardo. Eu gostaria que você ficasse com essa documentação, inclusive com laudo fotográfico anexo.

Resposta dada na sessão presencial:

Stéphane Quebaud – Duas observações. Primeiro, a questão do prazo da concessão. Quanto mais curto for, você vai ter menos tempo para amortizar o investimento. A tarifa seria mais cara. O segundo ponto, é claro que boa parte dos investimentos dizem respeito às obras de melhoria, às obras de duplicação. Mas, grande parte, também, diz respeito às obras de manutenção. Se deixarmos uma rodovia seis meses sem manutenção, você sabe o que acontece: buracos, deformação do pavimento, o mato crescendo. Boa parte desses investimentos e desse preço que apresentamos para vocês, diz respeito a essa fase de manutenção, de recuperação do trecho existente, e por aí vai. Então, não acredito que a concessão só trata de obras de ampliação e melhorias. Tem toda uma parte que é cuidar do patrimônio existente. Obrigado.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. A passagem inferior existente nesse local tem
gabarito de 4.80m, que permite a passagem da maior parte dos veículos, cuja altura máxima legal é de 4.40m. No entanto, será reforçada a sinalização de
altura e colocado um pórtico com limitação da altura a 4.50m. Será ainda assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar
condições de viragem adequadas para ónibus e carretas. Será também relocada a agulha de entrada na BR-101, sentido Porto Alegre, de modo a aumentar a
distância de entrelaçamento até ao retorno existente no km 13+700.

70. **Nome: Andre Campos Souza (presidente da Associação Comercial de Cachoeirinha)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Agradecer a presença dos que ainda permanecem numa tarde cansativa de trabalho. Principalmente, a presença do nosso Prefeito de Cachoeirinha Miki Breer que, quatro horas e meia deve estar sentado, aguardando para o seu manifesto. E dizer que seria chover no molhado repetir tudo o que foi falado durante essa tarde, porque, tudo isso que foi falado, é o que nós, do Município de Cachoeirinha esperávamos e esperamos da ANTT, nessa próxima concessão. Mudança da praça do pedágio, já. Acesso a Cachoeirinha, um Município que tem mais de cento e vinte mil habitantes, não tem acesso a uma rodovia federal que beira todo o Município. Coisas que são inconcebíveis depois de um contrato de vinte anos de existência. Nós, há cinco anos, através do movimento Livre Acesso à Free Way, estávamos trabalhando para que chegasse na data exata, na época exata, houvesse e acontecesse algumas mudanças. Como presidente da Associação Comercial Industrial e de Serviços de Cachoeirinha, também como presidente da CDL, represento hoje quase mil associados. Empresas, empresários – desculpa a minha deselegância – do nosso país, que pagam o salário de vocês. E nós, sequer somos levados à sério, com viagens a Brasília, viagens a várias reuniões na ANTT, na CONCEPA – o presidente da CONCEPA já se retirou, não aguentou mais de quatro horas sentado. Depois de vários investimentos financeiros e tempo, porque o tempo do empresário também custa dinheiro. Depois de todo esse investimento, receber de vocês uma proposta, vamos dizer, indecente. Dizer que foi isso que nós conseguimos preparar para vocês, é isso que temos para vocês, daqui há dois anos. Não estou vendo ninguém anotar nada. Como é uma audiência, achei que estaria o secretário da ANTT e os demais integrantes, todos anotando o que o povo está falando, o que o público está falando. Mas, não precisa, a reunião é gravada. Acredito que, depois, vai ter mais um grupo de cinco ou dez, ouvindo o vídeo e anotando todos. Vocês acreditam nisso? Que vai ter mais uns dez ouvintes da ANTT, anotando tudo o que foi falado. Eu não acredito, mas se vocês quiserem acreditar no conto da Carochinha. Como representante da Associação Comercial de Cachoeirinha, deixo aqui meu desagravo, meu manifesto. E peço perdão, desde já, desculpa porque, depois de quatro horas e meia, ouvindo a mesma coisa, não sei se vocês esperavam ouvir outra coisa hoje. Se vocês esperavam, desculpa, mas eu vi que a unanimidade é geral. Espero que seja isso que vocês levem para Brasília. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Leonardo Mesquita Cavalcanti – Agradeço ao senhor Andre Campos Souza, presidente da Associação Comercial de Cachoeirinha, pela contribuição. Só esclarecer que a audiência está sendo gravada, e que o secretário da audiência vai pegar a gravação, para fazer a degravação, o registro de todas as contribuições, que vão constar no relatório dessa audiência, que vai estar disponível no site da ANTT. Assim como o senhor pediu perdão, vou pedir pelas minhas, antes que eu as diga. Talvez o senhor não tenha escutado, já foi

dito aqui, algumas vezes, que esse logotipo que está aqui na frente, da ANTT, é por força de lei. A agencia, por força de lei, deve organizar todas as audiências públicas referente às novas outorgas. Isso não quer dizer que as decisões referentes a essa proposta de contrato são da ANTT. Existem as questões que são de formulação de política públicas, como disse há poucos minutos atrás. Existem as questões técnicas, e existem as questões regulatórias do contrato de concessão. A Agencia Nacional de Transportes de Terrestres, é uma agencia reguladora, não é uma agencia formuladora de política pública.

Resposta da área técnica: Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

71. **Nome: Cleber Rodrigues Soares (presidente do Conservatório Social de Cachoeirinha)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Boa tarde à mesa. Eu falo em nome do Observatório Social de Cachoeirinha. Aqui, foi apresentado o projeto lá no início, pelo senhor Castilho. Ali, ficaram várias pendencias que me chamaram atenção. Uma delas, o senhor Fábio disse que já tinha sido resolvido, que já tinha sido tratado. Depois, falaram para o deputado, que já estava apresentado, que ela já tinha visto a lamina. Mas, não falaram nada da mudança da praça de pedágio na apresentação. Também, não foi tratado da alça de acesso de Cachoeirinha, criada em Cachoeirinha, não consta na apresentação. Esse projeto do edital, está totalmente furado. Tem algumas falhas que devem ser muito bem observadas. Uma delas, na questão, não precisa apresentar (inaudível). Lá adiante, diz que, dependendo dos índices, vai aumentar o capital. Uma coisa se contradiz à outra. Em Cachoeirinha, consta que são trinta e quatro Municípios, dentro dos trinta e quatro Municípios, consta o Município de Cachoeirinha. Cachoeirinha não tem acesso à Free Way, tem que ir em Gravataí, ou em Porto Alegre. É estranho que uma Audiência Pública, se trata à base de lei. E teve uma Audiência Pública, na segunda feira, em Gravataí, e estava lá o presidente da ANTT, e hoje não se faz presente. Outra coisa, como é que... aborrecido com o senhor, senhor Castilho. Me desculpe, mas, durante toda a audiência... talvez não toda, mas, da metade para o início, até a metade, o senhor estava dando risada dos comentários que o pessoal estava fazendo aqui. Isso aborrece quem está aqui falando uma coisa que, diante das suas colocações. Sendo do Observatório Social, estamos de olho nas contas públicas. Temos o observatório de Gravataí, Lajeado, que tenho certeza que vai estar junto conosco, embora não seja nossa atuação estar controlando as contas públicas federais. Nós temos um observatório do Município. Mas, dentre eles, vamos estar olhando também essa licitação. Essa licitação é de um tamanho considerável. É isso que tinha para colocar para vocês. Obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Luis Castilho – Só para deixar claro, na segunda feira, o que aconteceu em Gravataí, não foi uma Audiência Pública. Como está previsto no próprio site da agencia, www.antt.gov.br, existe hoje, oficialmente programadas, duas audiências públicas: a de hoje, em Porto Alegre e, dia vinte e três, em Brasília. E, as propostas e sugestões, por meio do preenchimento do formulário eletrônico no site da agencia, vão até o dia dezessete de março. Sobre a impressão que o senhor teve – não me recordo o nome do senhor -, em relação ao estar sorrindo, se eu passei essa impressão, peço desculpas, ao senhor e a todos que estão aqui, nessa Audiência Pública. Eu não estava, de forma nenhuma, rindo de nenhuma contribuição. Talvez, possa ter sido algum comentário com meus colegas. Acho que não precisamos levar tão a sério, apesar do trabalho ser muito sério. Quem já esteve comigo, o pessoal que está no fundo, logo atrás do senhor, sempre os recebi da maneira mais respeitosa possível, vocês estão de prova aqui. Sempre escutei todas as propostas. Mais uma vez, se eu passei essa impressão de que estava sorrindo de alguma manifestação, peço desculpas, mas, com

toda certeza, deixo isso aqui muito claro, se eu passei essa impressão ela foi equivocada e não foi minha intenção.

Resposta da área técnica: Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre a situação do município quanto à BR-290/RS, o mesmo é limítrofe à rodovia sim, conforme pode ser observado no Google Maps (c).

Por fim, confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

72. Nome: Sérgio Gonçalves Neto (vice-presidente da FETRANSUL)

Contribuição: Eu protesto pela demora também. Eu acredito que deva ter havido algumas confusões nas folhas. Me pareceu que não tinha alguma sequência. Talvez, meu nome estivesse numa folha que foi lá para o final. Eu quero saudar a todos. A despeito das legitimas reinvindicações que já foram feitas, de todas elas, inclusive essa, da troca do

pedágio da Free Way, que tem acesso a Gravataí. É uma negociação antiga que, o mínimo que a ANTT deveria fazer, é cumpri-la. Tenho pena dos meus funcionários que moram em Gravataí ou em Cachoeirinha, que levam horas para chegar às suas casas, quando saem do trabalho. E o retorno, também saem muito cedo, em função do alto impacto que tem esse transito por Cachoeirinha. Eu saúdo o meu amigo, Prefeito de Cachoeirinha, Miki, que está presente, calmamente aguardando. Nós fizemos algumas lidas. É pena que o tempo é muito curto para que possamos sugerir algumas coisas. Mas, demos uma lida detalhada em todo o projeto, todos os estudos. Entendemos, diferente de algumas opiniões que já ocorreram aqui, que os sérios problemas que poderão advir dessa licitação, pelo fato de tratarem o projeto apenas como uma concessão. Isso precisaria, no mínimo, dividir em duas concessões para evitar problemas futuros. A retirada do trecho da ponte do Guaíba, sentido Eldorado do Sul, que acontece hoje com a CONCEPA, não me parece também salutar. Creio que esse trecho deva ser mantido sob concessão. Atualmente, ele está pronto, funcionando, fluindo, não tem que se fazer investimento, não há razão para que não faça parte desse projeto, da 290. A não inclusão do trecho da BR 386, da 448, até a cento e dezesseis, em Canoas, também não deve ficar fora do projeto, haja vista que se trata de um trecho pequeno, que ensejará futuramente aditivos e, ninguém vai se ocupar daquele pedágio. É um pedágio muito curto, entre a 448 e, a cento e dezesseis, na 386, que não tem razão para não fazer parte do projeto. Penso, também, que o prolongamento da 448, até Portão, vai produzir um aumento de trafego muito grande, vai gerar receitas e alterações de tarifas no futuro, portanto, devem estar previstas também no presente estudo. Sugiro que a 448 seja um caso à parte, que seja concedido, e quem ganhar a concessão que faça a duplicação até o Município de Portão. As qualificações como sistema único de concessão, dentro de características tão diversas, por si só ensejam estudo tarifário diferenciado. Os custos e investimentos previstos são totalmente distintos e precisam ser avaliados como tal. A 290, juntamente com a 101, estão praticamente prontas. Portanto, não há razão de grandes investimentos que justifiquem uma tarifa pesada, idêntica à da 386. A 386 sim, requer grandes investimentos. A vinculação de aportes de capital ao deságio, que aparece no projeto, me parece uma inibição à capacidade de participantes. Ou seja, cada ponto percentual que for dado de deságio na tarifa, vai ter que ser feito um aporte de capita da concessionaria muito grande. Isso vai inibir a participação de muitas concessionarias. Me parece um freio à concorrência. Outra questão que me chama atenção, é a eleição de uma Câmara arbitral para solução de litígios contratuais durante a concessão. Embora sejam praticas modernas, se observam total descrédito para a ANTT, que deveria ser a mediadora de conflitos. Uma Câmara arbitral nos moldes propostos, me parece muito mais um conchavo de amigos, para decidir questões tão relevantes de alto impacto social. Não me parece que a ANTT deva aceitar essa condição, porque seria, como eu disse acima, um

desrespeito ao poder de fiscalização e controle da própria agencia. O calendário de duplicação e também o aumento de faixa, me parece muito fora de padrão, e fora da necessidade que o projeto de concessão visa. No caso da 386, depois de Lajeado, iniciarão as obras depois de onze anos de concessão, que eu considero um absurdo. É uma necessidade imediata, já vencida, inclusive. Outros trechos da rodovia, em duplicações e aumentos de faixa, somente a partir do nono ano. Melhorias sim, entrarão nos primeiros anos de concessão, a vinte, quarenta por cento, ou seja, não é possível isso. O prazo de concessão, também, da forma que está linearmente, não corresponde à realidade de cada rota, e do nível de investimento, trafego e capacidade de pagar do usuário. Isso precisa ser visto e respeitado, em suas características e necessidades, antes de compor o projeto e as tarifas. As responsabilidades atribuídas ao poder concedentes, também me parecem muito grandes, muito pesadas. Em caso de descumprimento, haverá sérios prejuízos aos usuários, pois impactarão em reajuste de tarifas ou em prejuízos, pela não execução de obras previstas inicialmente. São aquelas desocupações, desapropriações, estudos de licenças ambientais, bloqueios de pistas e decisões judiciais. É isso, senhor presidente. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Informamos ainda que o projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS até Eldorado do Sul. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve e estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.
Sobre os trechos da BR-386 e da BR-448, entre o entroncamento da BR-386 e da BR-448 até o entroncamento com a BR-116, os mesmos serão incluídos no projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul. Todavia, não há previsão de ampliação da extensão da BR-448 neste projeto.

73. Nome: Ciro Calovi Filho (agrônomo da ABIN Cachoeirinha)

Contribuição: Boa tarde a todos. Sou presidente da Associação de Moradores ABIN, de Cachoeirinha, com sede entre a Flores da Cunha e a Free Way. Queria, primeiramente, saudar o pessoal de Cachoeirinha que está aqui presente, ao nosso Prefeito. Dizer que é uma luta do movimento livre Acesso à Free Way, os senhores já sabem de toda a nossa questão e a nossa brevidade com as decisões que estão tomadas há mais de dez anos. Chegamos agora, em 2017, em julho de 2017, ao final do contrato, e não admitimos, de forma alguma, que seja prorrogado. Estamos lutando por esse livre acesso. Cachoeirinha é uma cidade que quase cento e trinta mil habitantes, como já foi colocado, não temos acesso ao litoral direto, temos que fazer a volta em Gravataí, em Porto Alegre. Ao mesmo tempo que, a transferência de pedágio daqui há dois anos, é completamente inócua, a partir do termino do contrato. Portanto, é inconcebível e inadmissível que consigamos participar de uma Audiência Pública já tão com as cartas marcadas. É incrível percebemos essa questão. É lamentável. E exigimos o cumprimento do contrato.

Resposta da área técnica: Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra

praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

74. **Nome: Ronei Vicente Junior (diretor da União das Associações de Bairros, de Guaíba)**

Contribuição: Boa tarde a todos. O nosso problema já se reflete aqui. Porque, a concessão de Guaíba vai entrar num segundo momento, como foi explicado pelos senhores. Mas, a nossa preocupação é com o termino dessa concessão que estava vigente, e o nosso problema é o pedágio de Eldorado. Ao não terminar aquele pedágio, vocês estão jogando as pessoas para a estrada do Conde, vocês estão matando as pessoas na estrada do Conde, uma estrada sem condições de passar. E, algumas pessoas vieram aqui, na outra audiência, e levaram para a população de Guaíba que, a partir de julho – essa é uma das perguntas que eu queria sair daqui com ela pronta, para levar para a comunidade, onde nós agregamos mais de vinte associações de moradores – seria extinto o pedágio de Eldorado. Mas, ao meu entendimento, vendo a fala de vocês todos, parece que vai ser prorrogado. Nós não vamos aceitar. Nós vamos nos juntar ao pessoal de Cachoeirinha, ao pessoal de Gravataí. Nós não vamos aceitar. Segundo lugar – aqui eu deixo minha tristeza e minha indignação -, tínhamos vários deputados aqui, passaram na frente para fazer mídia, para fazer politicagem, porque tinha bastante gente e, agora, se afastaram. E nós ficamos aqui, esperando para poder falar. Então, pessoal, estamos votando errado, estamos colocando errado esses nossos representantes. Eu me lembrei da primeira fala do presidente, quando ele diz: isso já tinha sido acertado com a bancada gaúcha. E vem um deputado federal dizer: agora, vão dizer... o que esse deputado federal estava fazendo lá então, se não era nos representando? Agora, os deputados vêm para cá e tiram todo mundo para louco, para bobo, para idiota. O que eles estão fazendo lá então? O que eles estão levando da comunidade para lá? Guaíba não aceita a prorrogação deste contrato. Só quero sair daqui, porque teve alguns políticos que levaram para Guaíba, que o pedágio de Eldorado do Sul, agora em julho, seria extinto. É uma reinvindicação que temos antiga, e eu quero sair daqui para poder chegar na comunidade e denunciar esses deputados que vão para lá, denunciar esses vereadores que vem aqui e vão lá dizer coisa para a comunidade que não é. não estou aqui para fazer política, para fazer politicagem, mas eu estou lá na comunidade. Eu saí do serviço hoje, para vir aqui, fiquei esperando cinco horas, enquanto via os deputados todos passando na frente, que beleza, e o oba oba continua. Outra coisa, me parece que vocês, de Brasília, acham que vocês não andaram por aí. Porque recém um da mesa dizer que a região do alto (intervenção fora do microfone) Taquari... a safra de arroz. Pelo amor de deus. Venham para cá, mas, pelo menos, façam um estudo. Senão, o que o pessoal vai

dizer, vocês nem sabem o que tem nessa região. Vocês conhecem Guaíba? Até me preocupei agora. Porque está aí o outro estudo, e não teve nenhuma audiência. Quero deixar bem claro, quero colocar todo movimento comunitário à disposição aos movimentos de Cachoeirinha e Gravataí. Estaremos juntos sim, somos contra essa prorrogação. Esse pedágio tem que sair a partir de julho. Tem que sair e acabou. A ANTT, o DNIT, eles que façam a parte deles. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Fábio Freitas – Só para tentar esclarecer – não estou tentando rebater ninguém, para não ficarem nervosos comigo. Mas, a previsão é que se tenha um contrato assinado em novembro. A prorrogação se daria nesse período apenas de junho, julho a novembro, para manutenção do trecho, manutenção do ponto, manutenção dos serviços. E, na próxima concessão, vai deixar de existir aquele trecho, só vai ter o trecho de cima. E aquele trecho não teve Audiência Pública ainda, porque o projeto ainda não tem condições de ser apresentado à sociedade. Foi uma fala recorrente que estamos trazendo um pacote pronto. Como apresentamos um projeto que não tem um formato para a sociedade? Primeiro, você faz todo o cálculo econômico-financeiro, de engenharia, das necessidades de uma concessão, e você apresenta para a sociedade, e debate com a sociedade a melhoria desse projeto. É isso que estamos tentando fazer aqui. Vamos fazer em Brasília. Se tiver que ter outra audiência, vamos fazer outra audiência, vamos discutir. Queremos, realmente, fazer um projeto bom para todo mundo. Logico que todo mundo tem as limitações, vamos conseguir atender boa parte, outra parte não vamos conseguir. Porque, infelizmente, a matemática, não conseguimos fazer que ela produza o número que queremos. A conta tem que ser feita e é ela que vai balizar o que é possível. A não ser que a sociedade entenda que não quero o projeto, e é legitimo, a estrada continua como está, espera a possibilidade da União com a AGU, quando for possível, fazer o investimento. O que temos tentado discutir é que, pelos menos foi passado assim pelos representantes do estado, próprio governo do estado, com a bancada, é que há uma necessidade de acelerar a duplicação daquele trecho relativo à 386. Pelo que temos hoje, com a PEC do teto dos gastos, com o limite orçamentário do Ministério, isso vai ocorrer daqui há muitos e muitos anos. Então, se é uma necessidade de infraestrutura para a região, uma possibilidade de antecipar esse investimento, é com a concessão. O que fazemos é matemática. Você tem o valor do investimento necessário e, quanto mais mexermos, mais botarmos trevo, mais botarmos marginal, mais botarmos qualquer outra coisa, vai elevando o valor do investimento, você pega o fluxo de carro que passa e divide, e vai dar uma tarifa. Então, a tarifa é produto disso. É só para esclarecer as limitações que temos. Não conseguimos avançar ainda na lei de PPPs, que seria termos patrocínio da União nesses tipos de concessão. E, também, não temos orçamento para fazer hoje. Então, é uma escolha, uma escolha difícil. Mas nós, em

conjunto com a sociedade, temos que discutir qual o melhor caminho para atender seus anseios.

Resposta da área técnica: Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

75. Nome: Thiago de Souza Barbosa (Associação dos Moradores de Cachoeirinha)

Contribuição: Boa tarde, quase noite. Antes de fazer os meus questionamentos, queria dar os parabéns a todos da mesa, que estão há cinco horas aqui, sendo sarrafados. Eu queria, antes de mais nada, parabenizar vocês também, assim como a comunidade. Venho falar em nome da Associação de Moradores da COHAB de Cachoeirinha, porque somos moradores da nossa cidade, que eu acho que tem a premissa básica de saber o que é, quais são os anseios da nossa sociedade. Venho, também, a favor do livre acesso a Free Way, que é um

movimento liderado pela Associação Comercial de Cachoeirinha, e aqui está presente o presidente André, juntamente com o Darci, e o nosso vereador Marco Barbosa, presidente da Câmara. E, nesse manifesto que se faz, tem umas coisas que eu acho que vocês já têm conhecimento, e eu acho que já vai chegar em vocês – se não vai chegar, depois, deixamos uns panfletos para vocês. Mas, a premissa básica desse panfleto, é a transferência do pedágio que, hoje, se encontra em Gravataí. Alguma forma tem que se haver, porque são mais de sessenta mil carros hoje, na nossa avenida Flores da Cunha, avenida principal de Cachoeirinha. São mais de sessenta mil carros passando, por dia, naquela avenida. (Intervenção fora do microfone). Já aumentou. Cento e cinquenta mil, o vereador me informa. É impossível que uma cidade tenha um fluxo de BR. Nós não temos como suportar isso. Então, nós somos contra essa questão da prorrogação do contrato. Eu quero perguntar - o presidente da mesa até falou essa questão, que já está definida que vai ser prorrogada – qual lei, se existe uma lei que se baseia, para que exista essa prorrogação do contrato, sem que isso seja incansavelmente debatido com a sociedade. A sociedade não quer a prorrogação do contrato, mesmo que a CONCEPA venha a ganhar. Estamos há mais de cinco anos falando nisso. Já deu tempo de podermos fazer uma nova licitação. Quero saber se é baseado nisso. Antes de mais nada, falando em Cachoeirinha, queria dar os parabéns ao nosso Prefeito Miki Breer que está aqui, esperando. Não deu carteiraço de Prefeito, para vir aqui antes de todo mundo. Está esperando para se manifestar, e vai se manifestar aqui, também, em favor da nossa comunidade e da nossa cidade. Um último questionamento que eu queria fazer, é a questão da via pública. O que eu ouvi falar, queria saber se é verdade. A via pública que passa a concessão, se é o Município que paga a luz dessa via que passa por dentro da cidade. Ouvi falar, não sei se é possível um esclarecimento de vocês. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Luis Castilho – Senhor Thiago, só falar, especificamente, em relação à possível prorrogação desse contrato por mais dois anos. É uma questão que ainda está sendo discutida, com fulcro na MP sete cinco dois. Uma questão que ainda não está fechada, mas sim, tanto o Ministério dos transportes – o Fabio me permite falar pelo Ministério -, quanto a ANTT, entendem ser a melhor opção hoje, postergar esse contrato. E, porque essa postergação? De novo, saio em defesa dos meus colegas da comissão, do Ministério dos Transportes, da EPL e da ANTT, que cuidaram e fizeram toda a avaliação do projeto elaborado pela Triunfo. Essa demora, muito em parte, se deu ao fato de essa comissão pedir uma série de alterações frequentes e recorrentes desse estudo. Foi o que o Fábio falou mais cedo. O contrato, e essa proposta, não foi aceita da forma que a empresa nos apresentou. Foi uma serie de idas, uma serie de vindas. Essa equipe trabalhou muito duro, para fazer com que chegássemos nessa proposta. Claro, estamos aqui, recebendo uma série de críticas, o

senhor até usou o termo de sarrafo. A Audiência Pública serve para isso mesmo, para escutar críticas, para escutar as sugestões, opiniões, estamos aqui para isso. Como falei, somos servidores públicos, estamos aqui para ouvir vocês, e fazer o melhor trabalho possível. Mas, essa demora, se deu muito em razão dessa comissão que participou disso, ter trabalhado de uma forma muito dura e muito intensa, para fazer com que esse trabalho tivesse o melhor resultado possível.

Resposta da área técnica: É de amplo conhecimento que um dos principais motivos para os congestionamentos atuais no âmbito dos municípios de Cachoeirinha e Gravataí é ocasionado pela existência de rota alternativa ao pedágio posicionado no km 77 da BR-290, a qual é composta pelas Avenidas Gen. Flores da Cunha e Dorival Cândido Luz de Oliveira. Com o seu reposicionamento no km 59, após o entroncamento da BR-290 com o trevo de acesso a Gravataí, não haverá mais incentivos para a utilização da rota alternativa, reduzindo consideravelmente o fluxo de passagem no interior desses municípios. A praça de Gravataí será deslocada até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da nova praça, considerando os prazos para desapropriação do terreno, licenciamento ambiental e análise do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

Além disso, os ajustes no projeto, decorrentes também das contribuições da Audiência Pública, preveem a construção de alças de acesso à BR-290 em dois dispositivos existentes nos km 80 e 83,5, os quais facilitariam a integração do município de Cachoeirinha à rodovia, tornando-a mais permeável ao ingresso de veículos pela desconcentração em um número maior de acessos. O projeto ajustando prevê a sua execução até o final do segundo ano de concessão.

Dessa forma, com o efeito combinado da relocação da praça de pedágio de Gravataí e a ampliação das possibilidades de acesso de Cachoeirinha à Freeway, espera-se mitigar consideravelmente os congestionamentos existentes no fluxo Cachoeirinha – Gravataí, por meio da maior utilização da Freeway.

Sobre a questão da responsabilidade sobre a iluminação e os custos de energia elétrica das vias internas à cidade. Primeiramente, cabe esclarecer que a concessionária será responsável por toda a manutenção e o custo da energia elétrica nos sistemas de iluminação em travessias urbanas que estiverem no sistema rodoviário, assim como os implantará nas travessias em que hoje não estejam disponíveis, conforme previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Para esse fim, considera-se como sistema rodoviário da concessão a pista principal e as vias marginais (ruas laterais ou paralelas) integradas a ela. Outras vias que não estão compreendidas no conceito de sistema rodoviário seguem sob responsabilidade do município a que pertencem, independentemente dedarem acesso à

rodovia ou a interceptarem.

76. Nome: Cloraudino Severo (consultor independente)

Contribuição: Como diz o ditado: os últimos serão os primeiros. E, como aqui, eu fui o primeiro, me refiro em relação a Freewayque, como engenheiro, andei por todo terreno, projetando. Depois, como chefe de planejamento de estradas do planejamento de estradas do brasil, do DNER, terminando os projetos de estudos. Como aqui, na travessia, duplicamos a travessia. Eu tenho uma larga experiência para lhes dizer o que vou dizer. Eu passei esses quinze dias, estudando profundamente o trabalho que está aí. E vou lhes dizer, a mim não surpreendeu, porque está na mesma linha do modelo (inaudível). No momento em que você tira fora exclusivamente o fato de não ter uma contrapartida de PPP. Eu me refiro no sentido de que, esta modalidade (inaudível), só constrói teoricamente convenientes a quem está projetando. Vocês não têm culpa disso. Eu respeito vocês. Vocês foram colocados nessa circunstancias. Eu estudei profundamente. Está embutido, lá dentro, um contrato altamente rigoroso, que o governo não tem estrutura para cumprir, e que vai alimentar, sucessivamente, o que a CONCEPA fez aqui, aditivos para elevar tarifas. Que este projeto, com as duas rotas, que são completamente distintas – a BR 290, somada com a 101 – é uma via de integração nacional e continental. As suas origens e destinos, são completamente diversas da 386, que é uma via de integração local, do estado com seu porto. E as pessoas que estão numa estrada, não podem estar pagando pelas questões da outra. No momento em que se faz isso, se faz uma outra coisa, se faz uma concentração que exige um capital muito mais alto, e se retira dessa forma a competição necessária. É uma maneira de se defender da concorrência que poderia haver, se nós fizéssemos as duas estradas separadas. Quem está falando, como diretor geral do DNER, anulou uma concorrência internacional, que foi feita antes de entrar, aprovada pelo Banco Mundial, de quatrocentos e noventa e sete milhões de dólares. E só tinha porque as grandes empresas tinham conseguido lotes grandes, para não deixar as outra entrarem. No momento em que mudei o edital, e fiz a concorrência, ela terminou em trezentos e dez, e executamos por duzentos e setenta, duzentos e oitenta. Então, vou lhes dizer: é inaceitável essa colocação dessa concorrência, nos termos que estão aí. Muitos outros pontos eu poderia lhes dizer, vou fazer por escrito. Agora, sobre a prorrogação, nós vamos conversar com o Ministério público, como já fizemos outras vezes. E não haverá. O governo vai sofrer muito, se tentar fazer aqui uma prorrogação escandalosa. Porque o contrato – anote bem isso – é muito claro ao dizer qual é o prazo, e dizer que não tem prorrogação. Quanto aos problemas para resolver, deixem que nós vamos indicar para vocês as soluções para cada caso. A CONCEPA tentou, de todo jeito aqui, com (inaudível), prorrogar. E nós, com a sociedade gaúcha e com o Ministério público, fizemos as coisas (inaudível). Portanto, se os senhores estão acreditando que isso vai ser alguma coisa que vai passar batido, não vai. Então, eu quero

lhes dizer: respeito vocês todos, compreendo a posição de vocês, como funcionários competentes e tudo mais, que foram colocados num (inaudível). Temos que mudar, porque o que está acontecendo aqui – isto, para finalizar -, é muito mais grave do que vocês estão pensando. O que está se fazendo aqui, é uma mudança da política brasileira, entregando toda a questão para o setor privado, deixando a ANTT com menos força. E eu pergunto a vocês, vocês acham, vocês não estão vendo o que está acontecendo com os empreiteiros e com tudo? Como vocês podem pensar em deixar esse modelo que está aí, desenhado, e que nós pagamos. Como é que nós, sociedade civil, vamos aceitar isso? Eu, como membro gaúcho de controle social, quero lhes dizer: é melhor que os senhores pensem, e pensem muito. Não só nas coisas que cada um disse. Pensem nesse momento aqui. Acho que vocês deveriam tentar analisar conosco. Porque, a política brasileira que está querendo se criar aqui, é um precedente. Vai começar a se fazer isso tipo um polo. Porque é esse modelo polo que está aí, em todo país. E, aqui, foi uma vigarice esse modelo, que deixou um enorme buraco. Muito obrigado pela compreensão, mas a coisa é muito séria.

Resposta da área técnica: Tendo em vista a limitação dos recursos orçamentários pela qual passa o Governo Federal, não existe, por enquanto, perspectiva de adotar o modelo das Parcerias Público-Privadas para concessões de rodovias federais.

Sendo assim, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil buscou, na proposta do trecho da Rodovia de Integração do Sul, objeto do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, um escopo que permitia conjugar obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários de um sistema rodoviário composto de rodovias federais de extrema relevância, a uma tarifa módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

77. **Nome: Miki Breer (Prefeito de Cachoeirinha)**

Contribuição: Boa noite a todos amigos, amigas. Quero fazer uma saudação a todos que presidem e coordenam os trabalhos. Saudar os guerreiros perseverantes, que continuam aqui, na nossa Audiência Pública. Quero começar dizendo que, o lado bom, é podermos estar discutindo, conversando, esse lado democrático. Há algum tempo atrás, as coisas aconteciam nesse país, e não sabíamos bem como aconteciam, elas simplesmente surgiam. Tínhamos que pagar muitas coisas sem sabermos como funcionava. Agora, ao menos temos essa possibilidade. O lado ruim, é que estão previstas apenas duas audiências públicas. E o

número de audiências que foram sugeridas aqui, eu sugiro que, se tiver nova concessão de trinta anos, que já se comecem as novas audiências públicas, duas por ano, umas sessenta, até daqui há trinta anos, para evitar isso que estamos vendo. Em sabendo do prazo, infelizmente, deixou para muito pouco tempo, porque o povo clama por participação. Nós queremos, de fato, sugerir ideias. É claro que, aqui, surgiram muitas questões importantes, do ponto de vista do custo logístico do estado, do modelo de concessão. Eu quero dizer, muito tranquilamente, que o lado utópico, o lado bom, o lado ideal seria, simplesmente, com que já pagamos de impostos, nós tivéssemos as melhores estradas do mundo. Mas não é assim. A vida como ela é tem dito o seguinte: o estado brasileiro está falido, e não dá conta de fazer o que deve fazer, nem nas áreas fundamentais: saúde, educação, segurança, assistência social. E que, portanto, muitos dos que aqui estiveram, que tem mandatos – quero falar com todo respeito, e respeito ao meu companheiro de Guaíba -, mas críticamos os deputados quando vem. Tem que críticar quem não vem. Quero parabenizar aqueles que vieram aqui, se manifestaram aqui. Tudo bem, falaram na frente, mas representam uma parcela importante da comunidade. E, nesse sentido, eu creio que a mesa acertou, é isso mesmo. O deputado passou aqui, falou, deixou a mensagem, está pagando pedágio por aí, está circulando pelo estado. Porque, muitos deles têm muito trabalho. Mas, eu quero dizer que, todos aqueles que passaram por aqui, e que tem mandatos, deputados, vereadores, Prefeitos, vice-Prefeitos, os seus partidos estão em Brasília. E, nenhum dos seus partidos, inclusive o meu, apresenta outro modelo, que não esse, de pedagiamento. Não tem outro modelo hoje, no brasil. Portanto, essa discussão de querer ou não pedágio, está superada. Essa está superada. Tem que ver qual é a formula para fazermos com que seja, de fato, preços módicos, e que possamos, de fato, não impactar no desenvolvimento local, regional. Porque, nós temos algumas regiões muito prejudicadas. Aqui, muitos falaram do Vale do Taquari. É preocupante o que colocaram aqui, duas praças de pedágio. (Intervenção fora do microfone). Está terminando meu tempo? Já vou terminar. E, a nossa região ali – agora, quero falar da nossa região -, eu entendo que todos nós somos cidadãos e cidadãs do mundo, mas temos que cuidar da aldeia. Muitos que falaram de Cachoeirinha e Gravataí, quero dizer que representam o que pensamos sobre isso. Enquanto Prefeito da cidade, quero dizer que nós precisamos da alça de acesso à nossa cidade. Não daqui há dois anos, imediatamente. Porque, havia uma ocupação irregular que não permita esse acesso. Mas, o Prefeito passado, o governo passado fez o tema de casa e retirou esse familiar, fez um assentamento importante. Está tudo pronto para fazer. Isso já foi dito que poderia ter sido feito e, porque não foi feito ainda, não sabemos. Já falaram várias vezes da mudança da praça de pedágio, que atrapalha as duas cidades. Só um dado, hoje, a Flores da Cunha, que é a nossa avenida principal, tem o segundo maior fluxo de veículos do estado. Só perde para cento e

dezesseis, na região de Canoas. Porque, são mais de cento e cinquenta mil veículos por dia, e muitos fugindo do pedágio. Então, queremos isso. Quero lembrar a fala do deputado Stedile, que trouxe algo importante, que é aproveitar aquela praça que tem Santo Antonio. De repente, nem precisa fazer outra. Tem que ver a modicidade da tarifa, que sei que isso impacta muito. Quero agradecer a participação de todos. Dizer que Cachoeirinha está preocupada com o desenvolvimento da região. Mas, também, pensa no que é melhor para o estado do Rio Grande do Sul e para o país. Quero que, de fato, possamos ter muitos momentos de debate, de diálogo. E, que aquilo tudo que é apresentado aqui sirva, de fato, para que possamos ainda, em tempo, avaliar o contrato da próxima concessão. Muito obrigado. Boa noite.

Resposta da área técnica: Confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

78. Nome: Pedro Lopes (presidente da ARTC)

Contribuição: Primeiramente, quero cumprimentar o doutro Leonardo. E, dizer que eu represento a Associação Brasileira de Transporte e Logística, transporte de Carga. E, hoje, desenha sua atuação em todo Brasil. Quero iniciar, também, fazendo uma referência que foi colocada, com relação à presença dos representantes políticos, num evento como este. São eles que devem ouvir a sociedade, ficando mais tempo no plenário. Por isso, a sociedade tem que se manifestar nessas ações de implantação de pedágio. Quero fazer uma referência também, à colocação do doutro Fabio, com relação ao PPP. Estou acompanhando Brasília, pela CNT, da qual sou vice-presidente da sessão de carga, e presidente da BTC. A PPP está sendo discutida, dentro do Ministério do planejamento. Nós estamos acompanhando de perto a PPP. A PPP é um dos projetos mais viáveis, mais rápidos, com a participação da sociedade nos investimentos, controlando tudo isso. Também, com relação ao ponto de parada, foi uma questão que levantamos já nas audiências públicas, no trecho de Chapecó que, desde dois mil e nove, estamos com um projeto dentro da ANTT, um projeto cento e quarenta e cinco, da BR cento e dezesseis. Projeto que consta da licitação, da responsabilidade do trecho sul da BR 101, em Santa Catarina. Lá, está estabelecido, por debates que tivemos nas audiências públicas, de obrigação da concessionaria entregar, construir pontos de parada nas estradas brasileiras. Já há sete anos o projeto está lá, aprovado dentro da ANTT, esperando só a definição do custo no quilometro cento e quarenta e cinco, na ligação Curitiba – Porto Alegre. Uma questão colocada pelo deputado Socela, tem muita profundidade. Este cálculo da tarifa de pedágio de hoje, é de 2015,

março. Estamos há dois anos. Uma outra questão, com relação ao assunto, naquele tempo, o modelo tributário, o custo tributário era diferente. Quer dizer, os custos apresentados aqui, hoje, estão atualizados. É isso que diz o contrato, desde o lançamento até a frente. Aquilo que está estabelecido no custo, se é que estou enganado, mas gostaria que me explicasse, o pedágio base, aquele que foi apresentado aqui, vai ser implantado corrigido, quando do início da cobrança do pedágio. É isso? Então, já não é aquela tarifa. É a correção de dois anos e, até a implantação, vai ser muito mais. A questão apresentada, com relação à Lajeado e à região, doutor Leonardo, e como nós tivemos um exemplo parecido desta questão, em Xanxerê e Chapecó, no projeto de lançamento da concessão no Oeste de Santa Catarina, que não se repita aqui, também. Que facilitemos. Eu digo ao senhor que eu sou favorável a que se faça a concessão. Estou acompanhando o DNIT em Brasília. Nós não temos recursos nenhum, mesmo com orçamento para poder aplicar. Eu fui conversar com o diretor do DNIT, no encerramento do ano passado. Ele me disse: Pedro, você veio aqui, mas eu não tenho dinheiro para fazer obra. Então, isso é uma realidade. Nós temos que buscar, para solucionar a logística brasileira, como o Paulo colocou. Estamos de acordo que se faça com a sociedade organizada. Agora, a cobrança de pedágio por quilometro rodado, que viemos há muito defendendo – no Chile se faz, em outros países, e até São Paulo -, porque nós não implantamos, já que nós temos modelo hoje, pelo Registro Nacional de Transporte de Carga, o SINEAV, que está aí para ser aplicado. Os controles de rodovias, por si só, podem ser controlados a cobrança. É tão fácil, basta que discutamos com profundidade, doutro Fábio, vamos bater mais nessa questão. Isso vem a facilitar a cobrança de pedágio por quilometro rodado, e é mais justa. A praça de pedágio, quando custo uma praça de pedágio vinte e quatro horas, toda a semana trabalhando, de dia, de noite, feriado. Só o custo de manutenção e implantação, isso é a sociedade que paga. Uma outra questão: que se esclareça no projeto quanto é a carga tributária transferida à sociedade, na tarifa de pedágio. E ela acompanha a carga tributária que o Brasil aplica hoje, trinta e sete, quarenta por cento. Isso vai para o custo do pedágio. E é a arrecadação que o governo recebe, é uma arrecadação daquilo que nós já pagamos. Quero deixar claro que esse registro, é no sentido de colaborar. Estamos em Brasília, na ABTC, se não é para colaborar. Somos parceiros da ANTT, temos a relação e, contudo, temos recebido o melhor atendimento. Mas, é uma contribuição que se faz da realidade, representando, principalmente, o transporte rodoviário brasileiro, que é quem fica, quem paga e que movimenta a economia.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade apresentados durante a Audiência Pública foram desenvolvidos com a data-base de março de 2015 e serão sim, atualizados pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor quando do início da cobrança de pedágio.

No que tange a tributos federais, cumpre destacar que já existe programa de desoneração

para a infraestrutura – o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), com base na Lei nº 11.488/2007. O incentivo fiscal do REIDI consiste na suspensão da incidência das contribuições (federais) para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições, locação de máquinas, insumos e serviços em obras de infraestrutura incorporadas ao ativo imobilizado.

Sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o conseqüente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

79. Nome: Cristiano Bratz (vereador de Monte Negro)

Contribuição: Boa noite à mesa, boa noite às pessoas aqui presentes. Estou aqui, na condição de vereador, representando a Câmara de vereadores. Coincidentemente, mais colegas não puderam estar presentes, porque hoje à sessão nesse momento, inclusive. Mas, nós protocolamos a nossa posição, enquanto Câmara de vereadores, onde colocamos ali, nossos pontos de vista, nossas sugestões, justamente, é o que consta nesse edital dessa Audiência Pública. Por outro lado, quero falar agora, também, como representante da comunidade. Admito que, ficar cinco horas aqui cansa, eu estou cansado. Mas, não irei cansar, jamais cansarei de defender os interesses da minha comunidade. Os interesses de Monte Negro, do Vale do (inaudível). Portanto, eu peço, nós viemos fazer, viemos formalizar esse pedido, e não abrimos mão de uma Audiência Pública em Monte Negro. É uma cidade que haverá essa concessão, para debatermos melhor esse assunto. Queremos saber quais benefícios Monte Negro terá. As contrapartidas que a cidade terá. Em cima disso, queremos passar a nossa posição. Entendemos que o estudo é complexo, mas deve ser melhor debatido. Então, esse é nosso pedido. Que fique, da minha parte, colocado. Mas que, também, iremos fazer a formalização. Semana que vem, provavelmente, teremos representação também em Brasília, para, digamos, referendar a nossa posição. Enfim, é isso

que tenho a dizer aqui. E, também, a todos os presentes, faço um pedido: que mobilizem as suas comunidades, para defender os interesses, principalmente, da sociedade. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

80. Nome: Leo Mota (vereador de Fazenda Vila Nova)

Contribuição: Cumprimento à mesa. E aqui, em especial, quero cumprimentar o doutro Fábio Freitas, que tivemos uma audiência em Brasília, tratando sobre a 386, sobre o pedágio, sobre a situação do nosso Município. Quero cumprimentar e parabenizar o senhor Iratan, superintendente do DNIT, Rio Grande do Sul, que está aí desde o começo, acompanhando o andamento da audiência. Porque, muitas vezes, ligamos para ele para saber das situações. Quero dizer que essa audiência é muito importante para a minha comunidade, porque está previsto no meu Município, Fazenda Vila Nova, uma praça de pedágio. Eu acho que, já conversando antes, não vai ter isenção para os moradores dos Municípios que tem a praça de pedágio. Então, pedimos que seja revista. Porque, antes, a antiga praça, para não ser construída naquele local, para não acontecer que nem Gravataí. E estamos aqui pedindo a transferência da praça. Que seja feito um estudo, e que essa praça de pedágio pode ser feita até um pouco antes de Fazenda Vila Nova, que é Paverama, que pega todos os sentidos lá, e não atrapalha o desenvolvimento da nossa cidade. Fazenda Vila Nova, não é que não quer pagar pedágio. Fazenda Vila Nova até aceita, mas o problema é que o pedágio divide a cidade. E, muitas pessoas que vão trabalhar, vão estar

usando o pedágio. Imagina pagar vinte reais de pedágio todo dia, para ir trabalhar, se tem muitos que ganham cinquenta por dia. Sei que o pessoal de Vila Nova já foi todo mundo embora. O nosso Prefeito Sensi foi muito infeliz nas colocações dele, dizendo que é a favor do pedágio no Vale do Taquari, levou bastante comentários a respeito disso. Porque, o Vale do Taquari é contra o pedágio. Mas, se não tem como mudar essa situação, que seja repensado e que seja feito uma nova Audiência Pública. E, se possível, no Município onde vai ser instalado o pedágio: se for Paverama, se for Itaguaí, ou se for Fazenda Vila Nova, para a comunidade poder se expressar também.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

No caso da praça prevista em Fazenda Vilanova, não foi possível a alteração da sua localização, a qual foi escolhida levando em consideração aspectos técnicos, conforme recomendações do DNIT, tais como evitar os trechos urbanos, não apenas para minimizar problemas com as comunidades locais, mas também para reduzir os custos com desapropriação; observar as condições topográficas e geotécnicas às margens da rodovia, reduzindo os custos do alargamento de via e dando preferência aos trechos de aterro por facilidades construtivas; evitar localização em trechos de rodovia que coincidam com vias alternativas e a fuga do pedágio pela passagem auxiliar da praça de arrecadação; procurar trechos com greide em torno de 1 %, preferencialmente com fluxos chegando na praça em rampa ascendente, facilitando a manobra de desaceleração ou ainda de trechos com tangente mínima em torno de 800 metros, de trechos que não apresentem obras-de-arte, de modo minimizar os custos para o alargamento da pista e observar a localização das praças de pedágio previstas ou em operação nos segmentos adjacentes ou em rodovias transversais.

81. Nome: Alan Vieira (vereador de Gravataí)

Contribuição: Boa noite a todos. Nosso Prefeito Miki Já foi embora. Prefeito ao lado da nossa cidade, Marco Barbosa, e também o vereador, meu colega de Cachoeirinha. Agradecer também a paciência de vossas excelências. Cumprimentar a todos que estão

aqui, até agora. A minha parte, sou vereador da Frente Parlamentar do Livre Pedágio de Gravataí. Eu, atentamente, escutei a angustia dos moradores do Vale do Taquari e, também, de outras regiões. A minha parte é um pouco mais fácil, porque eu sou o beneficiário dessas mudanças que irão ocorrer. O grande encaminhamento e, farei, já fiz por escrito alguns, são justamente – o Marcelo, que é meu companheiro de Rotary, o Lions, e muitos grupos organizados nos encaminham demandas. E, nós, vereadores, sabemos o quão perto da população nós estamos. Gostaria muito que o Fábio fizesse isso no microfone. Se, realmente, a praça de pedágio irá mudar de local. Foi falado, mas, gostaria de ser contraposto por vossa excelência. Somos sabedores que o contrato da concessão acaba em julho. Ao meu entendimento, até o final do ano para, justamente, a discussão da construção da nova praça de pedágio. E, também, existe um encaminhamento na nossa cidade, nesse período, já que haverá a troca da praça de pedágio, justamente a isenção das placas de Gravataí, da futura construção das vias laterais, que é muito importante para a mobilidade urbana da nossa cidade, via Cachoeirinha – Gravataí. E, temos um grande problema, que acho que não cabe a vossas excelências. Para Gravataí, pensa bem, vamos ser beneficiários pela troca do pedágio, mas teremos um grande problema que será o fluxo do zero trinta, que é nossa avenida centenária. Os veículos vão quebrar no zero trinta, antes de entrar na Free Way, para justamente não pagar o pedágio. Mas, fiquei essas cinco horas aqui para, justamente, escutar isso de vossa excelência. Estarei em Brasília, semana que vem. Mas, dizer para Gravataí está sendo salutar essa mudança. Mas, me coloco à disposição e, também me coloco no lugar dos amigos de outras cidades que serão afetadas. Eu acho que o encaminhamento de mais audiências públicas, é um encaminhamento que, certamente, vai gerar muito mais discussões e muito mais direcionamentos, para que a sociedade do Rio Grande do Sul, não só de Gravataí, as outras cidades que estão sendo afetadas, sejam celebradas. Muito obrigado e uma boa noite a todos.

Resposta dada na sessão presencial:

Fábio Freitas – Como já discutimos antes, e até dito na segunda feira, de fato, está prevista a mudança da praça. Deve ocorrer, no máximo, em dois anos, a partir da nova concessão entrando. Se conseguirmos antecipar isso, vamos fazer um esforço para vermos se é possível. Não posso garantir. Como foi discutido tecnicamente, na segunda feira. O acesso à Cachoeirinha, também, já começamos a discutir para incluir no projeto. Aquelas alças, que já tem até o viaduto. São só as alças do outro lado. Também já está um pouco na discussão. As vias marginais, como também já discutimos, serão trocadas por mais faixas na pista de rolamento, de acordo com a evolução do trafego. Como vai sair a praça, você não vai ter aquela pressão na via urbana, naquela lateral, que existe. Então, você vai, na realidade, ampliar o número de faixas para dentro. Onde tem quatro, possivelmente, vai ficar com cinco faixas. Aquele trecho, um pouco mais acima, onde tem duas, vão ficar com quatro. E

tem um trecho que tem três, e vão ficar com quatro. Na realidade, vamos só adequar, com relação ao fluxo e ao aumento do fluxo de trafego naquela região. Basicamente, é o que está previsto. Se, por algum motivo, o trafego explodir, for muito maior e precisar de mais uma faixa, será feito um outro dispositivo que substitua a necessidade dessa faixa, para que volte a ter a fluidez necessária desse trecho. Basicamente, é isso.

Resposta da área técnica: A praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, e envolve, entre outros aspectos, o prazo necessário à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia à ANTT, para a sua não-objeção.

82. Nome: Valter Robalo (secretário de obras da Prefeitura de Monte Negro)

Contribuição: Senhor presidente. Senhores e senhores que ficaram até o final, obrigado pela oportunidade. Meu nome é Valter Robalo, eu represento o Prefeito Luis Américo Alves Aldano, do Monte Negro. Eu vou começar pelo final. Eu tinha feito umas anotações aqui. É unanimidade ter novas audiências públicas. Nós, que representamos duzentas e dez mil pessoas, do Vale do (inaudível), e somos favoráveis ao pedágio que vai ser implantado em nosso Município, em Monte Negro. Gostaríamos que tivesse uma Audiência Pública, já registrado o pedido de uma Audiência Pública em nossa cidade. Para debatermos e avaliarmos mais um pouco, não só para Monte Negro, mas para todas as outras cidades também. Acho que, Audiência Pública aqui, pelo que eu acompanhei, é o que todo mundo quer. Para clarear mais para a comunidade mais próxima. Dito isso, nós somos favoráveis, mas temos alguns pontos para colocar, da nossa administração favorável ao pedágio. Porque, a instalação gera empregos diretos, indiretos, movimenta a economia. No caso de Monte Negro, onde vai ser instalada essa praça de pedágio, é uma região que tem muita criminalidade, principalmente de (inaudível). Porque, ali está se instalando criação de gados de corte de alta performance. Então, a praça de pedágio vai ajudar na segurança. Vai influir na segurança mesmo. Porque, o índice de criminalidade de quem usa o Vale do (inaudível) para a criminalidade, usa a 386. Isso vai influir muito na segurança, vai nos auxiliar. Outro ponto, é que a Prefeitura vai dar apoio total. Vai ter o ônus? Sim, vai ter o ônus, mas temos que pensar no bônus. Pelo que eu vi, as pessoas reclamaram muito do ônus, mas tem os bônus também. Vai ter, como falei anteriormente, geração de empregos diretos e indiretos, e movimentação de economia. Isso é premente. Na Europa, nos Estados unidos, tem pedágios. Tem pedágio em países desenvolvidos. A reclamação só é do brasileiro, isso de ficar reclamando. Vamos ver o lado bom da coisa. Acho que temos que começar a pensar positivo. Isso é do universo. Pensa positivo e as coisas já começam a acontecer. O mais importante de todos, para nós, é uma nova Audiência Pública. E, corroboro que seja em todas, acho que são seis praças de pedágio – me corrija se estiver errado. E a comunidade

de Monte Negro, vai... e a vencedora da licitação, se comprometa a usar a mão de obra local. Nessa localidade: Porto Feliz, Porto Garibaldi, usar as pessoas, moradores dali. Desenvolver, usar o que a praça de pedágio vai trazer de bom. Tem que pensar no bom também. Era isso então. Agradece-los muito a oportunidade, senhor presidente, essa manifestação, em nome da administração de Monte Negro.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição. De fato, a presença da concessão ao longo das BR-101/290/386/448/RS tem a perspectiva de gerar, nos 15 primeiros anos da concessão, cerca de 4.000 empregos diretos e 8.000 empregos indiretos, para os quais, muito logicamente, deverá ser empregada mão de obra local.

83. Nome: Erico Cunha (vice-presidente da Sigma)

Contribuição: Boa tarde, mas, já boa noite a todos. Parabéns aos presentes. Cumprimentando a mesa, senhor Leonardo Cavalcanti. Que, não nada do Tom Cavalcanti. Eu quero me identificar como vice-presidente da Associação Industrial e Comercial de Serviços de Guaíba, e do Sindilojas, da qual faço parte da diretoria também, como diretor. O meu antecessor falou uma coisa muito importante, aqui, que poucos, ou nenhum, falou. Vamos ao lado bom e o lado ruim. Tudo tem um custo e uma consequência boa e ruim. Então, meu primeiro item que eu falei, pedágio sim ou não? Eu, como diretor de uma entidade empresarial e, também, como patrão, componente de vários conselhos, sempre se discute e, sempre tem, o lado empresarial, e o lado operacional dos empregados. E eu tenho que ficar em cima do muro, porque estou defendendo uma entidade empresarial, indústria, comercio e serviços. E, também, estou defendendo o lado dos trabalhadores das entidades dos Sindicatos dos Trabalhadores. E, me obrigo a ficar em cima do muro. Mas, eu sempre digo: nada caiu do céu. Então, quero parabenizar a mesa, pelo trabalho que estão fazendo, com algumas ressalvas. Essa previsão de prorrogação dos pedágios, vai dar problema. Um representante de Guaíba já falou. Eu não vou para a rua fazer quebra quebra. Mas, tem gente que vai. Tanto aqui, como em Gravataí. Haja visto, que esse pedágio de Gravataí, como foi feito anteriormente, que aqui diz, no quarto item, que nem a polícia rodoviária federal foi consultada, nem tão pouco a população, para colocar aquele pedágio ali, eu tenho morador lá, familiar meu, que clama muito por isso: botaram pedágio sem nos consultar. Senão, teriam feito estudo melhor, e teriam posto depois da RS cento e dezoito ali, não é mesmo? Para não dar esse problema de ter que anular tudo e fazer outro mais adiante, como está previsto. Então, nesses casos que eu peço um estudo maior. E, também, as audiências públicas. Aqui, com todo esse povo que teve – agora, bastante reduzido – tempo esgotado. E, também, esse fator de fazer em Brasília. Como um aqui falou: vai só quatro pessoas, vai gastar tanto, vai fazer o que lá, qual é o resultado que vai ter? Façam mais audiências públicas nos locais aqui. Esse pedágio de Guaíba, que está sendo previsto

que vai fechar, que vão tranca-lo, a população vai se manifestar, e população que não vem aqui para escutar os para os e contras, vão se manifestar. Então, uma coisa que eu quero deixar registrado, tenho esperança que vai ser gravado, e que vai ser revistas todas essas falas, inclusive a minha por último. Que seja com toda tecnologia que existe, fotografar a placa do carro local, não paga. Tem uma cancela, levanta e passa. Porque pagar moradores dali? Então, eu peço esse detalhe, que elimine a cobrança dos veículos destes locais próximos aos pedágios, os moradores. Outro detalhe, vou me alongar um pouco, porque muitos se alongaram. A melhoria. O nosso presidente falou que está tudo bem, tudo certo, tudo bonitinho. Quando eu cheguei aqui, tive dificuldade de estacionamento. O meu carro está bem longe. Estou com medo de chegar nele. Essa hora, não tem mais nenhum carro perto, está tudo sozinho lá, será que ele vai estar lá? Terceira idade. Tinham três senhores na filha, cheguei na fila, olhei a fila, eu vou ter que agir: o senhor não vai aproveitar a sua terceira idade. Eu vim na portaria, uma moça que estava com a porta fechada falou: o que o senhor deseja? Eu quero ver o meu direito de terceira idade, eu tenho sessenta e oito anos, eu quero entrar, quero sair do calorão, quero entrar e me sentar. Ela não soube responder se eu podia entrar, saiu, trancou a porta, foi lá olhar se alguém podia autorizar eu entrar. Resumo: ela disse, o senhor pode entrar, o senhor é da terceira idade. Eu disse: tem mais três pessoas que estão na fila, eu vou busca-los. Ela disse: o senhor pode ir. Eu fui lá na ponta da fila e trouxe esses três senhores. Eles ficaram assim... então, gente, faltou esse detalhe. Outro detalhe: silencio. Botaram um papelzinho escrito: silencio. Ninguém obedeceu. Lá não se escutava nada do que vocês falaram na mesa. Eu não escutei nada do que vocês falaram, fiquei de pe. Então, esse é um detalhe que eu peço, melhorar nas próximas audiências públicas, esse detalhe de acessibilidade, de espaço, de silencio, de tem alguém para dizer: tem uma plaquinha ali. Nós vamos gritar no telefone. Pensa bem. Então, esse detalhe, é mais um detalhe que eu peço para vocês fazerem esse... detalhe. O resto está aprovado. Isenção, prorrogação, policia rodoviária não sabia, muito menos a população. Baseando nesse pedágio de Gravataí e no de Alvorado do Sul e de Charqueadas. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015).Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica.Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos

usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Outrossim, confirmamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

Sobre a questão da responsabilidade sobre a iluminação e os custos de energia elétrica das vias internas à cidade, cabe esclarecer que a concessionária será responsável por toda a manutenção e o custo da energia elétrica nos sistemas de iluminação em travessias urbanas que estiverem no sistema rodoviário, assim como os implantará nas travessias em que hoje não estejam disponíveis, conforme previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Para esse fim, considera-se como sistema rodoviário da concessão a pista principal e as vias marginais (ruas laterais ou paralelas) integradas a ela. Outras vias que não estão compreendidas no conceito de sistema rodoviário seguem sob responsabilidade do município a que pertencem, independentemente de darem acesso à rodovia ou a interceptarem.

84. **Nome: Carlos Eduardo Lopes da Silva (secretário de desenvolvimento econômico da Prefeitura de Passo Fundo)**

Contribuição: Boa noite a todos. Agradecer pela oportunidade. Ao mesmo tempo, afirmar que estamos aqui, representando o Prefeito municipal, Luciano Azevedo. Nesse tema, senhores, através dessa Audiência Pública, que é um dos mais relevantes para o nosso estado. Naturalmente, tem se dado essa importância, porque estamos aqui até este momento. Com o adiantado da hora, naturalmente, não vou frisar, muito menos elencar algumas coisas que Passo Fundo acha que é importante. Nós temos lá uma política de desenvolvimento regional. O Prefeito é claro nas suas políticas, quando acha que se Passo Fundo se der bem, e as cidades que estão próximas também, é isso que importa. A cidade tem que pensar para o bem da comunidade regional. Para isso, eu me alio à solicitação feita pelo pessoal de Soledade, da Serra do Alto do Botucaraí, na solicitação de uma Audiência Pública para a região, já que está lá prevista a instalação de uma praça de pedágio. Já que Passo Fundo é representante hoje como um polo regional da metade norte do estado, que nós estejamos incluídos nesses debates futuros, para novas tomadas de providencias. A mesma coisa, manifesto aqui também o apoio, e pedido aos senhores, de que este edital seja prorrogado, à medida que ele vai ofertar a possibilidade que novas audiências públicas sejam realizadas, então, mais amadurecido seja o tema junto da população. Por último, dizer a todos vocês, que eu acredito muito, e continuo sendo positivo , na expectativa de que os senhores, a partir de tudo que aconteceu aqui hoje, depois de quase seis horas aqui, conduzindo os trabalhos, ouvindo demandas fortes, ouvindo pontos críticos, que são necessariamente muito importantes para essas mais de cem cidades que são impactadas com esse grande projeto, os senhores se sensibilizem, os senhores usem de toda sua inteligência, da envergadura do cargo que ocupam, e que façam o tema de casa, no sentido de que, tudo isso que foi dito aqui não seja esquecido. Isso que está sendo gravado é uma coisa. Mas, que os senhores voltam a Brasília, com desafio que possam aproveitar tudo isso que a comunidade passou aos senhores. Que são, muitas vezes, críticas, mas são, necessariamente, um posicionamento de muitos anos, muitas vezes, de reuniões, de preparativos, de fóruns, de debates nas cidades, que é o anseio que hoje foi trazido aos senhores. Então, nós, de Passo Fundo, estamos também à disposição. Desejamos a vocês um ótimo trabalho. Por favor, não esqueçam que tudo isso que foi proporcionado aqui, não pode ser perdido.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses

documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.
Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.
Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

85. Nome: Gustavo Baldicerra (vereador de Soledade)

Contribuição: Boa tarde a todos. Quero cumprimentar a mesa. Acrescentar que eu estava aguardando também. Aguardei por quase seis horas aqui. Quero acrescentar que falo de uma região esquecida, que é a região de Soledade. Nós estamos tentando, há três décadas, a instalação de lombadas eletrônicas naquele trecho. No trecho crítico da BR 386, quilometro duzentos e quarenta e cinco, a duzentos e quarenta e sete. Eu me refiro ao segmento número um, da BR 386, conforme o edital que foi estudado por mim. E eu acho, sinceramente, o período de doze anos é um período muito extenso. Para se ter uma ideia, o DNIT, em fevereiro do ano passado, prometeu a uma comitiva de vereadores e ao Prefeito de Soledade, a instalação de um redutor de velocidade, em noventa dias. Então, essa promessa já fez aniversário. Eu gostaria de pedir aos senhores, que atentassem para o trecho crítico da BR 386, no quilometro duzentos e quarenta e cinco, a duzentos e quarenta e sete. São quatro virgula três mil habitantes que moram ali. Eu falo dessa região de soledade. Nós tentamos, por várias vezes, audiências públicas. Nós lutamos pela construção de um elevado, como exemplo do que foi construído na Fazenda Vila Nova, para evitarmos mais incidentes. A Zero Hora fez um levantamento, foram cento e trinta e sete, mais ou menos, acidentes, desde julho de dois mil e dezesseis até o momento. Peço, também, para que seja estudado a construção das pistas laterais, da iluminação daquele trecho. O trecho

é totalmente escuro à noite, há um risco iminente de acidentes. Então, eu faço um clamor pela vida daquelas pessoas que residem naquele local. Não há mais o que esperar. Considerem essas ponderações. Eu acrescento, apenas a pedido do Prefeito (inaudível), e também, meu colega vereador, (inaudível), a isenção da possibilidade de estudo de isenção das placas do Município de Soledade. A realocação da praça do Tio Hugo, porque, entre Soledade e Tio Hugo, tem em torno de trinta quilômetros. É um período muito... nós vamos ficar "sitiados". Nós vamos ficar entre a praça de Soledade e a praça de Tio Hugo. Que haja a possibilidade de realocação para Carazinho. Porque, no modelo anterior de concessão, pela CODEPLAN, era em Carazinho, para não ficar tão próximo de Soledade. E, também, a possibilidade de Audiência Pública no Município. Se não for possível em Soledade, uma Audiência Pública regional, pode ser em Passo Fundo ou em Carazinho. Mas peço, mais uma vez, para que os senhores estudem a BR 386, em Soledade, da possibilidade de ruas laterais, da elevada, e da iluminação. E, também, nos redutores. Eu acho que esse é um clamor que eu faço pela vida, um clamor do Município de Soledade. Seria essa a minha contribuição. Meu muito obrigado e uma boa noite a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que está sendo revista a localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

Ainda, sobre a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional), cabe salientar que levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. No município de Soledade estão previstas as seguintes melhorias:

Vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente;

3 interseções em desnível do tipo diamante;

3 retornos em nível;

5 melhorias de acesso;

2 passarelas;

Iluminação de todas as travessias urbanas, interseções em desnível e retornos;

Mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos.

86. Nome: Marcelo Piloto (presidente da Concremonte)

Contribuição: Os senhores me desculpem ter falado alguma coisa. Mas, é bem simples o que eu quero falar para vocês, e passar. Dá quase vontade de chorar, eu não sou emotivo. Dá vontade de chorar, porque vocês estão numa situação onde tem alças na Free Way, e

não estão analisando isso. Vocês estão colocando como rodovia zero. Rodovia zero não tem que ter aberturas. Vocês têm que ver as aberturas que tem hoje, e ver os espaços que tem para sair, da entrada de quem vem de Cachoeirinha e entra na Free Way, vai direto no acostamento, meu amigo, não tem saída. Agora, vocês pegam lá, e vejam quantos acidentes tiveram até hoje. Não tem acidentes ali, na entrada da Free Way, está tudo trancado na entrada de Cachoeirinha e Gravataí. Cento e sessenta mil carros. Tem que existir as paralelas da Free Way. Precisa ser analisado isso, foi tirado do projeto. A melhor ideia, uma das melhores ideias que foram dadas hoje, que é para isso que estamos aqui, foi do Stedile. Passa para um pedágio só, acabou o problema. Analisa isso, o quanto vai diminuir o custo financeiro passar para um pedágio só. A CONCEPA vai ter oneração financeira? Não vai. Ou quem for assumir, não vai, porque vai pegar o pessoal lá na frente. Vocês vão ganhar com isso, quem for assumir vai ganhar com isso. Eu quero que vocês levem um pouco do povo hoje, que está aqui, que sou eu. Eu sou rotariano, sou membro fundador do Observatório social de Gravataí – Glorinha, sou filiado ao Sindilojas de Gravataí, eu converso com diversos tipos de pessoas que são do povo. Converso com o povo, mas não sou político, sou apolítico, não posso ser político, nem é da minha fase. Mas, meu amigo, precisamos de um acesso à Free Way. Porque não ter acesso à Free Way? Está ali as alças. Não tem o porquê de não ter o acesso à Free Way. Miki Breer falou: foram desapropriadas as pessoas para abrir a alça da Free Way, o custo não é alto. Estudem, por favor. Está sendo filmado. Pega o engenheiro da ANTT, da DNIT, sobe dentro do carro, saia às sete horas da manhã, da parada setenta de Gravataí, e vai até a entrada da Free Way. O pedágio, não vai mudar isso. Pega um diretor da ANTT e entra no carro, e entra para esse Brasil, para ir até a parada meia dois de Gravataí. O pedágio não vai mudar isso, a pessoa não vai dar toda uma volta para entrar. Vocês vão entender o que eu estou falando, é só estudar isso. Entra no carro e vem, às seis horas da tarde, e vai para Cachoeirinha. Entra no carro, as sete horas da manhã, e vai para Porto Alegre. As pessoas perdem uma hora das suas vidas, todos os dias, por uma falta de observação de quem pode fazer. Por favor, olhem para o povo. Estamos falando de mais de quatrocentas mil pessoas, que estão prejudicadas por um detalhe. O detalhe, é a abertura da Free Way. Ali, é só abrir, não é difícil de abrir. Tem quinze metros de cada lado para abrir. Isso não vai provocar acidente, isso é simples de fazer, o custo é baixo, cobrem dos caras que vão entrar. Porque o governo federal não vai ajudar um pouco para diminuir o custo desse projeto. O governo federal dá um pouco de dinheiro para ajudar quem for assumir, para diminuir o custo. Porque não vai acontecer isso? O governo federal pega o meu imposto que eu pago todo mês. Eu consigo pagar, tem gente que não consegue pagar. Eu pago o Simples Nacional todo mês, em dia. Graças a Deus, eu pago em dia, consigo pagar. Sabe o que acontece? Eu não consigo passar na Free Way, porque um caminhão sai no meio do caminho e não pode mais passar em Cachoeirinha também.

Porque, o Prefeito de Cachoeirinha criou desvios dentro de Cachoeirinha, onde eu quebro o meu caminhão, aumenta o combustível. Sendo que o acesso está ali, do meu lado, e eu não posso sair. Todo cliente que chega na minha empresa pergunta: porque não tem abertura da Free Way. Todo mundo que chegou aqui, hoje, meu amigo, pediu alguma coisa, e queria alguma coisa. Eu quero que vocês só analisem o que pedimos. Só analisem, por favor. Revejam esse projeto, façam alguma coisa pelo povo. É só isso. Não deixa coisas acontecerem e durarem trinta anos, que não vamos nunca mais conseguir. Cachoeirinha e Gravataí não aguentam mais, tem que ter acessos. Isso é simples de fazer. Estão ali as alças, é simples. Não precisa fazer outra praça de pedágio. Bota uma só lá na frente. Obrigado. Desculpa ter falado demais.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição; todavia, salientamos que a construção de vias marginais ao longo da BR-290/RS ("Freeway") levaria a investimentos vultosos, que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada para os usuários da rodovia.

87. **Nome: Antonio Carlos Galante (jornalista de Eldorado do Sul)**

Contribuição: Boa noite a todos. Obrigado pela oportunidade. Acho que uma coisa ficou clara na Audiência Pública. Esse modelo (inaudível), de baixo para cima, de concessão, o povo não quer mais. Isso aí, está claro nessa Audiência Pública. Outro detalhe, eu acho que os senhores vão sair daqui com uma análise clara, que nós estamos num outro momento. O modelo de Brasília para cá, chega aqui, os senhores estão tendo essa realidade. Outra coisa, o país mudou. Hoje, nós tivemos aqui – isso é uma coisa que me deixa feliz e, acho que, para os senhores, também – um Ministro de estado esteve aqui, falou. O ex-Ministro Claudino Severo, que implantou o Metro, o Transurb. E é um homem limpo. Enquanto temos Ministros, hoje, na cadeia. E tem mais para entrar ainda em presídios, nesse país. Isso, eu acho que é um legado que sai dessa Audiência Pública, que vem homens públicos, que implantaram obras caríssimas, monstruosas, nesse país, em nosso estado. E veio aqui. Homem que vive do seu salário, ele é funcionário público, eu conheço, eu acompanhei como jornalista, o desembarque dos trens do Transurb aqui, em Porto Alegre. Então, queria fazer essa ressalva. Eu venho aqui para falar sobre fiscalização, que ninguém falou em fiscalização. Porque, quando botaram o modelo ali da nova concessão, a primeira estranheza é a respeito do trecho maldito, da CONCEPA. O trecho maldito é a ponte móvel, até Eldorado do Sul que, estranhamente, saiu de cena e vai ser em outro momento. Porque? Porque ali diz, inclusive, que vai ter dinheiro para a polícia rodoviária. Não é verdade. Porque, no contrato com a CONCEPA, aquele contrato que foi em outra época, e os senhores aqui quase, chegamos ao momento que citamos um político aqui, poderia vir à tona até como foi feito esse contrato. Mas, isso são aguas passadas, e vamos deixar se isso, um dia, poderá vir à tona ainda. Ali no contrato, tem a CONCEPA que passar cinco por

cento para a Policia Rodoviária Federal. Nunca foi repassado para a Policia Rodoviária Federal, cinco por cento da arrecadação dos pedágios. Outra coisa, nas cancelas tinha que ter um marcador de quantos automóveis passavam. Isso, não tem, ou não tinha em anos atrás, nessa concessão. Outra coisa, eu nunca vi, em Santo Antonio da Patrulha, em congestionamentos no verão, a liberação de cancelas. Porque? Está ali no contrato. Mas, vi pelo rádio, Policia Rodoviária Estadual, falando com Policia Rodoviária Federal, num bate-boca a esse respeito. Essas coisas nunca vieram à tona, porque a CONCEPA blinda, é blindada pela imprensa. As alças de acesso, desde a ponte móvel do Guaíba, até a entrada da Ilha da Pintada, quando foi entregue para a CONCEPA, tinha meia dúzia de invasões nas alças de acesso. E, no contrato, dizia que era obrigado a tirar as pessoas. Pelo contrário, não tiraram as pessoas. A alegação é que a CONCEPA tentou tirar, mas um juiz disse que não... (inaudível). Como é que vão tirar as pessoas na marra, e não vão dar moradias. Ora, se entregam uma concessão dessa e está no contrato que tinham que retirar as pessoas, retirem as pessoas e deem moradia às pessoas. Pelo contrário, isso aumentou. Outra coisa que aconteceu, gravíssima que, quando o governo federal levantou a construção da nova ponte, misteriosamente, começaram as interrupções do vão móvel. Teve uma via que fiou sete horas interrompido vão móvel. E, outro dia, saía no Zero Hora: O vão móvel está obsoleto. Isso, foram várias interrupções. Quando isso foi descoberto, caiu no Ministério Público. O Ministério Publico calçou a CONCEPA. Vieram os técnicos da Inglaterra e disseram: ela não está obsoleta, tem alguns detalhes para serem resolvidos no vão móvel. Mas, a CONCEPA implantou isso, fez isso, que é crime. E isso veio à tona, através do Ministério Público. Essa é a empresa que quer uma prorrogação de dois anos no seu contrato. É estranho, é muito estranho. Então, a Policia Rodoviária também, estava ali, num posto do antigo posto do ICM, depois do vão móvel, e saiu pelo seu efetivo. Não tem efetivo, abandonaram. Então, a Policia Rodoviária também tem uma participação de culpa. Também, não sei se é por problema também do dinheiro que estava no contrato, e que não foi repassado. Essas coisas eu quero saber se, na nova concessão vai ter esse tipo de fiscalização. Porque, a nossa coordenadora do Rio Grande do Sul, dona Marisa, que sempre me recebeu, tem todas as fotos das alças de acesso com invasões. Ela sempre me recebeu. Sabe qual é a desculpa da CONCEPA, em não fazer a manutenção em não fazer o recolhimento de entulhos? Isso é das casas invadidas, das invasões, não temos nada a ver com isso, é da Prefeitura o problema. A Prefeitura: como é que vamos recolher um lixo que não é da nossa alçada? A iluminação da ponte móvel do trecho de Guaíba, já esteve seis meses às escuras, desde noventa e sete. Sempre apagado, com problemas. E eu, denunciando. Misteriosamente, meus amigos, agora, na calada do mês de dezembro, apareceu uma iluminação de mercúrio. Eu descobri. Não foi a CONCEPA que pagou aquilo ali, foi a Prefeitura de Porto Alegre. Um convenio com a Prefeitura de Porto Alegre, e a

Prefeitura, com o dinheiro do contribuinte de Porto Alegre, injetou numa concessão privada. Isso pode? Isso não veio à tona. Então, é uma empresa que explora o pedágio, mas bate no poder público, que lhe ajude a manter a concessão. Isso não pode numa nova concessão, meus amigos. Isso não pode, isso é um escândalo. Outra coisa também, teve uma época que um funcionário da ANTT foi chefe de operações da CONCEPA. Obvio que nada acontecia, eram olhos fechados. Essas coisas vêm de anos, e viemos denunciando. Sei que os senhores estão vindo lá de Brasília, só que tem uma coisa, nós estamos num outro momento. Nós não temos que agredir ninguém, nem agredir os senhores. Porque, eu já estive do lado de vocês, eu também já fui funcionário público, estive do outro lado. Vocês podem estar muito surpresos com muitas coisas que eu estou dizendo, porque eu sou usuário e sou um jornalista. A dona Marisa sabe quantas vezes já me recebeu, na ANTT, muito bem. Mas, o modelo de fiscalização, que eu acho que tem um momento que dão para a coordenação local, não é aquilo que o cidadão merece, de uma empresa que cobra pedágio. Muito obrigado e desculpe o meu alongamento.

Resposta da área técnica: Informamos que a Ponte Móvel do Guaíba está contemplada no escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração Sul, uma vez que o trecho a ser concedido se estende até o km 98.

Manifestações Orais proferidas durante as sessões presenciais

Lajeado - 16/03/2017

88. Nome: Deputado Estadual Edegar Pretto

Contribuição: Muito boa tarde, senhoras e senhores. Minha saudação ao Diretor Geral da ANTT, Jorge Luiz Macedo Bastos, é um prazer tê-lo aqui conosco no Rio Grande do Sul. Minha saudação ao nosso colega Deputado e Secretário de Estado Pedro Westphalen, Secretário dos Transportes, a senhora a sua equipe também a nossa saudação. Prezados deputados federais, companheiros Dioniso Marcon, Elvino Bohn Gass, se chegou mais algum dos deputados federais, também sintam-se saudados. Meus queridos colegas deputados estaduais, Gilmar Sossella, ex-presidente da Assembleia Legislativa, Adão Vilaverde, ex-presidente também. Deputada Zilá Breitenbach, deputado Juliano Rosso, Deputado Ronaldo Santini, Deputado Lucas Redecker, Deputado Tarcísio Zina, Deputado Edson Brum, também presidiu a nossa Assembleia Legislativa nessa legislatura. Deputado Torteli, e Deputado Tiago Simon. Mais algum deputado estadual chegou? Minha saudação a todos vocês, que estão aqui não por acaso, diretor, é porque é um assunto de maior interesse do Rio Grande do Sul e, portanto, da Assembleia Legislativa. Eu quero, antes de iniciar a minha fala propriamente dita, fazer um agradecimento, também, uma saudação ao Prefeito aqui de Lajeado, o Prefeito Marcelo, em seu nome todos os prefeitos e vice-prefeitos e prefeitas que aqui estão. Um agradecimento Diretor, pelo atendimento parcial em uma demanda que a Assembleia Legislativa fez a vossa excelência, porque foi uma decisão unânime do colegiado de líderes da Assembleia Legislativa, que quando chegou a informação da abertura do debate sobre a concessão das estradas do Rio Grande do Sul, especialmente a 386, nós tínhamos o prazo de 2 de março para terminar a possibilidade de ouvir a comunidade. Uma audiência em Porto Alegre no dia 16 de fevereiro, e uma em Brasília no dia 23. A partir da decisão do colegiado de líderes, eu fiz um contato com a ANTT, e pedindo o adiamento daquela reunião em Brasília, em função do tempo muito curto, da impossibilidade da mobilização de mais pessoas, entidades participarem. O senhor nos informou que não podia nos atender no quesito de transferir a audiência, porque já tinha sido feito o edital de publicação, mas nos atendeu em prorrogar o prazo, determinar o tempo de ouvir a comunidade no dia 02 de março, passou para o dia 31. Dali também, da audiência em Brasília, o nosso pediu saiu mais essa audiência em Lajeado, e mais amanhã em Soledade, o que na nossa opinião ainda é muito pouco. É um tema difícil, porque essa sociedade já viveu com uma realidade muito ruim, no que diz respeito aos pedágios. Nós na Assembleia Legislativa temos uma diversidade política, temos os partidos, cada um tem a sua opinião, cada um tem a possiblidade da sua manifestação, mas nós

estamos unidos, pelo menos em uma ampla maioria, no que diz respeito ao passado em que nós vivemos aqui no Rio Grande do Sul. A Assembleia Legislativa já se manifestou, através de seu colegiado de líderes contrário, contrário aquele modelo de pedágio que durou 15 anos aqui na mesma estrada, na 386. Um passado muito triste, um passado que levou muito dinheiro dos gaúchos embora do nosso estado, um passado em que, as cidades mesmo sitiadas de pedágio, mesmo vendo a sua comunidade em insegurança, não tinha para quem reclamar, porque se iria reclamar para o Governo Federal, que era responsabilidade da estrada, dizia: "Essa estrada, é uma estrada de concessão e, portanto, não está mais na responsabilidade do Governo Federal", Se ia reivindicar para a concessionária, a resposta era: "que não constava no contrato", e quem perdeu ao longo desses 15 anos foram os usuários, e quem ganhou ao longo desses 15 anos muito dinheiro, foi as concessionárias, e é por isso que nós estamos escaldados. Eu tenho posição, e aqui eu preciso expressar, porque se não iria voltar para casa aliviado, até porque eu também paguei pedágio nessa estrada por muitos anos, e convivi com a angústia das comunidades, Deputado Ênio Bastos que vejo aqui, também aqui desta cidade. Os caminhoneiros faziam cálculos e nos diziam que, financiar um caminhão, a prestação era mais barata do que eles tinham que pagar em um trecho, de Palmeira das Missões a Porto Alegre. Portanto, nós não queremos ver que aquele passado se repita, por mais, Marcelo, bonito que foi a sua apresentação aqui, que disse das possiblidades que os municípios, que as comunidades terão de aumentarem a sua arrecadação, que eu acho que é importante, mas nós estamos dentro de um dilema também, que se passar a reforma da Previdência, os repasses constitucionais que vem do FPM, do ICMS é infinitamente menor do que vai ser as perdas, se os trabalhadores, e os brasileiros tiverem que pagar 10 anos a mais de contribuição. Diretor, eu quero dizer ao senhor que não é nenhuma demarcação, nenhuma falta de consideração ao senhor e a sua equipe, temos o maior respeito pela equipe técnica que vossa excelência coordena, mas é uma realidade que nós estamos vivendo. O que foi dito aqui das três pistas, vocês são testemunhas, está sendo feito, com o dinheiro de todos nós. A 386 está em plenas obras, fazendo e deixando prontinho, está sendo feito as pinturas, a duplicação da Tabaí Canoas, como dizia o meu pai, "faltando as Maria Chiquinha", a obra está pronta. Então não dá mais para colocar ali, como uma grande vantagem que nós teremos, porque foi pago também com o dinheiro público, o que é o certo, se depender da minha mobilização, destas comunidades atingidas. Aquele plano inicial, de uma tarifa cara, e de levar 9,11 anos para fazer a duplicação da estrada, se depender da força dessa mobilização, eu ousaria dizer que esse pedágio não sai, porque nós vivemos um passado muito triste, e tem que ser levado em conta, tem que ser levado em conta, e aqui não estou jogando para a plateia de forma alguma, é justamente os cuidados que nós temos que ter com o nosso estado. Eu queria, além de pedir ao Diretor e a sua equipe, um tempo

maior, para a comunidade ser ouvida, para que a gente possa ouvir além de Soledade, Carazinho, Sarandi, até porque a região da produção quer saber porque a duplicação só nesse filé mignon aqui, do Carazinho a Porto Alegre, ou à Tabaí. Por que não até Sarandi? E o povo que mora lá no Iraí, na divisa com o outro estado, quando é que eles vão passar a sonhar, como uma real condição de bem-estar da 386 duplicada? É só o Filé Mignon, é só a coisa boa para um lado? Essas inquietudes, prezada equipe, que nós precisamos de ouvir respostas aqui. E eu estou muito satisfeito por essa audiência pública, debates como esse, nós queremos que aconteça mais, mas eu já quero deixar como sugestão, além de alargar o prazo para a comunidade ser ouvida, de fazer mais audiências públicas, nós precisamos ter uma representação das entidades, dos movimentos, das prefeituras ao longo dessa 386, precisam estar representados diretor, na montagem do edital. Nós precisamos ter uma equipe, uma representação, um conselho regional, podendo opinar depois que as cancelas estão prontas, por mais bonitinhas que ela fique, ela não vai deixar de cobrar um pedágio caro, se não houver uma participação efetiva das pessoas, levando em conta o pesadelo que foi o longo desses 15 anos. Esta é a minha opinião, e trago expresso aqui o que eu disse no início, uma opinião do colegiado de líderes da Assembleia Legislativa. O nosso desejo, é que a gente possa produzir em um momento como esse, algo que seja bom, a estrada da morte, como foi dita aqui, ela continua sendo, mesmo os gaúchos, toda essa nossa região, ter pagado o pedágio mais caro do país ao longo desses 15 anos. Eu não tenho nenhum preconceito contra pedágio, aliás, quem vai a Santa Catarina visitar as maravilhosas praias daquele estado, como eu tenho ido de vez em quando, a gente paga com gosto, um pedágio de uma estrada boa que custa menos de três reais, é um pedágio justo. Me parece que nós não temos aqui, no geral, nenhum preconceito contra o pedágio, nós estamos aqui lutando contra a exploração, que foi o que significou aqueles amargos 15 anos, que o governo passado decidiu de não renovar. A estrada não está em péssimas condições, a estrada 386, que era uma angústia minha, porque eu fui um dos grandes militantes internamente, no governo para que não renovasse aquele contrato, eu também fiquei com medo, mas e como é que vai ser, eu pegar, quando passar um ano, quando passar 6 meses quando abrir os buracos dessa estrada. A estrada 386 pode, e deve estar muito melhor, nós precisamos urgentemente da duplicação, mas as concessionárias não irão pegar uma estrada em pandarecos não, uma estrada que está razoavelmente boa, por isso é que o investimento da duplicação tem que ser em um curto tempo, no menor curto tempo possível, e um pedágio que seja razoável, que não significa exploração de um lado e perda do outro. Um abraço e um bom debate a todos nós.

Resposta da área técnica: A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais

complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser

cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.
No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.
Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

89. **Nome: Pedro Westphalen (Secretário de Estado de Transporte do Estado do RioGrande do Sul)**

Contribuição: Boa tarde senhoras e senhores. Quero cumprimentar aqui, o senhor Leonardo Cavalcanti que preside os trabalhos, em seu nome, cumprimentar todo esse grupo técnico, que fez uma belíssima apresentação. Eu quero cumprimentar o Marcelo, pela didática que teve em expor, em expor o que expor, o que expos aqui, já apresentando e demonstrando a sensibilidade tanto da IBL, quanto da ANTT, bem como o Ministério dos Transportes, já com modificações fundamentadas nas manifestações, das duas audiências que aconteceram aqui. Quero cumprimentar pelo brilhantismo, pelo didatismo e pela maneira como foi apresentada claramente, embora alguns não concorde, e já manifestaram isso aí, e a gente respeita, mas realmente foi muito didático o que vai fazer, e já se mostrou, só em estender em mais duas audiências públicas, aqui para Lajeado e para Soledade, a abertura de querer discutir e fundamentalmente escutar, e saber escutar, e transformar essas escutas em ações, o que já se viu aqui na apresentação e nas modificações apresentadas. Além disso, vão ter mais duas audiências públicas já programadas, dia 22 de março, estamos marcando ali em Montenegro, e mais uma em Santa Catarina em 24 de março. Isso é extensão da discussão, conforme o Presidente da Assembleia manifestou, a quem eu quero cumprimentar aqui Edegar Pretto, em seu nome, todos os nossos deputados estaduais aqui compondo essa tarde de debate. Quero cumprimentar e agradecer a presença do nosso Diretor, Presidente da ANTT, Jorge Bastos, a sua presença engradece esse momento. Na mesma maneira, o nosso Diretor Presidente da IPE, José Carlos Medaglia, que também com a sua presença engradece esse momento. Cumprimentando o Prefeito de Lajeado, Marcelo Caumo, cumprimento a todos prefeitos e vice-prefeitos aqui presentes, bem cumprimentando o presidente da Câmara de Vereadores de Lajeado, Waldir Blau. Cumprimento a todos os vereadores e vereadoras presentes nesse evento, e a toda a sociedade aqui apresentada, segmentos representados, aos colegas aqui presentes, a imprensa em geral que dá a

cobertura a um evento desse porte. E não posso deixar de dizer, encantamento que tenho por estar aqui nessa Universidade exemplar e linda, que é a Univates, cumprimentando o seu reitor. Parabéns pela Universidade, meu caro Reitor. Esse é um tema que nós temos que discutir com muita responsabilidade, com muita transparência, temos que escutar, temos que expor, temos que olhar para trás sim, como disse o nosso presidente, no modelo em que 100% dos gaúchos tem o mesmo pensamento. Foi um modelo que não deu certo, de pedágios, por 15 anos, isso é unânime em todos nós, mas temos que olhar sim, o que o Rio Grande do Sul, um estado em que a mobilidade é extremamente deficitária, e que aumenta os nossos custos logísticos. O estado que fundamenta 85% da sua movimentação em estradas, e não as tem em boas condições. E vou discordar um pouco do nosso presidente que respeito muito e acho, o deputado mais qualificado, mas elas não estão em boas condições, a 386 não está em boas condições, nem perto do razoável. E as obras federais não estão acontecendo aqui. Quero até cumprimentar o DNIT pela qualificação do seu quadro funcional, e pelo trabalho que faz nas condições que tem, desde que vão ter verba para fazer a manutenção das estradas federais. Nós temos a 116 para realizar as duplicações. Nós temos a 290 com trecho em andamento, de resto a pagar de 2013. O estado precisaria 900 milhões para conservar as suas estradas federais, e recebe 400 milhões, o DNIT faz milagre com os seus agentes de trabalho. Nós temos que olhar para trás sim, para ver o que aconteceu de ruim e corrigirmos no futuro, mas não há futuro em um estado que não tem condições de crescimento, em um país que não tem condições de investimentos nas estradas para conservá-las. Vamos pensar daqui a 20 anos, o que será desse estado se ele não conseguir fazer duplicações de artérias como essa, a 386, manter a 290, ampliar a capacidade da 290, melhorar a 101, esse é o trecho que está em debate. Se esse debate parar por aqui, nós vamos nem falar em 116 e 290, daqui para a frente. Nós temos que discutir sim, o que está sendo discutido, é preço, é local de pedágio, início de obras, é fazer com que as pessoas que estão fazendo esse programa sejam sensíveis, e o estado é favorável sim a concessão, tanto é que está fazendo o seu plano de concessão, e vamos fazer audiências públicas sim, escutando a todos vocês, que temos trechos que são necessários serem duplicados. Se vai ser ou não, quem vai decidir vai ser a sociedade, mas nós temos a posição favorável, favorável na concessão, ela precisa ser feita de maneira transparente, para que as nossas crianças tenham segurança, os nossos transportadores tenham condições de fazer com que os seus carros andem, seus caminhões andem com segurança, saem e chegue ao seu destino, custo de pedágio, tem alguma coisa matemática, números. Santa Catarina foi um exemplo citado pelo o nosso Presidente. Quais as obras que foram feitas lá? Estrada pronta, é mais barata sim. As obras todas serão feitas, praticamente na 386 nesse modelo. Sobremaneira desprovida de preconceito. As nossas manifestações do Estado, vão ser por escrita, fundamentadas basicamente, de que as obras

da 386 tem que ser imediatamente conversadas em duplicação, conforme a que foi... Quero agradecer a recepção em Brasília, de todos os segmentos que lá foram, a Univates foi lá, a Assembleia esteve lá, nós estivemos como Estado lá levando as nossas considerações, enes condições técnicas, fortes, produtivas, que resultaram nessa modificações. Portanto, é nesse ambiente, que eu quero projetar o Estado do Rio Grande do Sul, que não tem condições de fazer, a não ser em parcerias, do Brasil que não está fazendo investimentos em estado, aqui no Estado, não está. Nós iríamos paralisar, embora estejamos mudando o modal de transporte do estado, já tendo duplicado a capacidade das nossas hidrovias, implementado um meio de transporte aeroportuário com incentivos aqui no Rio Grande do Sul, e procurado fazer um trabalho para que os nossos trens voltem a serem produtivos, em uma concessão que não deu certo. Nem todas são boas. Nem todas as concessões são boas, mas nesse momento, as nossas necessidades, nos fazem sim, pedir ajuda. Nós precisamos de ajuda, não temos condições de fazer sem que haja ajuda, e essa ajuda só pode ser através de concessões. A posição do estado é favorável, e nós queremos contribuir com vocês tecnicamente, com os COREDES, com a representação sindical, com os usuários, para que possamos, tecnicamente, fazer o melhor, porque o Estado precisa sim de duplicações nas nossas estradas. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela contribuição e informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

90. Nome: Gustavo Baldissera, Vereador de Soledade

Contribuição: Primeiramente, o meu boa tarde a todos, cumprimento o senhor Jorge Bastos, Diretor-Geral da ANTT, cumprimento a Mesa, senhores prefeitos e vice-prefeitos, vereadores e a comunidade presente. Nós aqui de Soledade, lá de Soledade, nós estamos lutando pela construção das obras pontuais, no trecho urbano de Soledade. Fiz a minha manifestação na primeira audiência pública, em Porto Alegre, e lamento que não tenha incluído nenhuma alteração nesse sentido, questão da construção de vias marginais. Nós não temos a previsão de nenhum metro de vias marginais no perímetro urbano da BR 386,

em Soledade. Questão de passarelas, importantes passarelas, duas passarelas são importantes, mas não resolvem o problema de quase 5 mil pessoas que residem naquele trecho urbano. Eu admiro aqui, a questão da preocupação com o usuário da rodovia, é importante para o usuário, mas, e as pessoas que moram nas adjacências da rodovia. Essa é a questão, em Soledade nós temos um alto tráfego de veículos, em que um número elevado de acidentes, vejo aqui a preocupação que a BR 386 deixe de ser a Rodovia da Morte, mas pelo o que eu estou vendo, parece que vai continuar sendo. Nós não gostaríamos que isso acontecesse, então eu faço aqui, esse apelo a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que inclua no edital, que inclua já no início da concessão, que haja a construção de vias marginais no perímetro urbano da BR 386 em Soledade, e não apenas isso. Nós estamos sugerindo, fizemos uma audiência pública local, no município, nessa semana, estamos sugerindo a construção de um viaduto, de um viaduto naquele trecho, ou de um elevado, para evitar acidentes. A questão da iluminação noturna, a iluminação noturna, e redutores eletrônicos de velocidade. A questão, estamos lutando há muitos anos, pela redução dos acidentes, pela a implantação de redutores eletrônicos, e gostaríamos de sermos atendidos neste ponto. Quero agradecer aqui, por essa oportunidade e também faço esse apelo novamente, e farei também lá em Soledade, esse apelo entregando a documentação desta audiência para que, essa demanda seja atendida, não podemos ficar mais 30 anos sem sequer, havendo a previsão dessas importantes obras. Faço esse apelo em nome do povo de Soledade, em nome de quase 5 mil pessoas que residem nas adjacências da BR 386, ali em Soledade. Sugiro aqui, como foi feito em Fazenda Vila Nova, foi feito um viaduto, ruas laterais, iluminação e redutores, sugiro esse modelo ali em Soledade. Muito obrigado pela atenção, uma boa tarde a todos e uma boa audiência.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. No município de Soledade estão previstas as seguintes melhorias:

Vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente;

3 interseções em desnível do tipo diamante;

3 retornos em nível;
5 melhorias de acesso;
2 passarelas;
Iluminação de todas as travessias urbanas, interseções em desnível e retornos;
Mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos.

91. **Nome: Cíntia Agostini, (Presidente da CODEVAT - Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari)**

Contribuição: Ao Presidente da Mesa, toda a Mesa, ao Presidente da Assembleia, aso nossos deputados. Nós estivemos em Porto Alegre, estivemos em Brasília, fomos a uma audiência com o Ministro essa semana, e não é por nada que todos nós pedíamos que vocês viessem à 386 nos ouvir. Estamos todos aqui justamente por isso, e as mais de 600 pessoas que chegaram aqui hoje, estão e precisam conhecer o projeto que está aqui, posto para nós, da concessão 386. O nosso pedido, nesse momento, continua sendo, um tempo para o debate, e um grupo de trabalho que consiga identificar, consiga perceber, aquilo que hoje são dúvidas, questionamentos e discordâncias que nós temos. É consenso das nossas entidades e da região, que o edital da forma que está não nos atende, nós não o queremos. Os nossos questionamentos vão desde o fluxo de veículos que hoje está posto no edital, os valores tetos dessas tarifas que nós não comportamos, a região não tem capacidade de pagamento para o que está posto lá, a duplicação que já tem uma apresentação, trazendo ela para um tempo menor, mas tem outras obras que não estão previstas, e que tem que ser consideradas. As praças que nós temos que avaliar as condições que estão postas, a renovação do contrato, que nós estamos falando de uma concessão de 30, com possiblidade de renovação por mais 30, nós concordamos, que nós possamos estar falando de 60 anos de uma concessão. Nós temos que prever tecnologia de cobrança, onde o usuário, daqui a algum tempo, consiga transitar na rodovia e pagar efetivamente aquilo que ele transitou. Por isso Leonardo, Fábio, e todos os que compõe a mesa, nós pedimos um tempo maior para o debate, nós pedimos a formação de um grupo de trabalho com representante da região, com representantes da ANTT, do Ministério, para nós conseguirmos ter transparência nesse processo, conseguirmos trabalhar esta concessão. A região hoje, as entidades aqui que nós estamos representando, elas não concordam nem discordam, elas querem abrir esse edital, a clareza que nós temos é que, desta forma não dá. Abrindo esse edital, nós podemos concordar ou discordar. Hoje, assim, nós precisamos ampliar o debate, nós precisamos ter segurança que nós estamos falando de 30 anos da nossa rodovia, que é a Estrada da Produção. Obrigada.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor

aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.Sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

92. Nome: Deputado Estadual Gilmar Sossella

Contribuição: Saudando o Leonardo, saudar a todos os amigos, saudar também aqui o Jorge Bastos que vem da ANTT, nesta audiência pública, saudar meus colegas deputados em nome do Edegar Pretto, é uma satisfação está com todos vocês. Pelo adiantado e tempo reduzido, tentarei ser muito breve e objetivo. Presidente dos trabalhos, aqui o Rio Grande do Sul, teve, um modelo que efetivamente é exemplo para não ser aplicado no Rio Grande do Sul, que foi a concessão que durou 15 anos. Dos 1.799 quilômetros concedidos,

nos 15 anos não foi duplicado sequer um metro, vou repetir, um metro de rodovia duplicada. Então nós estamos escaldados com esse tema, por isso a nossa manifestação aqui, no sentido de que a gente possa primeiro, dizer que agradecemos essas duas audiências, mas nós precisamos de mais. As comunidades querem serem ouvidas, e vocês viram o quanto já melhorou a proposta, vocês ouvindo, e aqui as contribuições que com certeza, no dia de hoje aqui em Lajeado, amanhã em Soledade, enfim, Montenegro na próxima semana, mas especialmente para dizer o seguinte meus companheiros, a diferença que a própria ANTT, a Agência Nacional de Transporte fez, das concessões 2013-2014 foi de que, o BNDES participou com recurso, "mais é outra realidade", o BNDES participou até 70% do recurso com o TJLP mais 2%, isso impacta também no valor da tarifa. É um momento difícil para a economia do Brasil, estamos em plena recessão, o dinheiro é difícil, então eu salvo o melhor juízo, entenderia que não é momento da implantação da concessão neste momento, teríamos que aguardar melhorar a economia. Não sou contra pedágio, mas o cidadão gaúcho, só para vocês terem uma ideia, quando fizemos a pesquisa aqui da CPI dos Pedágios, então que os meus colegas do dados, que vão fazer um documento coletivo, para que temos uma Comissão de Representação Externa, uma outra frente parlamentar, vamos fazer a nossa contribuição sim, mas nós precisamos, meus companheiros, primeiro que a duplicação ocorra se não for no molde anterior, que era até o quinto ano, mas que pelo menos seja, no máximo até o sexto ano, mas que tem que ter, já no primeiro ano, obras de duplicação de Rodovia. Segundo dizer, meus companheiros, nós temos, como dissemos, no modelo anterior, que não há exemplo, por isso que nós temos que ter o cuidado, mas dizer aqui, foi levantado por vários cidadãos, que talvez não viam hoje ainda, pode ser que seja levantado. Está aqui a Associação dos Caminhoneiros, transportadores, porque nós não termos, fazer uma avaliação nas próximas apresentações, retirando o guincho que é 24 horas. Nós temos empresas que presta o serviço aqui, as ambulâncias, quem sabe fazer, já hoje é prestado, na EGE que é uma empresa de construção gaúcha que tem 800 quilômetros. As prefeituras prestam esse serviço, entendeu? Se a gente pudesse tirar isso, em quanto representa isso no valor da tarifa: guincho, ambulância. Porque a maioria dos prefeitos, querem fazer parcerias, muitos não querem, mas eu quero dizer para vocês que tem essa possibilidade de a gente poder reduzir o custo. Mas companheiros, para finalizar, dizer o seguinte: nós do Rio Grande do Sul, e é isso que eu estava dizendo para o Fábio a pouco ali, Presidente, o Rio Grande do Sul foi penalizado porque as demais concessões feitas no país, a maioria dos pedágios foram, girou em torno de dois, três reais, inclusive duplicação, a 040, se a 101 não tem duplicação, mas a 040 que foi feita pela ANTT tem duplicação, mais de 600 quilômetros. "O BNDES não vai emprestar mais", mas também se não foi, aquele exagero, mas o pedágio lá foi R$ 3,00, R$ 3,60, entendeu? Mas também não precisa ser 9, como está sendo apresentado aqui.

Então que a gente possa encontrar uma possiblidade de recurso, adiando, ouvindo a comunidade, e efetivamente, para finalizar mesmo, que a gente possa criar um grupo de trabalho, como já foi dito aqui, que as lideranças aqui das regiões todas atingidas, possa criar um grupo de trabalho para poder estar junto com a ANTT, contribuindo, críticando, sugerindo, mas que nesse período, a gente possa dar um tempo maior e por isso, é o que a gente pede aqui. A assembleia Legislativa, eu não sei se todos os deputados vão poder falar, são 102 inscrito, mas me pediram, parte deles, que nós vamos juntos elaborar um documento também para contribuir. Mas as comunidades têm que ser ouvidas. Aqui no Rio Grande, tem até conselho de pedágio, então nós precisamos ter os conselhos nas nossas comunidades.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Sobre a duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão, esta premissa levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Ainda, contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Outrossim, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de

manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Quanto à terceirização dos serviços de atendimento mecânico, fica a cargo da futura concessionária escolher a estrutura que lhe parecer mais adequada (frota própria ou terceirizada ou ainda convênio com empresas locais).

93. Nome: Idioney Oliveira Vieira (Presidente do COREDE)

Contribuição: Idioney Oliveira Vieira, Presidente do COREDE Auto da Serra do Botucaraí, Diretor do Campus da Universidade de Passo Fundo em Soledade. Quero agradecer esta audiência, fui um dos que protocolei documento em nome das entidades, para que ela ocorresse, como também a audiência em Soledade. Estivemos em Porto Alegre, estivemos em Brasília, e convidamos a todos vocês que tenham contribuições para melhorar esse debate, que estejam amanhã em Soledade. Para que lá, a gente continue discutindo e debatendo este processo. Quero dizer as lideranças do governo aqui representada, que a nossa região tem discutido muito as questões dos pedágios, principalmente o modelo apresentado. O modelo, da forma em que ele estava apresentado também não nos atende, nós precisamos da duplicação da BR 386, nós criamos uma comissão para a duplicação da BR 386, mas da forma que ela foi apresentada, de dois pedágios em 30 quilômetros, é inadmissível. Uma cidade de 30 mil habitantes, ficar sitiada por um pedágio de um lado, e um pedágio de outro, é inconcebível, é impraticável isso, e acredito que legalmente, isso também não é possível. Então nós solicitamos, pedimos a reavaliação. Se essa concessão continuar, e se ela for implantada, que se discuta principalmente a Praça Sete, ou a Praça Seis, que a gente possa ver a alteração dessas praças, e que se ela ocorrer, a duplicação inicie no primeiro ano, se soma aos demais COREDES, está aqui o COREDE Produção, e o COREDE do Vale do Taquari, para que a gente crie um grupo de trabalho, não só para auxiliar a discussão da concessão, de uma forma que a gente tenha tarifas mais em conta e justas, com a condição financeira das nossas regiões, mas que também, esse grupo de trabalho possa auxiliar os municípios a trazer e indicar as obras necessárias. É inadmissível que em Soledade não tenha vias laterais, que não tenha um viaduto circulando para o bairro Botucaraí. Então nós queremos de forma contributiva, fazer com que a nossa BR 386, seja duplicada, e isso eu acredito, que todo o público aqui presente, que defenda a duplicação e as melhorias da 386, se não puder, não for com recursos da concessão, que o Governo Federal cumpra com a sua responsabilidade, que é investir recursos em duplicar a 386.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a

indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

94. Nome: Moacir Francisco Teixeira (Prefeito de São João do Sul)

Contribuição: Boa tarde a todos, cumprimento o Presidente desta Sessão, gostaria de cumprimentar e agradecer também o Presidente da Câmara de Vereadores de São João do Sul, Sérgio, que nos acompanha, e dizer que a gente viajou 300 quilômetros de São João do Sul até aqui, por quê? Porque tamanha é a preocupação de São João do Sul, com a instalação de uma praça de pedágio lá em nosso município. O nosso município vai ser atingido com dois quilômetros só de estrada pedagiada, e esses dois quilômetros vai ser instalada a Praça de Pedágio, que vai partir o nosso município no meio, vai criar um problema social e um problema socioeconômico para a nossa região. Então nós estamos aqui, manifestando a nossa preocupação, que nós vamos contemplar, vamos ser contemplados com dois quilômetros de estrada pedagiada, e vamos ganhar uma Praça de Pedágio, que vai atingir muitas comunidades carentes. O nosso município, é um município carente, e temos umas comunidades de pescadores lá, que para chegar à sede do município de São João do Sul, para ir no posto de saúde, para ir buscar uma correspondência, ele vai ter que pagar pedágio ida e volta, dentro do município de São João do Sul, e isso nós não podemos aceitar. Então por isso que nós estamos aqui, pedindo a compreensão, pedindo que a ANTT olhe com bons olhos, olhe com carinho para esse pedágio lá em São João do Sul, porque o povo de São João do Sul não pode ser penalizado, porque nós vamos pagar um pedágio caro, de 8,60 em São João do Sul, para cuidar de 100 quilômetros praticamente de estrada no Rio Grande do Sul. Então, nós

Catarinenses e nós de São João do Sul, vamos pagar um pedágio de alto custo dentro do município de São João do Sul, que vamos inviabilizar a nossa administração, porque tem muitos funcionários que transitam, são produtores rurais, são pescadores, que transitam naquele trecho, e só tem esse acesso para chegar a sede do município, como eu digo. A nossa agente comunitária, para fazer o trabalho, que administrador público sabe, que anda de moto, para ter acesso a essas comunidades, vai ter que pagar o pedágio de ida e volta. Então nós gostaríamos que os senhores olhassem com muito carinho, e também, solicitamos já em Porto Alegre, na audiência pública, uma audiência lá no território catarinense para que nós possamos discutir e debater, e achar algumas compensações para o nosso. Então eu acho que já está praticamente certa e prevista para a semana que vem uma audiência pública lá, pelo o que a gente está tendo as informações, e contamos que essa audiência pública faça em São João do Sul, para que nós possamos detalhar melhor as necessidades do nosso município. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

95. Nome: Marquinhos Lang (Ex-Deputado Estadual)

Contribuição: Diretor, uma boa tarde a todos. É um momento difícil para a nossa região, é um momento muito complicado para a nossa região, a nossa região vai ficar em uma situação muito difícil na questão de desenvolvimento, nós vamos ficar sitiados com a questão dos pedágios. Mas pior do que isso, pior do que isso, e eu sou um cara aqui que, ninguém é favorável a pedágio, mas nós temos que discutir como nós vamos fazer essa questão do mapeamento da nossa região, e principalmente do nosso estado. Não é possível que nós tenhamos um pedágio, que não é aquele valor ali de 9,60 fazendo a Vila Nova não é 9,60, é 11,30 porque aquele valor ali tem que ser corrigido, porque é março de 2015. Março de 2015, o valor tem que ser corrigido, o valor não é 9,60 é 11,30 e pior, eu tenho um colega meu, eu estive em Brasília, e fiz uma manifestação muito parecida com essa. Eu tenho um colega meu que vai todo dia à Porto Alegre e ele é daqui de Lajeado. Ele trabalha com comércio, R$ 38,00 ele vai pagar aproximadamente, por dia, cinco dias por semana, R$ 190,00, quatro vezes, quatro semanas R$ 190,00, R$ 760,00, R$ 760,00 vezes doze, que são doze meses que ele vai trabalhar, R$ 9.120,00. R$ 9.120,00, ele gasta por dia de almoço, em torno de 20,00. Sabe o que ele disse para mim? Eu vou levar um miojo, aquele de três minutinhos, de vez em quando a gente coloca ali a massinha, e vou abater um pouco pelo menos, de tudo isso que eu vou gastar, mas vai chegar em um ponto que eu vou ter que parar de trabalhar, porque eu não tenho condições de pegar a estrada todo dia. Pior. Nós estamos falando aqui de uma concessão de 30 anos, e eu tenho 46 anos, eu

vou a 76 anos quando terminar essa concessão. E nós estamos falando de 30 anos de concessão, para fazer a duplicação de Lajeado a Tio Hugo, é isso que nós estamos discutindo. 30 anos para 110, 120 quilômetros. 30 anos. Oremos. Oremos. Olha só o que nós estamos discutindo, 30 anos para 120 quilômetros, imagina quem está a 300 quilômetros daqui do Vale do Taquari. Imagina. 300 quilômetros para cada ano, cada 30 anos faz 100 quilômetros, daqui a 90 anos o pessoal lá com 300 quilômetros, vai estar com duplicação e outra, e outra, não vai resolver assim. Não é assim que nós temos que discutir uma concessão de 30 anos, não é até o dia 31 de março, de forma alguma. Não é com quatro ou cinco audiências públicas, ou nós participamos da discussão ou paramos aqui, porque não tem como continuar discutindo em audiências públicas, onde as pessoas vão falar três minutos, representando toda uma sociedade e toda uma região. Não pode ser assim gente. Por favor, nos ajudem a engolir isso tudo. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços

de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

96. Nome: Juliano Rosso (Deputado Estadual do Rio Grande do Sul – RS)

Contribuição: Boa tarde a todos. Eu, ontem, pela manhã, passei por essa Rodovia, como faço toda semana, saindo da minha casa em Passo Fundo e indo para a Assembleia. Eu vi uma Rodovia quase impecável, eu vi uma Rodovia em obras, porque eu fui parado na obra, e eu vi uma Rodovia praticamente toda duplicada. É essa Rodovia que querem entregar por 30 anos, renovável por mais 30, essa é a verdade. É 30 mais 30, são 60 anos, a possiblidade, para ser pedagiada quatro vezes até Porto Alegre. Nós não vamos aceitar isso, esse contrato nós não aceitamos. Se depender da minha parte, nós vamos mobilizar o Estado do Rio Grande do Sul, para mudar as condições desse contrato, porque é uma condição draconiana. Não existe isso, isso vai impactar diretamente na nossa economia, na nossa produção, na produção do leite, na produção da soja, na produção de qualquer grão, na carne, vai impactar no supermercado, na vida das pessoas. Vai inviabilizar a nossa região, desde quem vem lá da região de Carazinho, de Frederico, de Iraí, de Santa Rosa, de Cruz Alta, de Juir, até quem mora aqui no Vale do Taquari, no Vale do Botucaraí, e quem vai à Porto Alegre toda semana. Nós não podemos aceitar esse contrato, essa é a verdade, porque esse contrato vai inviabilizar a nossa região. Eu quero dizer aqui, que nós vamos pagar ida e volta, talvez alguns não tenham entendido, mas ele prevê o pagamento na ida e na volta. Esse valor que foi apresentado, está defasado, como falou o Marquinho aqui, é um valor para automóvel, e o valor para caminhão? Quanto é o valor para os caminhoneiros pagarem? Que são quem trazem, quem produzem nesse estado. Nós queremos saber o valor para os caminhões. Então companheiros, eu quero dizer que, essa concessão, ou "concepão" como alguns dizem, como alguns tem dito, essa concessão é inaceitável nesses termos. Nós estamos aqui, em doze deputados estaduais, eu não falo pelos meus colegas, mas eu conheço um por um deles, e sei que eles não concordam com essas condições que estão sendo apresentadas. A Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul não concorda. Nós queremos um debate sério, nós queremos um debate com todas as comunidades que vão ser impactadas. Está claro aqui, pelos prefeitos que vem falar, pelas lideranças que vem falar, que nenhuma região foi consultada sobre qual obra que quer para a sua cidade. Nenhuma cidade foi consultada. São 32 municípios que são afetados por essa concessão que está sendo apresentada aqui. Esse é um debate, que tem quer ser feito com quem tem legitimidade, e para mim, quem tem legitimidade é quem vai ser o próximo Presidente eleito do Brasil. Esse é o que tem legitimidade. Então vamos esperar a próxima eleição, vamos esperar o próximo presidente, e vamos debater com quem tem legitimidade nas urnas.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Ainda, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica. Por fim, cabe lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015.

97. Nome: Leandro Rosa (Vereador de Taquari - RS)

Contribuição: Boa tarde. Acho que nós já estamos com intimidade suficiente com a mesa, para pouparmos cumprimentos. Nós viemos participando das três audiências públicas que aconteceram, tratando desse tema, e me causou espanto hoje, quando eu vi a modificação da apresentação que os senhores realizaram. Eu quero parabenizar o nosso apresentador, porque ele conseguiria vender 10 aviões pegando fogo. Muito fácil. Ele fez uma apresentação convincente, criteriosa, nos apresentando todas as vantagens da concessão, inúmeras vantagens. E a gente descontrai um pouco, porque o tema é muito grave, e parece que as pessoas nos apresentam algo como se nós não pensássemos. Onde eu chego, e o nosso Secretário, se apresenta favorável a concessão, nos diz que a única saída para o Estado do Rio Grande do Sul falido e quebrado, é a concessão das rodovias. Foi dito. Nós hoje pela manhã, enquanto vereadores, representantes do Vale, nos reunimos, conversamos e viemos com uma postura firme com relação a concessão, em relação a audiência. Nós não queremos debater modelo algum de pedágio, nós acreditamos que 386 não precisa ser pedagiada, nós estamos com uma rodovia duplicada de Lajeado a Canoas.

Nós viemos hoje de Taquari, e encontramos obras, encontramos maquiagem, encontramos o trabalho de limpeza sendo feito. Será que o projeto é esse? Finalizar as obras e entregar para a iniciativa privada? Essa é a nossa dúvida enquanto representantes e queremos deixar claro, nós vereadores, que nós temos uma grande legitimidade com a comunidade, porque quem bate de porta em porta somos nós, e nós estamos dizendo aqui que somos contra qualquer modelo de pedágio. Eu gostaria de perguntar para a plateia, que é a maior das audiências, quem é a favor do pedágio que levante o braço aí? Mesa, está aí. Não temos 10 pessoas favoráveis a concessão, então eu acho que encerro a minha fala, sem termos mais o que dizer.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de

melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento prevê, para o trecho entre Tabaí - Canoas, a conversão da rodovia para uma pista em duplicação plena, porque, embora a pista atual possui duas faixas de rolamento por sentido, não tem separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais.

98. **Nome: Emanuel de Jesus (Prefeito de Taquari – RS)**

Contribuição: Boa tarde a todos. Uma saudação toda especial à Mesa, que tem participado com a gente desse debate. Tivemos em Brasília já terça feira agora de novo, enfim, a importância do tema nos obriga a fazer um debate exaustivo, detalhado, para chegar ao melhor termo possível. Eu não vou repetir aqui, o que os colegas já falaram, enfim, nas outras audiências, mas tem alguns pontos que me deixam preocupados e com dúvidas. O primeiro deles, todo o estudo, toda a apresentação, enfim, toda a conclusão da mesa, ela é feita preocupada com a empresa que vai vencer o processo. Tudo aquilo que é planejado, é preocupado com a empresa, nenhum município foi ouvido, a Polícia Rodoviária Federal dita pelo superintendente lá em Porto Alegre não foi ouvida, ninguém foi ouvida, só as empresas, ou seja, não tem outra alternativa, se não nós alongar esse processo. Aquele calendário tem que ser modificado, e nós queremos participar efetivamente do debate, mais do que ele está sendo feito. Nós precisamos medir o impacto que vai ter, todos esses pedágios nas nossas comunidades social e economicamente falando. Qual é o impacto que vai ter, colocar duas praças de pedágios daqui de Lajeado até Porto Alegre para a nossa Agricultura Familiar do Vale do Taquari? Qual é o impacto que isso vai causar nas nossas empresas? Quanto é o custo para o caminhão que é o maior veículo que transita na Rodovia, o maior número de veículo que transita na Rodovia? Quanto vai custar? Se o do veículo já está caro, quanto vai custar o caminhão? Quanto isto vai impactar? Como foi feito o cálculo para chegar as tarifas, que ainda ninguém falou sobre isso? Eu tenho insistido com isso em todas as reuniões, e disse lá em Brasília para a Fábio, nos expliquem como chegaram ao valor da tarifa? "Um investimento", mas como chegou? Como é que foi feito o cálculo? Qual é o detalhamento do cálculo? Quantos veículos transitam por dia? Quem fez o cálculo do trânsito de veículos? Quanto custa cada obra dessa? Quanto essas obras impactam? É um contrato de 30 anos, não prever, por exemplo, a duplicação da ponte do Rio Taquari. Como é que vai ficar isso daqui há cinco anos? Então, ou seja, o projeto é grande demais, é grande demais, para a gente vir aqui e secamente dizer que, é a favor ou contra. Não dá para ser assim, porque nós vamos ser irresponsáveis. Então não se trata de

ser a favor ou contra pedágio, se trata de ser contra isto que está sendo nos imposto, porque não dá para nós fazermos um debate para 30 anos, com o impacto do tamanho que está tendo, do impacto que vai ter. Em janeiro e em fevereiro, que é mês de férias, com uma audiência pública na véspera do carnaval, em três meses. Qualquer prefeito aqui dentro sabe, que para fazer o projeto de uma rua, de 500 metros na sua cidade, ele não consegue fazer em menos de um ano. Nós estamos fazendo um projeto para 400 quilômetros, sei lá quantos quilômetros, não sei quanto bilhões em um ano, é o tempo que eu levo para fazer uma rua lá em Taquari. Então eu acho que nós temos que ter muita calma, nós temos que ter muita paciência, não há nenhuma necessidade de fazer isso correndo, nenhuma. Duvido que algum técnico venha aqui e me diga que há uma necessidade de fazer isso correndo, pode ter uma necessidade política, isso sim, de terminar logo antes de que o governo acabe, aí pode ter, agora tecnicamente não há. Tecnicamente não há nenhuma necessidade de fazer um processo de debate desse em dois meses. Então vamos ter calma, vamos alongar, nós estamos aqui pacientemente pedindo isso. A gente disse isso lá em Brasília, para o Ministro. E para finalizar, para finalizar, quero cobrar aqui, a fala que o Ministro fez lá. Duas coisas ele nos prometeu lá: primeiro de alongar o tempo e fazer quantas audiências públicas fossem necessárias, foi isso que ele disse lá. Segundo, de recalcular a tarifa. Ele também disse isso lá. Que nós tínhamos que sentar e rever os cálculos da tarifa. Então essas duas promessas eu sou obrigado a cobrar. E para finalizar de verdade, fazer um alerta para os nossos amigos, aqui do Nome: Vale do Taquari, lá foi dito em Brasília, aqui foi dito assim, vamos passando de novo, que vai se mexer na localização da praça, aquelas duas próximas, que realmente 30 quilômetros em Tio Hugo, fim uma da outra. Nós não queremos que essa terceira praça venha para o Vale do Taquari em Marques de Souza, nós não queremos. Porque aí seria o caos completo, vir três praças para a nossa vizinhança. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da

União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Ainda, cabe lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015; estamos, portanto, falando de um projeto que está sendo desenvolvido há cerca de dois anos.
Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

99. **Nome: Vitor Espinoza (Secretário dos Movimentos Sociais da FECOSUL do Rio Grande do Sul)**

Contribuição: Boa tarde a todos os presentes. Foi brilhante a apresentação, só que eu fiquei em dúvida na apresentação, se o servidor era da ANTT, ou era da CONCEPA, pela defesa que ele fez da instalação do Pedágio, por esta empresa. Também na apresentação, se falou muito do investimento, mais de 13 bilhões, 13 bilhões é muito dinheiro. É. É muito dinheiro. A ponte do Guaíba, quando pronta, vai custar mais de 1 bilhão. A BR 448, que praticamente todo mundo passa aqui para ir para Porto Alegre, custou perto de 1 bilhão, então a empresa que ganhar a licitação dos pedágios, vai investir 13 bilhões em 30 anos. A ponte do Guaíba e a BR 448 que é bem curtinha para uma rodovia, é mais de 20% do investimento de 30 anos. Esse valor é alto de investimento? É insignificante pelo quilometro que esses pedágios vão ter, a gente tem que mensurar isso aí. Que esse investimento é uma piada, pelo quilômetro que eles vão cobrar de a gente. A questão também dos contratos, eu não vi multa por não cumprimento de prazo, e não cumprimento do serviço que ele se compromete a fazer. Contrato que não tem multa, o que acontece quando não cumpre ele? Nada. Então qual é a garantia que a sociedade vai ter nesse contrato, se todos esses trevos, toda essa duplicação, todo esse acesso não for cumprido pela empresa que ganhar a licitação de pedágio. Não temos garantia nenhuma, porque é só não cumprir, não tem multa, não tem nada. A questão assim, todos aqui lembram também da praça de pedágio de Fazenda Vila Nova, que funcionou por 15 anos, eu não me lembro de uma passarela que aquela empresa de pedágio, construiu na 386 durante os 15 anos que ela explorou. Se falou também da questão da economia, via melhorar a economia. Eu quero saber quem é que vai querer investir lá em Carazinho, que vai ter quatro praças de pedágio, de sair de Porto Alegre até Carazinho, aonde o preço do carro vai custar R$ 40,00 para ele sair de Carazinho, chegar em Porto Alegre mais R$ 40,00 para ele voltar, e como disse aqui, e quanto é que vai custar o caminhão, para o cara investir lá ele vai transportar carga, quanto é que vai custar esse caminhão? R$ 80,00? R$ 100,00? R$ 120,00? Para ele poder investir lá, só de pedágio? Também eu acho que economicamente não vai ser investido. Então também, dá aqui, todo mundo se lembra daquela praça de pedágio que existia, de

Venâncio a Santa Cruz, que foi encerrada a praça de pedágio, foi passado para um pedágio público, foram 15 anos de exploração, o que eles devolveram ali? Uma rodovia toda remendada, sem nenhum quilômetro com duplicação, nada, nem conservada adequadamente eles deixaram, depois de 15 anos de uso ali, era só remendo em cima de remendo aquela rodovia. E a questão dos pedágios, que a gente está falando, de Tio Hugo a Soledade é 34 quilômetros, só 34 quilômetros sendo que tem entre uma praça e outra, e a praça de pedágio Fazenda Vila Nova até Montenegro, é 56 quilômetros que vai ter que transitar e pagar dois pedágios. Isso é um absurdo, não tem condições, pedágios tão próximos. O jeito como esse contrato está posto, não é para melhorar a nossa região, é para enterrar a nossa região, economicamente tu vai enterrar ela, vai sitiar ela para o pedágio, e vai custar R$ 100,00 para um caminhão transitar na nossa região, R$ 100,00 para ir e R$ 100,00 para voltar, ou mais, porque até agora ninguém falou de valor de caminhão, só falaram em valor de carro. Caminhão geralmente é mais do que o dobro do carro. E aí? Qual é o valor do caminhão para produzir e gerar riqueza para a nossa região, que não vai gerar. Então é isso que a gente pensa. Esse pedágio do jeito que está posto, não serve para nós, e eu acho que dificilmente vai ter uma forma de pedágio que vá melhorar, do que essa que está sendo colocada inicialmente. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi

observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

100. Nome: Leo Mota (Vereador de Fazenda Vila Nova – RS)

Contribuição: Leo Mota, Vereador de Fazenda Vila Nova, aonde vai se instalar uma praça de pedágio. Eu vejo aqui algumas pessoas falando do retorno que vai dar para o município. O retorno para o município, quem vai pagar essa conta é os moradores, pagando pedágio, porque na realidade todo mundo sabe que até quem não tem carro, quem não tem veículo via pagar pedágio, porque os caminhões que trazem as mercadorias para os municípios vão ter que colocar o valor da taxa do pedágio em cima do frete, e vai sair da onde? Vai sair dos alimentos, vai sair da construção civil, do cimento, do tijolo, de todo o material que vem, e o pessoal não parou para pensar ainda, que é muito mais grave do que o pessoal está passando é estar cercado de pedágio. Aonde vai se desenvolver a nossa região? Quem é que vai querer se instalar aqui? E a gente vê algumas pessoas dizendo: "mas vai dar retorno", mas o povo está cansado de pagar imposto. O povo paga taxa de energia elétrica, recolhimento de lixo, o povo já está pagando isso. Então esse retorno aí vai ser mais uma contribuição que o povo vai ter. Que seja revista essa, esse contrato, esse modelo de pedágio, porque todo mundo sabe que Santa Catarina está R$ 2,60 o pedágio, e sobrevive. Então é muito grave para a nossa região, está aceitando isso, o povo gaúcho aceitando calado. Porque na realidade tem que ser revista aonde vão ser instalada essas praças. Fazenda Vila Nova, que é a praça nossa, vai ficar um pessoal de um lado e um pessoal do outro. Já falei na outra audiência em Porto Alegre, e vou falar de novo, o pessoal para ir no posto consultar vai ter que pagar pedágio, vocês imaginam como vão ficar os municípios? A gente vê algumas pessoas aqui que já falaram, que tem esse mesmo problema. Gravataí na audiência em Porto Alegre estava pedindo a mudança de pedágio. Então nós não podemos aceitar, que daqui a um tempo nós vamos estar pedindo a mudança do pedágio de Fazenda Vila Nova, que seja mudado agora antes da construção, que seja revisto, que seja um valor que a população possa pagar, mas não esse absurdo de R$ 11,00 por carro. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

101. Nome: Keetlen Link (Vereadora de Teutônia – RS)

Contribuição: Bom, boa tarde a todos. Keetlen Link, Vereadora de Teutônia, venho representando a Câmara de Vereadores de Teutônia, manifestar a nossa insatisfação juntamente com todo o Vale do Taquari, no que se refere a concessão, mais especificamente quando a concessão da BR 386, que corta a nossa região, tratada nessa audiência. O contrato apresentado, não vai ao encontro das necessidades das nossas cidades. O aumento do custo de transporte afetará as nossas empresas, as nossas cooperativas e mais uma vez o cidadão vai pagar a conta. Priorizamos o desenvolvimento

do nosso Vale do Taquari, e a concessão desta forma, como está sendo apresentada, não contribui para esse desenvolvimento. Muito obrigada pela oportunidade.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

102. Nome: Mauro Giovanella (Vereador de Marques de Souza – RS)

Contribuição: Boa tarde a todos. Senhor Presidente, trago aqui a minha preocupação. A mesma preocupação do Prefeito de São João do Sul, que é a divisão entre as comunidades, porque nós passamos 15 anos sofrendo com essa divisão, em Marques de Souza, onde que para se fazer 20 quilômetros, tinha que se pagar R$ 30,00 de pedágio. Onde enfraqueceu as nossas comunidades, tanto a comunidade Pica da Maivas, Com Bandeira, Bela Vista do Fão, aonde tinha várias empresas em que o polo é Lajeado, que tinha que trazer para cá esse

material de lá, que é a cerâmica. Então a minha preocupação é com esse deslocamento de praça, e que volte no mesmo lugar, que aí sim, vai acabar com a nossa comunidade. Já está difícil assim, se dividirem vai ficar pior ainda. Também como falou o Prefeito de Taquari, que não há no contrato, a previsão de construção das pontes na duplicação, e em Marques de Souza são oito pontes. Os senhores imaginam que isso vai ser um AVC que se passa 500 metros, e já tem uma ponte, já vai dar congestionamento, então eu quero que os senhores pensem bem, e escute o povo que aqui está falando pelas suas comunidades. Seria isso, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto. Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

103. Nome: Mariela Portz (Vereadora de Lajeado - RS)

Contribuição: Boa tarde Mesa, boa tarde pessoal. Eu, primeiramente gostaria de dizer que as considerações da AVAT, Associação dos Vereadores do Vale do Taquari já foram encaminhadas junto com o CODEVAT, VAT, SIC, vocês já receberam uma carta do Ministro, a gente não pode se fazer presente por dificuldade de agenda, mas vocês já receberam, e a

gente está participando amplamente dessas questões, de questões de propostas e de melhoras. Mas eu gostaria de dizer, que esse contrato não nos serve. É um contrato que vai impactar totalmente a economia da nossa região, a economia do estado. E eu achei muito bonito quando vocês apresentaram os slides, dizendo que a gente teria geração de empregos, desenvolvimento econômico, ações de propaganda de trânsito, mais arrecadação de impostos, isso não é verdade, porque se isso fosse verdade vocês teriam uma fila de cidades batendo na porta do governo, dizendo: "eu quero pedágio". Alguém aqui quer pedágio? Ninguém quer pedágio. O problema é que a gente sabe que, para fazer determinadas melhorias, algum tipo de concessão pode ser necessário, como é o caso de Santa Catarina. Agora, vocês virem para cá, e nos colocarem sete praças de pedágio a valores que giram em torno de R$ 10,00, é inadmissível. Nós não vamos aceitar, e não aceitando, se isso não mudar, a gente vai judicializar o contrato. Porque como ele está, não aceitamos. Tem várias considerações que a gente já fez, não cabem em três minutos, então eu quero dizer que esse não é um discurso político, é um discurso baseado em fatos, baseado no que o meu colega Mauro disse, como é, que tipo de duplicação é essa, onde em sete quilômetros, em cinco quilômetros, não é Mauro, a gente tem sete pontes, e no contrato não prevê nenhuma ponte. Que tipo de duplicação é essa? Como é que vai funcionar? Outras questões que a gente indaga. Por que ele foi feito as pressas? Por que vocês estavam nos empurrando ele e agora deram uma recuada? Parabenizo, que bacana, vamos abrir para a discussão. Os prazos, as multas, a questão do tipo de melhoras em trevos de acesso, que tipo de melhoras são essas? Então quando a gente fala em abrir o grupo para discussão de sentar, e entender, é legal, mas se vocês não mudarem os valores das tarifas, a gente não vai poder aceitar. É a mesma coisa de vocês estarem nos oferecendo a compra do Castelo da Barbie, e a gente não tem condições de comprar. Vai quebrar a nossa cidade. Os empresários, os transportadores, a Associação dos Freteiros, as cooperativas, ninguém tem condições de pagar essas tarifas altas. Então é isso que eu quero dizer, nós somos contra esse contrato, e se a gente tiver que judicializar, a gente vai judicializar. Não tem porque fazer isso agora, e tão rápido. Obrigada.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade

com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Neste sentido, os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima**.**

104. Nome: Ramon de Jesus (Vereador de Taquari – RS)

Contribuição: Boa tarde a todos. Representando aqui a Câmara aqui de Vereadores de Taquari, junto com o Vereador Leandro, queremos expor a nossa contribuição, que nós vereadores do Vale do Taquari somos contra os pedágios. Somos contra qualquer modelo

de pedágio. Nós temos aqui estudantes que vem para Lajeado todos os dias, tem os caminhoneiros, temos os produtores, temos pequenos produtores, e ninguém foi ouvido. E é na casa do Vereador, senhores deputados, é na casa do Vereador que eles vão bater para reclamar, é nos nossos ouvidos, é nos nossos telefones, é na nossa rede social que a comunidade vem dizer "não" aos pedágios. E a apresentação que foi feita aqui, muito bonita, muito explicada, muito bem desenhada, mas para nós lá em Taquari, a gente chama isso de "Mel nos Beiço". Porque já nos quiseram toca goela abaixo as primeiras duas, e agora vieram fazer uma apresentação muito bonita aqui para a gente, tentando nos convencer que o pedágio é bom para o Vale. A minha pergunta, que eu quero deixar aqui registrada, é porque a pressa, se amanhã de manhã o Presidente pode ser cassado pelo TSE. Estou falando alguma besteira aqui? Amanhã de manhã o governo pode ser desconstituído. Amanhã, daqui há um ano e três meses começa a campanha eleitoral, e eu tenho certeza senhores, que em um ano e três meses, vocês não vão fazer nada na Rodovia 386, nada. Nós queremos então, daqui há um ano e três meses, está nesse mesmo lugar, com os candidatos a Presidente, com os candidatos a governadores, ouvindo então, a proposta para o Vale do Taquari, para a 386, se realmente precisa pedágio, ou se algum presidente vai vir aqui dizer: "não, nós vamos fazer a duplicação, nós vamos as obras", nós queremos conversar com o novo governo, não com um governo que está no fim do mandato, em um mandato ilegítimo. Então essa é minha contribuição, essa é minha pergunta. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Cabe lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015; estamos, portanto, falando de um projeto que está sendo desenvolvido há cerca de dois anos. Cabe

ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém por fim destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

105. Nome: Munira Awad (Presidente do Conselho de Desenvolvimento da Região da produção de Passo Fundo – COREDE – Passo Fundo)

Contribuição: Gostaríamos de cumprimentar o Presidente da mesa, Leonardo Mesquita, e cumprimentar dessa forma os demais membros da Mesa, cumprimentar os nossos deputados, na pessoa do Juliano, do Sossella, dos demais deputados. Meu nome é Munira, sou Presidente do Conselho de Desenvolvimento Regional da produção, sede em Passo Fundo. Me preocupou um pouquinho na apresentação, por ser professora, o método didático e metodológico sempre é importante nas apresentações, e com isso não podemos dizer que houve falhas. Toda apresentação tem um método, mas o que me preocupou mesmo foram duas questões. A primeira quando se mostra, 4 milhões de empregos diretos, 8 milhões de empregos indiretos, 12 milhões, que empregos são esses? Quando a gente observa que, por exemplo, na praça de pedágio que eu usava sempre de Carazinho a Passo Fundo, eu pagava além do pedágio, eu via meus alunos estagiários, ganhando um salário muito mínimo, alunos meus, estagiários. Quando se fala em imposto sobre Serviço, 1,6 bilhões ao longo dos 30 anos, para as nossas prefeituras, se nós formos calcular isso nos municípios, ele ínfimo, ele é ínfimo senhores, ele é ínfimo. E dizer também, que esse edital, sendo a toque de caixa, não sendo a toque de caixa, ele é importante que esse processo seja revisitado. Eu parabenizo as seis audiências, mas no universo desse Estado poderoso, que é o Rio grande do Sul, com a potência que ele tem, senhores, não são com seis audiências que a gente ouve a população. Não é com seis audiências, e mais, quem tem escuta tem que entender que a população é que está pedindo. Não são os técnicos, é a população que tem que dizer o que quer, isso é princípio democrático. A democracia nos

ensina, que mesmo que eu seja contra, se a maioria disser que não eu tenho que ir junto. Esse é o princípio democrático, quando um diz uma coisa, eu preciso me curvar, agora quando a maioria diz não, eu tenho que ter escuta, isso se chama Democracia, senhores. Isso é Democracia. E para finalizar, Cíntia, minha colega de Fórum dos COREDES, minha colega parabéns pela sua fala, sigamos em frente com essa fala da Cíntia, com a fala do Idioney, com todas as falas que aqui tiveram, porque é uma fala só, das diferentes formas, a única fala é: senhores vamos revisitar esse processo, vamos ter mais audiências, 31 de março. É inadmissível nós fazermos qualquer processo de escuta até 31 de março. Eu faço um apelo ao Ministro, eu faço um apelo aos senhores, que por gentileza escutem, nos ouçam, e estendam, alarguem, alarguem essa discussão. Todos os senhores que são brasileiros, todos os senhores, que inclusive tem na mesa gaúcho, vão entender, que quando a gente escuta, a gente erra menos. Obrigada.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém por fim destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Por fim, sobre a estimativa de empregos diretos e indiretos que podem ser gerados pela concessão, tratam-se de milhares e não de milhões.

106. Nome: Odir Antônio Vani (Caminhoneiro autônomo)

Contribuição: Muito boa tarde a todos, eu sou Odir de Palmeiras das Missões, caminhoneiro e represento a cooperativa de transportes. Eu quero dizer que somo contra o pedágio, falo quase que, pela maioria dos caminhoneiros, e por um motivo simples, não foi debatido na nossa região a questão dos pedágios aqui, que é o que vai impactar no preço do frete futuramente. Ele com certeza vai baixar bastante, porque as empresas vão repassar para a nossa classe, e não tem para onde nós fugirmos, nós desce para Porto Alegre, nós pagamos o pedágio. Sempre foi assim, e foi por 15 anos, e nós somos contra, 30 e talvez mais 30 para pagar pedágio. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Cabe lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015; estamos, portanto, falando de um projeto que está sendo desenvolvido há cerca de dois anos.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

107. Nome: Moisés Santos (Presidente do Sindicato das Empresas de Carga de Carazinho – RS)

Contribuição: Boa tarde a todos, boa tarde senhores deputados, senhores vereadores, demais comunidade que está aí presente, a Mesa. Nosso sindicato é terminantemente contra a instalação dos pedágios. Nós ficamos sitiados, Carazinho ficou sitiado por três praças de pedágio, e não há crescimento nenhum nesses 15 anos, muito pelo contrário, Carazinho paralisou, ficou paralisado, não tivemos nenhum investimento durante esses 15

anos. Outra coisa que eu tenho muita preocupação é, que diz que vai só até Carazinho. Carazinho é início da BR 386 lá no trevo da bandeira, eu quero um pedágio que vá até o Parque da Várzea, depois de Carazinho. Nós temos toda aquela área de produção, que desce pela BR 386, e vem contribuindo. Nada contra as demais cidades que vão ter via paralela a BR 386. A cidade de Carazinho, próximo a BR 386 tem o distrito industrial, nós precisamos de uma via paralela. Então que esse projeto, seja contemplado se sair, até depois de Carazinho, até ao Parque da Várzea. Nós entendemos que o preço do pedágio é muito elevado, uma vez que Santa Catarina, a BR foi feita com recursos da União, e hoje pagam R$ 3,20. Se aqui a duplicação, Lajeado-Porto Alegre for feito com recurso da União, então a União que tem que suportar com essas praças de pedágio daqui para a frente, e mesmo como foi já citado aqui na tribuna, esses custos todos vão ser repassados para a economia, vai ser um custo de supermercado, de todo, a passagem vai aumentar em razão de cada praça de pedágio, que o ônibus vai ultrapassar vai pagar pedágio, e esse vai ser repassado para a passagem. Assim como transportadoras de carga que eu represento, é uma preocupação muito grande, em virtude da carga tributária que nós temos hoje, em virtude do passivo trabalhista que nós temos, que é outra preocupação muito grande, e todas as contribuições que nós temos que pagar, além do custo operacional, não tem como embutir também o custo do pedágio. Não tem como nós colocarmos na nossa planilha tarifária, por isso nós estamos terminantemente contra. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul,

como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Outrossim, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública. No que tange a tributos federais, cumpre destacar que já existe programa de desoneração para a infraestrutura – o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), com base na Lei nº 11.488/2007. O incentivo fiscal do REIDI consiste na suspensão da incidência das contribuições (federais) para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições, locação de máquinas, insumos e serviços em obras de infraestrutura incorporadas ao ativo imobilizado.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

108. Nome: Estevão De Loreno (Presidente da Câmara de Vereadores de Carazinho – RS)

Contribuição: Senhor Presidente, colegas que se fazem presente aqui na tarde de hoje. Cumprimentar meu Prefeito Municipal de Carazinho, Milton Schimdt, meu vice-prefeito Fernando, demais pessoas, senhor Moisés do Sindicar, demais pessoas que se fizeram presentes, vindo lá de Carazinho com o ônibus, para participar dessa audiência pública. Nós já estamos senhores, participando pela terceira vez, e que bom que está aqui hoje 12 deputados estaduais. São vocês, senhores deputados estaduais, que podem barrar esse modelo de pedágio que não serve para a nossa região. Me estranhou muito, senhores, os valores dos pedágios que nós achávamos que tinha diminuído, e depois olhamos que está defasado. É de 2015 essa tabela. Não é esses valores que foi nos apresentado nas outras audiências, e nos preocupa isso, nos preocupa porque nós queremos o adiamento desse leilão para novembro, adiamento do leilão que será em novembro. Nós de Carazinho, senhores, sofremos por 15 anos, e foi colocado por um que me antecedeu aqui, quem vai quere investir em Carazinho? E nós não vamos aceitar. Naquela época nós não estávamos na política em Carazinho, nós não estávamos, a cidade não estava mobilizada como está se mobilizando agora, e nós não vamos aceitar porque Carazinho não vai ser beneficiada em nada senhores, em nada, vai ser só rodeada de pedágio, para nós vir à Porto Alegre, e cadê a duplicação até Iraí que tinha os prefeitos de Sarandi, o Presidente da Câmara de Sarandi, Cezimbra, Prefeito de Coqueiros da Região. Todos aqueles estudos foram colocados no lixo senhores, cadê aqueles estudos? Senhores deputados, nós somos os cabos eleitorais de vocês, assim como quem nos ajuda lá é a população que nos elege, nós confiamos em vocês. Tivemos um debate na Rádio Diário, na Expo Direto, aonde o nosso Secretário de Estado dos Transportes Pedro Westphalen se posicionou contrário a esse modelo de pedágio, e agora hoje, é favorável. Eu fico muito triste, porque é um deputado do meu partido, que eu admiro muito, mas nós Carazinho, vamos ser os cabos eleitorais de vocês, senhores deputados, ano que vem na eleição. Então nós queremos que seja rediscutido isso, e deixado como o Deputado Juliano Rosso falou aqui, Deputado Presidente da Assembleia, para o próximo governo discutir esse pedágio com calma, não com pressa, porque nós em Carazinho estamos mobilizados, somos parceiros de toda a região aqui, para que se precisar, ir para a Rodovia e não deixar isso acontecer. Nós não vamos, nós vamos fazer isso e não vamos deixar. Eu vejo que isso tudo, essa apresentação, essas audiências públicas não passam de um ensaio e já está tudo montado, e quem nem essa semana, para concluir. Essa semana, um município, um morador lá de Carazinho chegou para mim e disse: "gordinho, se esses pedágios se instalarem aqui, eu vou fazer que nem o Paulinho Mixaria, eu vou chegar no pedágio e vou falar para a moça quanto é moça? R$ 8,00. Vou descer do carro, bater a porta e dizer, está vendido".

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém por fim destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Por fim, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões

presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

109. Nome: Carlos Ribeiro (Presidente do Grupo Autônomos e Transporte de Palmeira das Missões – RS)

Contribuição: Boa tarde senhores, Mesa. Meu nome é Carlos Ribeiro, sou Presidente da Associação do grupo Autônomos de Transporte, e represento aqui mais 15 associações e cooperativas, somando um total de 786 motoristas profissionais de caminhões extrapesado. Quero dizer aqui, que eu não tenho o cálculo das quatro praças de pedágio que vem de Carazinho até Porto Alegre, mas eu vou embasar no que se faz até Rio Grande. Hoje um caminhão dos nossos, que transporta do porto ao Rio Grande, com duas praças de pedágio, em uma quilometragem de 220 quilômetros, ele paga semanalmente R$ 2.600,00, mensalmente R$ 2.600,00, totalizando no ano 32.200, 31.200,00 sendo duas viagens semanal, no momento em que fizer mais vai dar a diferença. Quero dizer em cima das audiências, que nós, juntamente com a nossa comissão que trabalhamos em Brasília, já faz para mais de dois anos, lei já existente, como a Lei do Pedágio, a Lei 12.209 hoje pela ANTT, que não é cumprida, executada e assim administrada, para que nós transportador, nós temos que pagar o nosso pedágio, que hoje pouco embargadores que pagam, e nós temos que tirar do nosso bolso, sai do nosso frete, que isso corresponde hoje, nessas viagens que eu falei, 25% do valor líquido que sobra para um caminhão, que hoje o transporte está praticamente usando a palavra triste aí, falido no Brasil, porque não dizer aqui no Rio Grande do Sul, está muito sofrido. Então, indo nesse caminho, quero dizer que nós temos que trabalhar mais sim, em discussão, para que nós chegamos aí no momento que venha de acordo com todo mundo. Nós não somos totalmente desacordo com o pedágio, mas que ele venha trazer valores sensíveis para que nós consigamos trazer um retorno, e que nossos lucros, consigam para nós fazer a manutenção e as despesas e a prestação dos nossos caminhões. Então volto a dizer, já tivemos várias vezes em Brasília, que a ANTT tem uma atenção, temos aqui, junto com o Secretário, em Porto Alegre estamos abrindo aqui uma comissão, um fórum permanente para discutir. Então espero que desta forma nós podemos ter êxito. Queria dizer também, que eu não vi em nenhum momento o apresentador aqui, colocar para nós os pontos de parada, que a Lei 13.103, lá em Brasília, definiu que os pedágios têm que ter o ponto de parada, e nós não temos. Talvez, apresentador, por não ter esses pontos de parada é que, como o senhor manifestou, que o motorista tem que andar drogado, porque ele não tem onde parar, não temos ponto de parada, que nem o senhor manifestou, entendeu? E não é isso. Porque dentro das nossas associações 42% dos motoristas já fizeram, renovaram a sua carta, sua habilitação e graças a Deus, nenhum foi reprovado, todos eles estão com a sua habilitação na mão e trabalhando, então é um sinal de pessoas de bem. O meu muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia

de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

110. Nome: Valter Hernandes da Silva (motorista da Transporte Almar Ltda.)

Contribuição: Boa tarde a todos, eu sou o Valter e trabalho com caminhão. Diante de tudo que a gente ouviu por aí, como os colegas falaram, é muito bonito no papel, mas a realidade que eu estou vendo, eles não estão preocupados com o caminhoneiro. O caminhoneiro hoje, é meramente um coadjuvante que está aí transportando as riquezas do país, porque uma região sem caminhão ela não sobrevive, principalmente no Brasil em si. Eles não dão valor, hoje nós somos tratados que nem cachorro leproso, quando nós entramos no posto, e quando a gente não vai fazer aquele abastecimento. A maioria dos postos hoje, chegam: "o senhor vai abastecer?" "não", "então rapa daqui", estão colocando aqueles guindastes lá, para nos repreender. Daí muitas vezes a gente ouve assim: "o motorista está mijando que nem cachorro na rua", na maioria das vezes nós não temos lugar para parar, e esse projeto, que me chamou a atenção, como o colega antecedeu, cadê as praças de repouso? Tem uma em São Paulo, tem uma região lá, Monge Mirim para aquele canto, que o pedágio fez uma área de lazer, você entra, você tem banho, você tem lavadora para lavar roupa, área de descanso com guarda, e as 04 horas da manhã, eles dão pãozinho com café, com manteiga, e tudo embutido, para a nossa segurança, por que? Está a 100 quilômetros de São Paulo, a gente pode dormir tranquilo, não ser assaltado, então você vem e vai efetuar a sua entrega. Hoje, colegas nossos estão sendo assaltados todo o dia, todos os dias nas BR's, por quê? Porque não tem lugar para dormir. Eles dormem no acostamento, às vezes dentro de umas vilas, e ninguém toma providência. Eu estranho muito nesses últimos dias, como o preço dos caminhões, ninguém chegou aqui e disse assim, que vai custar R$ 15,00, R$ 20,00. Eu vou dizer para os meus colegas. Esse sistema,

na semana passada estivemos com o professor, vindo dá uma palestra em Estrela, na semana passada, e ele se direcionou 90% que, a Freeway está terminando o contrato agora em junho, em julho praticamente as cancelas vão ser abertas, está direcionado uma empresa licitação, pelo o que a gente está vendo, não tem licitação, está praticamente direcionado a essa empresa. Hoje, cada passada no pedágio da Freeway, nós pagamos, eu pago daqui até Osório, eu pago R$ 165,00 para fazer 110.5, que nós carregamos em Barra Ribeiro. Eu não gasto praticamente isso aí em óleo diesel, quer dizer que o meu sócio é os pedágios, sem contar, óleo diesel que dá 55% do meu faturamento. Então vocês vão imaginando que a classe está passando. Hoje, como o meu antecessor aqui falou, nós temos, não soubemos como estamos vivendo, eu acho que é porque nós somos gaúchos de repente, que esses cidadãos vão lá, vem aqui e vão colocar essa praça, e vão cobrar o que quiser, porque eles usam o bombacha, e eles vão tolerar isso aí. Meus amigos, o pedágio mais caro que nós temos aqui, hoje, é o nosso no Rio Grande, ele dá R$ 1,49 até, que eu pago, até Osório. Estado de Santa Catarina, a tarifa é 0,20 centavos. "ah, mas não fizeram o tal de Diamante". O Diamante eu conhecia, era aquele diamante que ele te dá de presente quando tem condições de dar. Fomos, daí o cidadão diz que a, aí eu coloquei para ele, ele simplesmente disse: "o Estado de Santa Catarina cobra 0,20 centavos, mas não fez o tal de diamante". Eu perguntei: "porque Curitiba, São Paulo estão cobrando 0,21 centavos o quilometro rodado", 0,21 centavos, estão fazendo obras faraônicas, como os senhores devem saber com certeza, túneis, viadutos, pendurados lá, de primeiro mundo, 0,21 centavos. São Paulo a Belo Horizonte, 0,147. e eu lhes pergunto, essas empresas não estão ganhando nada? Eu tenho os documentos aqui, hoje nós estamos trabalhando de empregado praticamente, e não dá nem conta das manutenções. Então o pessoal vem dizer que é obras faraônicas, pelo amor de Deus. Nós somos gaúchos, e usamos bombacha, mas com muito orgulho. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os estudos de viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Há de distinguir esta fase de desenvolvimento dos estudos, os quais estão sendo elaborados pela empresa Triunfo Participações e Investimentos S. A., da fase do certame licitatório, na qual existe o processo de concorrência, aberto a todos os interessados,

conforme participação definida no Edital de Concessão, sendo o vencedor o Proponente que ofereceu a menor tarifa básica de pedágio.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos. Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

111. Nome: Jair Trauma (Movimento contra o pedágio)

Contribuição: Boa tarde aos presentes, sobreviventes do Estado, ICMS dos mais caros já há décadas. Eu acho que alguma coisa sobre a, mudou a proposta e tal, mas eu acho que a maioria dos presentes, que eu tenho falado, não chegou a sessar a minuta de contrato, proposta de exploração da rodovia, e uma série que segue ali, arquivos disponíveis antes da audiência, tem uma parte muito preocupante, que esse sistema todo é baseado em uma estimativa de tráfego. Então o que é preocupante? Aquela espécie de balanço que tem dados relevantes, fornecidos pela CONCEPA. Trânsito de carro, menos 30%. Não sei lá que tipo de veículo, menos 80%, menos 90, conforme uma das três praças ali. Por que? Duplicação da 118, melhoria em vias de Porto Alegre, Cachoeirinha, Gravataí, etc.. Aqui é a mesma coisa, nós temos o caso terminal Santa Clara, do Polo Petroquímico de Triunfo, já está tirando muito caminhão da rodovia, uma possível extensão com barcaça chata até Sebastião do Cai, vai tirar mais ainda. Outras vias aqui que são usadas como via alternativa, eu me nego a usar a rota de fuga, a rota de fuga é para ladrão de banco, que eu também faço isso. Eu conheço esse interior todo aqui, eu sei o que é uma curva fechada sem visibilidade, eu lido com esse negócio de projeto, execução, fiscalização, fiz um projeto ali na terra do Schimdt, de Boqueirão Bulião a Sede, que o Prefeito não queria. Aí o sujeito mandava carregar meia caçamba de pedra, e ficava tirando todo mundo da estrada. E daí para cima. Então veja bem, se aquilo lá está deficitário, eles têm um passivo, o pessoal aí que tem acesso, direito, Ministério Público, é só acessar ali: ANTT não sei o que, arquivos

disponíveis, abram tudo aquilo lá. Ali tem tarifa de caminhão, não sei agora, era previsto de cinco a seis vezes o valor do carro, moto bicicleta, meia, bicicleta, está ali. Agora, eu não me acho melhor que ninguém, mas eu tenho desde 90, eu trabalho com esse negócio de engenharia aqui, ali, no Paraná também, Goiás. Então a gente aprende a fazer orçamento, orçamentista é uma coisa que não tem universidade, você vai aprender com alguém, mas tem de olhar tudo isso aqui. Termos de referência de edital. Tudo isso tem que ser analisado. Obrigado. Só uns cinco segundos. Tem uma propostinha lá para o Triângulo Mineiro, para aquela parte rica ali, do Centro-Oestes que eu acho que é 28 anos para o início das obras, se serve de consolo. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os estudos de tráfego desenvolvidos para este tipo de concessão contemplam, além da contagem de tráfego em si, a análise dos fluxos de tráfego observados nas regiões pertencentes à área de influência da rodovia, para diversos modais de transporte. Conforme observado, os documentos referentes aos Estudos de Viabilidade da Rodovia de Integração do Sul, são públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém por fim destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

112. Nome: Sidney Anjos (Diretor Administrativo da COFIP)

Contribuição: Boa tarde. Meu nome é Sidney Anjos, eu sou do Comitê de Fomento Industrial do Polo. Nós temos naquela praça, que é o P4 de Montenegro, representamos um pouco mais da metade do VDM, então acabamos nos debruçando bastante sobre os dados disponibilizados pela ANTT, o estudo e não nos cabe fazer questionamento técnico. Eu acho que a questão da engenharia do ponto de vista de tráfego, ela partiu de um baseline bom. O que a gente traz aqui, o que dá eco aqui e a gente já falou é um ponto muito importante, usar as concessões para poder tirar da inércia o investimento infraestrutura que o nosso estado está enfrentando há muitos anos. A gente entende que pode ser uma alternativa sim, então, para a indústria, precisa que a infraestrutura decole, ela precisa, ela não pode ficar parada no tempo. Agora o segredo, é achar o ponto de equilíbrio entre o investimento e o custo da operação vai acarretar, e o quanto que as

cadeias produtivas desse estado, poderiam estar dispostas, do ponto de vista econômico, a assumir. Então eu acho que essa é a chave, e eu ouvi muito a questão das audiências, que eu acho que precisa continuar esse ciclo, mas eu acho que não dá para prescindir de um aprofundamento. Eu acho que era importante que a ANTT com os órgãos que já se debruçaram sobre o tema, usasse a infraestrutura do Estado, todas as federações têm pessoal muito dedicado e sênior nessa área. Então eu acho que é importante pegar FIER, Fecomércio, a Federasul, todo mundo tem a contribuir e pegar representações regionais para avaliar o quanto que o estado poderia efetivamente assumir, disso e em que tempo. Esse é o primeiro ponto. O outro ponto, nos preocupa, a questão da concessão por 30 anos, ela parte de um pressuposto que o Estado, o país vai ficar quebrado por 30 anos, e não vai poder investir por 30 anos, não dá para conceber isso. Temos que acreditar que nós vamos voltar a ser gestor eficaz de receita pública, então eu acho que teria que ter uma espécie de conselho gestor, que fosse um órgão que acompanhasse essa concessão, e fosse calibrando ela, especialmente no item de melhorias e infraestrutura, não operação, porque eu acho que talvez aí, a operação, nós tivemos exemplos dos órgãos estaduais ou federais, DNIT ou DARC, apesar do esforço não deram certo, mas o investimento tem que ser do estado, o estado tem que investir para que o país se desenvolva. Então talvez a gente tem que achar um bem bolado de conseguir, não que o estado saia do processo por 30 anos, mas que ele tenha uma intervenção, onde ele vai agregar infraestrutura para o desenvolvimento. E aí, só para dar uma contribuição, talvez a gente possa fazer um regime especial de tributação, desonerando a matriz. Se a gente for olhar o edital, ele tem lá 5,65 de carga tributária, que é tributo federal além de ISS, que parece que é uma inversão, quer dizer, diante da ineficácia de a gente poder investir com dinheiro público, o estado terceiriza e ainda nos cobra uma receita, parece que poderíamos pensar em um regime diferente nesse aspecto. E a outra questão, está relacionada a presunção do interesse do investidor. É um negócio de risco, 30 anos é muito tempo. O colega que me antecedeu falou de Santa Clara pode tirar veículo da estrada, a gente não sabe o horizonte de 30 anos o que vai acontecer, mas também, partindo do principio, o investidor vai partir em um lucro liquido de 7,2% que é o que está no CAPEX, que eu não estou questionando se é bom ou ruim, tem que atrair o investidor, só que qual é a cadeia produtiva do nosso estado que está navegando no mar de margem de 7,2 que não tem isso. Então é só para deixar como contribuição, eu acho que a gente precisaria aprofundar essa discussão, não afastar o modelo, mas achar um bem bolado em que consiga viabilizar uma implantação do que se precisa em um curto prazo, sem se colocar em uma presunção de que o estado sai por 30 anos do jogo, e no nosso caso, eu concluo, o VDM está nos levando a um impacto de 26,8 milhões/ano, naquela praça de Montenegro. Então não é pouco representativo, não dá para

afirmar que a cadeia produtiva não dá para assumir isso, mas outras cadeias certamente não poderão. Então só para ficar como contribuição. Obrigado.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Cabe ainda informar que contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. No que tange a tributos federais, cumpre destacar que já existe programa de desoneração para a infraestrutura – o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), com base na Lei nº 11.488/2007. O incentivo fiscal do REIDI consiste na suspensão da incidência das contribuições (federais) para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições, locação de máquinas, insumos e serviços em obras de infraestrutura incorporadas ao ativo imobilizado.

Sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

Finalmente, todos os valores relativos ao projeto, a exemplo de outras garantias, custos operacionais, investimentos e rentabilidade, estão disponíveis no arquivo "planilhas", divulgado na página da audiência pública. As mesmas também constarão dos documentos a serem divulgados após os ajuste oriundos das contribuições da Audiência Pública.

113. Nome: Luiz Carlos Risoto (Vereador de Soledade – RS)

Contribuição: Eu quero saudar os técnicos da ANTT, saudar os deputados aqui presentes, os prefeitos, os vereadores, senhores e senhoras. Venho me manifestar porque sou

contrário, e acho interessante que cada um que se manifesta tem uma posição, ou você é favorável ou você é contrário. Eu vejo muitos que ficam: "é, se fosse assim é melhor, ou se fosse assim era melhor", mas você paga por isso, para ser melhor você tem que pagar, se você quer melhorias você tem que pagar. Então eu sou contrário porque tenho exemplo de 15 anos de sofrimento, de trabalho em Soledade, de onde nós éramos taxados, aonde eu como pequeno produtor rural, vou ser um dos que vou pagar esta conta. Em Soledade hoje, querem nos engessar, um pedágio em cada saída de Soledade, mais duas rodovias estaduais, duas RS, 153 e a 332 que não dá para passar de carroça, não dá para passar de animal. E o senhor secretário que estava aqui a pouco, uma pena que se retirou, que várias vezes já deu ordem de serviço para fazer aquela obra, e até hoje não foi feito nada, nós estamos quebrando carro, terminando com a nossa estrutura para trabalhar e não se faz nada. Na época, Soledade não se podia abrir uma estrada que desse acesso a 386, porque a concessionária não deixava. Muito bem Marcelo, o senhor falou aqui, muito bem, vai aumentar a arrecadação dos municípios, mas eu não concordo quando aumenta a arrecadação com o suor e o sangue do trabalhador, o trabalhador não pode pagar a conta. O trabalhador não pode pagar essa conta, nós temos que estudar uma maneira, o governo pelo amor de Deus, se paga tantos impostos, aonde está indo o dinheiro do IPVA? Muito caro, o IPVA dos carros, aonde está indo? Imposto de combustível, tantos impostos que são taxados sobre o trabalhador, esse modelo que está aí não nos serve, nós não concordamos com esse modelo, temos que estar unidos, pessoal. A cada dia mais, e batendo esse, a poucos dias atrás, dois, três anos, vi deputados soltando foguetes, festejando, fazendo festa quando foi aberta as cancelas, e hoje, eu espero que esses mesmos deputados venham em defesa do povo gaúcho, do povo trabalhador, daquele que quer desenvolver, que quer a sua cidade cada dia mais desenvolvida, que quer gerar emprego, trabalho e renda, e uma melhor qualidade de vida para o seu povo. É isso que nós queremos, nós queremos que o povo tenha uma melhor qualidade de vida, mas que não pague todos os dias por isso, que não pague. Eu, por exemplo, quando eu saio da minha pequena propriedade agora na colheita, eu vou pagar dois pedágios. Isso é impossível, é inadmissível gente, não pode, menos de 30 quilômetros, dois pedágios. Gente, vamos pensar, vamos reavaliar, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul,

como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

Sobre investimento direto da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

114. Nome: Cristian Sangari (Servidor Público do Movimento Contra o Pedágio da BR 386)

Contribuição: Boa tarde a todos, eu só do Movimento Contra os Pedágios, a gente se organizou popularmente pela internet, Facebook, e nós estamos aqui para dizer: nós somos contra o pedágio, qualquer pedágio. Nenhum pedágio é bom, pedágio é dupla tributação, é tirar dinheiro da população novamente. Nós já pagamos CIDE, pagamos IPVA, e agora querem tirar mais um troquinho. E por que vim nesse atropelo? Tem que começar a cobrar em 2018, antes da eleição, pois eles não têm legitimidade nenhuma, não é? Então temos que fazer três coisas antes da eleição: reforma da previdência, reforma trabalhista e

pedágio. Ali dizia a "interconecção diamante", quem vai ficar com o diamante é eles lá, nós vamos levar é o ferro. E outra, na apresentação ali do senhor Marcelo, tinha um detalhe no começo ali que dizia: "olha, vão ser investidos 7 milhões de reais, 7 bilhões de reais", e dizia em baixo uma frase em amarelo, "esses valores circularão dentro dos municípios abrangidos pela concessão, serão mais empregos e fomentos ao crescimento da economia local". Mas que fomento? Que crescimento? Quem é que vai vir se instalar em Carazinho, que vai ter que vir para Porto Alegre, vai gastar R$ 70,00 de pedágio. Qual é a empresa que vai lá em Carazinho, o Vale do Taquari que está duplicada a BR 386? Agora, é só pagar. Mas foi duplicada com o dinheiro da União. Então queremos deixar bem claro, o nosso movimento é contra os pedágios, nós queremos a duplicação, mas queremos a duplicação com recursos da União, como estava sendo feito antigamente, agora se esqueceram, agora ninguém mais fala disso. E o Secretário Estadual que veio aqui defender isso? Ele que crie vergonha na cara, e vá lá em Soledade e dê uma transitada só de Soledade até Espumoso, e de Soledade a Barros Cassaú, vamos ver quantos pneus ele vai furar. Que ele prometeu está aqui, o Prefeito está aqui, os vereadores, que no terceiro, que no primeiro trimestre ia ser arrumada as duas estradas, ele que crie vergonha na cara antes de falar bobagem aqui e vá lá ver a região. Obrigado a todos.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. É de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras. O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de

Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Cabe ainda lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015.

115. Nome: Marcos Toni (Presidente da CID de Encantado)

Contribuição: A minha saudação a Mesa dos trabalhos, como todo o respeito, e agradecer a gentileza de terem vindo a esse evento, a atender os anseios dessa região. Saúdo os deputados presentes, autoridades, e o público aqui presente. Como presidente da Associação Comercial de Encantado, quero não ser repetitivo a tudo o que foi posicionado aqui à mesa dos trabalhos, mas é oportuno que se diga que o Vale Taquari, precisa mostrar nesse momento ao estado e a Nação, a sua força econômica e o seu poder de reivindicar isto tudo, que aqui hoje foi colocado, e que clamamos e pedimos a compreensão e a sensibilidade de vossas excelências para atender a nossa região. Precisamos mostrar que essa região é forte no contexto da economia do estado, e quero acrescer a isso, dizer que Encantado no contexto do Vale do Taquari, também tem um posicionamento de destaque e por isso, nos sentimos com coragem de reivindicar e endossar a todos os procedimentos, os posicionamentos aqui praticados, como disse, para não sermos repetitivos. Não somos contrários a existência de pedágios, mas que sejam adequados a realidade das nossas empresas, para que as tarifas se ajustem aos interesses econômicos da região. Avisa de exemplo, quero ressaltar aqui, lembrando as empresas fortes de Encantado que representam essa grande economia regional, a CONSUEL, que todos conhecem, Baldo S.A, Fontana, e os cosméticos que é um polo no Estado do Rio Grande do Sul. Vou só dar um destaque, em números que estão comprovados. Só a cooperativa de Encantado gasta em pedágio mensalmente a importância aproximada de 200 mil reais, gasta em um ano 2 milhões e trezentos mil reais, e se esse modelo, que está sendo colocado a apreciação do Vale do Taquari fosse aprovado, vamos multiplicar por três esse valor que atingiriam uma cifra de 7 milhões. Isso nos encoraja a reivindicar da mesa dos trabalhos, da ANTT, uma compreensão: voltar-se ao Rio Grande, e ver que isso representa uma afronta aos interesses da nossa economia. Vai impactar negativamente nos valores dos nossos produtos e nos transportes. Eu agradeço e peço, e até entendo que na altura dos acontecimentos, após ter

presenciado a exposição e as colocações plausíveis de todos os oradores que me antecederam, principalmente do Presidente da Assembleia, resguardando algum posicionamento dele, entendo até, que na altura de todas essas exposições, o senhor, a presidência da mesa talvez, já tenha feito um entendimento conclusivo e até quase poderia, no meu entendimento, dar uma resposta nas suas conclusões. Obrigado.

Resposta da área técnica: É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivida pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Adicionalmente, é importante frisar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

116. Nome: Sérgio Miguel Rambo (Vereador de Lajeado – RS)

Contribuição: Saudando a Mesa, eu quero saudar o setor produtivo do Vale do Taquari, que ficou presente, que eu acho que a Mesa conseguiu um objetivo, que foi de esvaziar a audiência pública, que é muito lamentável, porque nós podíamos estar com esse auditório ainda cheio. Mas eu trouxe ideias. Primeiro lugar, na explanação muito feita

tecnologicamente, eu não vi a quantidade de veículos emplacados que pagam IPVA em todos os municípios que vão ser abrangidos pela implantação dos pedágios. Gostaria que esse dado constasse no estudo, não passou-se a informação de quanto foi arrecadado pela CID na região do Vale do Taquari e Alto Taquari. Não se passou nenhum impacto econômico que significa isso? Socioeconômico, impacto socioeconômico para a instalação da praça de pedágio, tanto de Soledade, como até Porto Alegre. O que representa isso na mesa de cada um de nós? Disse-se que, nós vamos arrecadar ISSQN. Doutores, eu quero dizer uma coisa, uma empresa de Lajeado, uma, vai pagar mais pedágio do que o retorno de ISSQN por município de Lajeado, uma empresa, uma empresa. No edital também eu vi, e li muitas vezes, e procurei, e não vi nenhuma referência ao licenciamento ambiental. Cada um de nós quando vai instalar uma empresa faz um projeto para construir uma casa, um prédio, ou instalar uma empresa que gere emprego e renda, precisa do tal Licenciamento Ambiental. Hoje até foi dado uma pincelada por cima, para ver daqui há dois anos o que vão fazer, que demora dois anos. Gente do céu, nós, para nós conseguirmos o alvará de instalação de uma empresa, nós precisamos ter isso na hora. Então não tem como esperar e aprovar algo, que é colocado para nós ali, que vai representar para nós, uma despesa, não é investimento. Eu estava brincando antes com o Prefeito de Estrela, disse assim para ele: "Dá para nós 15 anos de isenção de ISSQN, que nós, do setor produtivo do Vale do Taquari vai assumir o pedágio". Mas nós estávamos brincando, nós não queremos o pedágio, dessa forma não. A duplicação da BR 386 foi feita com dinheiro público, e aí por que agora, depois de pronto nós vamos entregar para alguém explorar o pedágio? Se cada um de nós, que é empresário aqui, quando vai tirar o alvará, precisa investir na sua empresa, e tem que correr o risco de quebrar, enquanto que essas bagatelas de empresinhas aí que fez o estudo, diz que não precisa, que vai ter garantia de dinheiro, de retorno, vai ter equilíbrio econômico financeiro, mas ninguém falou de equilíbrio econômico financeiro das nossas empresas. Eu convido a mesa, para ir tomar um sorvete aqui em Lajeado hoje de noite, porque nós produzimos o melhor sorvete do Estado do Rio Grande do Sul do Brasil, nós temos o melhor Guaraná do Estado do Rio Grande do Sul e do país, e ninguém falou com nós, eu não encontrei ninguém que foi consultado para a implantação das praças de pedágio. E aí, eu fico triste quando eu vejo os colegas empresários, dizer que vão lá defender a instalação do Pedágio. Então façam hoje o seguinte, eu sei que vocês ganham bem, eu sei que vocês ganham diária, você deve ter um salário de 100 mil reais que está sentado aqui na mesa, vão lá, na Padaria Suíça e vão comer um pãozinho hoje, e daqui há cinco anos, pode rir, é verdade mesmo, eu sou empresário, eu sou empresário, pode rir a vontade, porque vocês estão debochando da população Lajeadaense, da população do Alto do Taquari, da economia do Vale do Taquari, e o que vocês estão fazendo é a mesma coisa que está acontecendo em Brasília, ou pior, vocês vem dizer para nós concordar com tudo

isso. Eu tenho vergonha em ter que vir defender algo, de dizer assim: "não quero ser assaltado durante os próximos 30 anos", e ainda dizer para os meus netos e bisnetos e dizer que, vocês também não deverão ser assaltados. Eles não nasceram ainda, mas daqui a pouco vem vindo. Aí ter que dizer que isso é um investimento, gente do céu. Investimento é dinheiro do BNDES, não do dinheiro nosso, dar o dinheiro para o CODEVAT e vê se não temos condições de administrar o pedágio? Nós temos condições, nós temos uma grande bancada aqui de empresários, de pessoas capazes, de engenheiros que tem capacidade de administrar isso aí. Agora, é muito mais fácil sentar em uma mesa e dar uma risadinha, e não explicar quem é que pagou a Ponte de Laguna? Quem pagou a ponte de Laguna? Quem é que pagou a duplicação da 101 de Santa Catarina? Quem é que pagou a BR 386, de Estrela até Porto Alegre? Quem é que está pagando a ponte do Rio Guaíba? Agora é muito fácil, nós vamos construir uma empresa, e dar para um cara, que tu pode explorar a partir de agora, tu via ter até uma garantia de retorno. E para nós, é muito chato isso, ter que ouvir, e nós temos que vir aqui nos defender por quê? A Polícia Rodoviária não foi ouvida, nós vimos isso lá em Porto Alegre. Sim, eu vou concluir, vou concluir, porque o senhor falou muito tempo durante a sua manifestação, e ainda conseguiu que pessoas saíssem daqui. A SAMU não foi ouvida, Hospital Regional ninguém foi ouvido, a Brigada Militar, os Bombeiros, Polícia Civil, ninguém foi ouvido. Pode ter sido ouvido algum cara dentro de algum gabinete, que foi prometido algum trevo de acesso. Mas nós que vamos pagar a conta, nós não fomos ouvidos. Então se é audiência pública, vocês escutem, anotem e essa decisão tem que ser tomada pelo interesse público, e jamais pelo interesse de uma empresa.

Resposta dada na sessão presencial:

Marcelo Cardoso Fonseca (Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT – Assessor do Diretor Geral da ANTT) Presidente, desculpa, Presidente. Aqui Presidente. Uma questão de ordem só. Eu fui citado, eu acho que só uma questão para esclarecer. Eu como mencionei, eu sou gaúcho e comentei que fico muito orgulhoso de vê-los brigando pelos direitos, brigando pelos seus impostos, para onde eles estão sendo direcionados. Agora, eu como servidor público, concursado, e olho para os meus colegas aqui que passam, que trabalham muitas vezes mais do que a sua carga horária, mais do que as 40 horas que deveriam trabalhar para colocar esses projetos da melhor forma possível, para que eles atendam ao máximo a população, que eles não têm nenhum viés. Foi colocado aqui, e eu peço que não deixemos o debate ir para esse caminho, de que está se direcionando uma concessão para alguém, ou que os técnicos aqui, ganham em torno de 100 mil reais, temos um teto, e não ganhamos nem perto desse teto no serviço público. E eu peço aqui o respeito de vocês, estamos aqui procurando colocar com respeito. Eu como gaúcho, gostaria de ver aqui, que vocês respeitassem os nossos visitantes aqui, e respeitassem, tentamos trazer aqui, de forma

mais neutra possível, as questões técnicas. Estamos abertos as colocações, como a professora falou, é uma questão de democracia, se ao final desse processo, e vamos continuar fazendo audiências, entendermos que não tem concessão, não terá concessão. É uma questão de discutirmos, é o que a sociedade gaúcha quer. Pessoalmente, eu tenho o entendimento de que essa concessão, ela traz muito mais benefícios do que custos para a sociedade, eu sei que os senhores... Senhor Sérgio, eu estou aqui anotando cada uma das contribuições que vocês estão colocando, além disso, está sendo gravado. Acreditem, vamos olhar tudo, e vamos fazer o máximo possível para anteder os interesses da sociedade gaúcha, isso é um compromisso que eu faço aqui com os senhores. Olhando no olho de vocês, e peço respeito, porque se levarmos o debate para um outro lado, ele não é produtivo, ele não pode contribuir para melhorar o projeto. É só isso que eu gostaria de colocar, com todo o respeito, estamos tentando trata-los com respeito, e peço que tratem a Mesa também, com respeito. Obrigado.

Resposta da área técnica: Uma vez que, por se tratar do projeto de concessão de rodovias federais, as quais atendem tanto a usuários de curta quanto de longa distância, pertencentes à área de influência da rodovia ou não, o levantamento do quantitativo de veículos emplacados em todos os municípios atravessados pela rodovia não traria nenhuma informação que possa ser aproveitada pelos estudos de tráfego.

A questão do licenciamento ambiental está devidamente tratada nos estudos de viabilidade (Tomo II dos estudos de engenharia) e no contrato de concessão, o qual especifica as obrigações do Poder Concedente e do concessionário.

Ainda, as atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015). Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária - ou de qualquer outro agente público, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica. Neste sentido, cabe informar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul.

Sobre a aplicação de recursos arrecadados pela União, cabe destacar que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal

trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários e vídeo-monitoramento da rodovia.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivida pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

117. Nome: Filipe Turatti (Vereador de Bom Retiro do Sul – RS)

Contribuição: Eu sou Filipe Turatti, Vereador de Bom Retiro do Sul. Saudar a mesa. Quero aqui expressar, que sou totalmente contra esse tipo de contrato, e pedir para estender esse prazo do edital, e pedir um estudo de impacto em cada município. Hoje Bom Retiro do Sul não é contemplado com a necessidade que precisa, sendo que o maior índice de acidente hoje na BR, é no Trevo de Bom Retiro do Sul. E a respeito da fala do Marquinho Langue, pensei eu, tenho 23 anos, se essa concessão chegar a ser 60 anos, talvez só eu vou estar vivo ainda. Não podemos aceitar dessa forma, e volto a dizer que nesse projeto eu sou contra. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

118. Nome: João Batista Ferreira (Vereador de Bom Retiro do Sul – RS)

Contribuição: Cumprimentar a vocês todos que estão aqui, guerreiras que permaneceram até o final, eu gostaria de deixar a minha contribuição. Quando o Marcelo começou a apresentar aqui, e desculpe Marcelo, eu tenho que falar o que eu penso, foi em uma maneira circense, porque hoje eu vou apresentar de uma maneira que vocês vão gostar. Não agregou em nada. É a mesma forma de pedagiamento só que com uma roupinha diferente, entendeu? Na verdade, tu como gaúcho, deveria ter um pouquinho mais de respeito com nós, e não ter feito essa apresentação circense que tu acabou fazendo. O nosso ilustre Pedro Westphalen, vergonhosamente, Secretário de Transporte do Rio Grande do Sul, se posicionou de uma maneira a favor do pedagiamento. Ora, vocês, nosso Secretário, ele tem que se posicionar a favor da vontade da sociedade. O tempo todo, se vocês passassem para o lado de cá, vocês vão ver que vocês parecem advogados de defesa do Pedágio, o tempo todo. Mas é. Se vocês pegar, vocês só defendem os pedágios, só o que escuta, as audiências públicas, parece que é assim, parece primeiro que vocês fazem ouvido de mercador. Lá na audiência de Porto Alegre tinha deboche sim, senhor Presidente, tinha. Um dos camaradas que debochava não está na mesa, mas tinha deboche sim. Parece que vocês estão, tipo, a gente está falando e vocês fazem cara de paisagem. Se vocês estão

aí para representar a vontade da comunidade, e não é quando eu escuto um de vocês falar, que vocês estão aqui para atender a maior parte da ansiedade, dos anseios nossos, não. Vocês estão aqui para fazer a totalidade dos nossos anseios, totalmente. O que nós queremos? Qualquer criança entenderia que não queremos esse tipo de pedágio. Está claro, objetivo. Eu não sei qual é a parte que não está sendo entendida nisso aí, entendeu? E permanece, porque aí toda vez que o senhor fala aqui, eu tenho que responder, e a questão do respeito, eu acho que tem que ser feito, porque o povo gaúcho é um povo educado sim. Toda vez que a gente fala, que a gente não quer pedágio, "ah não, mas o pedágio ele é bom por isso, por isso, e por aquilo outro". Em nenhum momento até agora, e falo da concessionária, essa que vai ganhar, que todo mundo já sabe que é a Triunfo CONCEPA, como se fosse uma instituição, como se fosse fazer filantropia. Pobre da CONCEPA, como se eles fossem... vão investir, investir. Tá, mas me diz uma coisa, quanto que esses loucos vão ganhar? Quanto que esses caras vão faturar? Em 15 anos, em cinco anos, em dois anos, porque só falam em despesa, como se os caras só tivessem despesa. Vamos pagar duas vezes as contas, ou seja, o Vale do Taquari, bote uma coisa, o Vale do Taquari não tem interesse algum em pedagiamento. Porque antes cobravam pedágio de nós, e só para finalizar, cobravam pedágio de nós e não tinha duplicação, agora está tudo um tapete, tudo certinho, e o Pedro Westphalen diz que não está nem perto do que deveria ser. Ele deve está passando de helicóptero por cima, porque nunca esteve tão bom a 386. É isso que eu quero falar para vocês. Se vocês levarem em conta o que foi falado nas duas audiências públicas, e eu não estive em Brasília, não terá pedágio, não terá pedágio.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa

de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Há de distinguir esta fase de desenvolvimento dos estudos, os quais estão sendo elaborados pela empresa Triunfo Participações e Investimentos S. A., da fase do certame licitatório, na qual existe o processo de concorrência, aberto a todos os interessados, conforme participação definida no Edital de Concessão, sendo o vencedor o Proponente que ofereceu a menor tarifa básica de pedágio.

119. Nome: Luiz Fernando Martins Fonseca (Presidente do DCE da Univates – Lajeado - RS)

Contribuição: Primeiramente boa noite a todos os que ficaram presentes. Eu vim aqui falar de um público especial, que foi um pouco esquecido nas falas, que são os estudantes. Esses pedágios, e forma como eles estão sendo pensados, vai ter um impacto muito grande no transporte estudantil, principalmente aqui da UNIVATES, que é uma Universidade que pega um monte de município do interior, até de Montenegro. O pessoal de Montenegro que via pagar dois pedágios para vir até a Univates, e estudar, produzir conhecimento, se especializar, para depois devolver isso à sociedade, e ainda isso será taxado ainda mais do estudante. Como é uma Universidade privada, é uma universidade que se paga mensalidade, a maioria dos nossos estudantes são trabalhadores, estudam a noite. 30% dos nossos estudantes, tem FIES, não são estudantes que tem um poder aquisitivo muito alto. E aí eu tenho que me deparar com, daqui a pouco, 22 reais, 30 reais de pedágio a mais que esse estudante vai ter incluído no seu transporte, o ônibus paga mais, com certeza isso vai aumentar a passagem, com certeza vai aumentar a Tupique. Aí nós temos um programa chamado Passe Livre do interior do Estado, que não funciona, aqui na região nós não temos Passe Livre, foi um programa que começou e nunca agregou em nada, esse estudante, por exemplo, pega uma cidade do interior, que é uma cidade que eu venho, o estudante paga acerca de 300 reais de transporte para vir estudar, isso dá uma cadeira a mais na universidade. Agora para e pense, o cara que planta fumo, quantas arrobas de fumo o pai do cara tem que vender para pagar o transporte dele vir estudar? E ainda agora ele vai ter que pagar mais pedágio para o cara vir estudar. É difícil compreender, pega ali, quantas sacas de milho o produtor vai ter que produzir, e vender, muito bem vendido para poder ter esse valor? Eu não consigo ver no que vai agregar, eu não consigo ver de que forma o beneficio vai vir, "vai agilizar o trajeto", mas vai agilizar o trajeto até chegar no pedágio. Aí chega no pedágio e para ali, o trajeto é normal então. Aí eu vi lá um estudo que diminuiu o número de veículos que transitam na 386, mas daí diminuiu o número de veículos, e tem que duplicar. Tá, mas diminuiu o número de veículos e vai ter que duplicar. Não tem muita... daí ficou caro porque diminuiu, mas daí vamos duplicar? Mas daí diminuiu, não vi lógica. E outro ponto, que é uma coisa que nós DCE lutamos, nós somos contra o pedágio,

estamos fazendo um abaixo assinado contra os pedágios, estou aqui representando com esse abaixo assinado que nós já temos assinados em menos de 24 horas, mais de 800 pessoas, esse abaixo assinado está indo para os municípios de todo o Vale do Taquari, e os municípios da 386 que possam nos ajudar nesse abaixo assinado, quem tiver interesse, nós vamos estar ali na saída coletando assinaturas também. E o que eu também não entendo, é que, como é que uma nação, e eu entendo que os senhores são técnicos, que os senhores são funcionários concursados, e estão fazendo o trabalho de vocês, foi solicitado isso para vocês, mas eu quero deixar um apelo aí para o chefe de vocês, que como é que uma nação que engole cerca de 50% de tudo o que nós produzimos, nós pagamos imposto até maio, quase 50% de tudo o que produzimos é cobrado imposto, esse povo não consegue arcar com o mínimo que a sociedade necessita. Talvez se deixasse esses 50% com nós, nós conseguiríamos arcar, e os caras lá não conseguem. Eu acho que assim, nós não podemos pagar pela ineficiência de uma gestão que não está querendo trabalhar pelo povo. E os senhores como funcionários públicos são nossos funcionários, nos ouçam, levem esses apelos ao nosso outro funcionário, que é chefe de vocês, que está sendo pago pelo nosso dinheiro, que nós não queremos esse pedágio. Deixo aí o meu apelo, e boa noite a todos.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. No que tange à previsão de obras de duplicação, os estudos de tráfego indicaram níveis de serviço na BR-386 que levam à necessidade destas obras, para manter fluidez de tráfego na rodovia.

120. Nome: Marcelo Caumo (Prefeito de Lajeado – RS)

Contribuição: Boa tarde a todos. É uma grande satisfação receber cada um de vocês, de diferentes regiões do nosso estado, do estado vizinho, também de Santa Catarina, aqui na nossa Lajeado. Gostaria de deixar um abraço ao nosso reitor, que o Teatro da Univates tem construído uma marca no cenário nacional, justamente por propiciar momentos de debate como esse, onde a conclusão não é fácil de se chegar, mas o debate é de fundamental

importância. Cumprimento a cada um dos nossos deputados, que também se fazem presentes, representante das nossas entidades, e gostaria de agradecer a sensibilidade da ANTT por, desde o primeiro momento em que a gente pode se pronunciar, nós solicitávamos um prazo maior para que conseguíssemos estudar um pouco melhor as disposições desse edital. Então agradeço essa possiblidade de estar aqui novamente debatendo, e trago uma zona de preocupação nossa, e esse prazo foi importante para apurar que, os elementos do edital, eles acabam sendo diferentes do estudo de viabilidade técnica que foi produzido pelo DNIT. E o estudo de viabilidade do DNIT, ele acaba contendo, contemplando maior, em maior número as nossas reinvindicações, e uma dessas reinvindicações são vias paralelas e não vias duplicadas, na 386, no trecho de Lajeado, justamente para que se faça, para que faça que a população deixe de usar a Rodovia, e use as vias paralelas. Mas essa concessão de prazo, ela também foi importante para que a gente consiga elucidar, e me parece que a grande discussão que tem sequência, está justamente no valor da tarifa, que é um valor que é muito excessivo para a nossa região, e por isso que, estamos além das nossas reinvindicações estamos nos sensibilizando, estamos de acordo com as reinvindicações do CODEVAT e da SIC Vale do Taquari, para que seja criado um grupo de trabalho, um grupo reduzido, para que essas questões e principalmente o valor da tarifa, possa ser avançado. Parece que está claro que com o valor da tarifa que temos hoje, o processo fica inviabilizado, mas nós não queremos desistir no primeiro momento. Gostaríamos de continuar estudando, buscando alternativas, que fiquem de acordo com os nossos usuários, com os nossos municípios, e com a nossa sociedade. Então, o pedido que se sucede é que seja composto realmente esse grupo de trabalho. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como

o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

121. Nome: Carlos Eduardo Ranzi (Vereador de Lajeado – RS)

Contribuição: Senhores, aqueles que nos acompanham ainda, eu digo Marcelo, ainda bem que foi você a vir aqui apresentar, fazer a apresentação para todas essas pessoas, e conhece muito bem essa bandeira que tem ao lado da Univates, e com certeza sabe todo o hino rio-grandense. "Não basta para ser livre, ser forte e guerreiro e bravo, povo que não tem virtude acaba por ser escravo". O posicionamento foi unânime senhores, os senhores perceberam que este modelo não nos serve. Este modelo não é o suficiente para o Rio Grande do Sul, não é suficiente para a nossa região. E por que eu digo Rio Grande do Sul? Esta rodovia corta o nosso estado. Foi nos passado aqui nessa apresentação a respeito de alguns números, que realmente, ficaram muito mais bonitos apresentados de tal maneira, com esses slides novos, 54 milhões que vão para estudo, 1bilhão e seiscentos mil injetados nas economias dos municípios, 7 bilhões e novecentos, mais 5 milhões de custeio, tudo isso arcado com o nosso bolso, ninguém de Brasília vai pagar isso, nós vamos pagar. Inclusive, na entrada do pedágio, o governo justamente se retira naquele momento, quer dizer, ele deixa de investir, e os nossos impostos continuam a serem cobrados. Não concordamos com isso, e isso vai chegar em um tripé, o valor que está sendo cobrado, todas as pessoas que estiveram aqui que me anteciparam falaram disso. O tempo da concessão, 30 anos. Porque 30 anos? Daqui a pouco, porque tão grande o tamanho desta concessão, e o serviço prestado. Ninguém foi ouvido. Eu tenho ido, e fui nessas três audiências públicas, os senhores já me conhecem delas, e eu faço questão de ter esperado até esse momento para me pronunciar, quando eu estiver com 67 anos, eu não quero olhar para trás e pensar: "eu não fiz nada, eu deixei os outros decidirem por mim, eles foram lá e fizeram". Gente, para vocês já está bastante claro que este modelo não nos serve, não é isso que queremos. Apresentem outra proposta, não nos adianta ter um slide novo, bonitinho, que inclusive, eu acredito que deva ter custado muito dos nossos impostos fazer essa apresentação. Eu acredito nisso, entretanto se eu entrar hoje no site da ANTT, eu baixo o mesmo edital do começo do processo, o mesmo, o que mudou foi o slide, o que mudou foi a apresentação que realmente foi muito bem feita, veio só os benefícios. Agora, o que tem lá no edital, o que vai valer de verdade para quem for ganhar, seja ela CONCEPA, seja ela qualquer outra empresa, é o que está no edital, é o que está no site. Não tem tempo para vocês mudarem, e se vocês mudarem o edital neste meio tempo, vocês perdem toda a credibilidade, até o dia 31, ou durante esse ano. Vocês têm que fazer tudo de novo, todo o estudo. Perguntar para os municípios, quais as demandas dele, não tem elevada prevista, não tem ponto previsto nessa duplicação, é terrível isso para nós. Não é isso que nós queremos, nós já

tivemos sim a Inconfidência Mineira, que acabou resultando em morte, na realidade agora nós temos morte nas estradas, e não queremos isso. Mas a duplicação está sendo feita, é só andar de carro aqui para Estrela, a gente vê o trabalho sendo feito, a gente sobe também a Serra lá para o lado de Fronteira Xavier também há um alargamento da pista, é isso que queremos, queremos duplicação. Não queremos pedágio, apresentem uma nova proposta, apresentem um valor mais decente, apresentem uma proposta que daqui a pouco este povo do Rio Grande do Sul venha aceitar. Obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

122. Nome: Leandro Ecker (Diretor do Sinduscon)

Contribuição: Boa tarde a todos. Meu nome é Leandro Ecker, estou aqui representando Sinduscon Vale Taquari, e a Associação Comercial Industrial de Lajeado, em um universo de cerca de 2000 empresas e 30 mil usuários, mais de 30 mil usuários. Quero dizer que nós não somos contra a concessão, pois estamos cansados dos prejuízos da má conservação por falta de verbas, da falta de infraestrutura e fluidez do trânsito em nossas rodovias. Somente queremos mais transparência, clareza nos números, e uma melhor distribuição da arrecadação dos valores. Está se discutindo, onde seriam os melhores locais para a colocação das praças de pedágio, e no nosso entender, não deve haver praças de pedágio, e sim um sistema, o sistema é antiquado, inseguro, sujeito a erro humano, provoca fila para o pagamento, dificulta o fluxo, e dificulta a fiscalização por parte dos usuários entre outros inconvenientes. Entendemos que a forma de cobrança deve ser automática, através de dispositivos eletrônicos, atrelados a placa do veículo e leitores desses dispositivos instalados em determinadas instâncias, onde o usuário pagará pelo trecho utilizado, sem penalizar esta ou aquela comunidade. Essa tecnologia já existe, e o pedágio pode ser debitado em cartões de crédito, celulares, ou até mesmo em contas correntes em cada mês, quando o usuário receberá um relatório junto com a cobrança. O dispositivo para identificação do veículo,

deve ser em distribuição gratuita. Para os estrangeiros, quando estes entrarem com os seus veículos no país, eles receberão o dispositivo com instruções de funcionamento, pagamento e o pagamento do valor do pedágio ao saírem do país. Os que alugam carros, poderão pagar na própria locadora. Para quem passar no pedágio sem o dispositivo, porque seria comum as pessoas arrancarem, deve ser previsto uma multa grave. Não podemos aceitar que uma concessão, que irá durar 30 anos, tenhamos que nos submeter e ficar parados em filas, perdendo tempo, que é precioso para quem produz e gera riqueza nesse país, se já existem tecnologia melhor, mais segura e transparente. Todos esses dados gerados nos dispositivos eletrônicos, devem estar disponíveis para o conselho de usuários, e observatórios sociais que irão fiscalizar, e ter informações e argumentos para discussão das prioridades de investimento e alteração das tarifas. Sabemos que o número e o tipo de veículos que circulam nas rodovias, são determinantes para o cálculo das tarifas, e o planejamento de ações futuras. Resumindo, cobrança automática através do uso de sensores eletrônicos, de todos os lugares da 386, é o que precisamos e é o que queremos. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da

tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

123. Nome: Darci Zother (Diretor FEDERASUL)

Contribuição: Bom pessoal, boa noite. Primeiramente eu queria pedir desculpas ao Leonardo, se houve assim, algum comentário assim em um tom diferente, um pouco, não leve essa impressão do gaúcho Leonardo, é que nós realmente estamos nos sentindo, não tendo a oportunidade de participar de uma coisa que nós teremos que realmente, desde a origem, estar participando. Mas, eu represento a FEDERASUL gente. A FEDERASUL, como todos sabem, é a Federação das Associações Comerciais e de Serviço do Rio Grande do Sul, presidente Simone Leite não pode estar presente. Nós somos 219 ACI's espalhadas por todo Rio Grande, e estivemos presentes em todas as audiências até agora, inclusive na reunião em Estrela na semana passada. A FEDERASUL, ela quer, basicamente duas coisas, ela quer transparência, e ela quer a transferência da praça de pedágio de Gravataí para após a intersecção da RS 118, por quê? Porque quatro das afiliadas da metropolitana, tem uma luta há cinco anos, chamada Movimento Livre Acesso a Freeway, porque essa praça ela inibe o desenvolvimento dos municípios e ela está causando um congestionamento gigante, em função da fuga de pedágio, como alguém usou aqui a pouco, e isso está causando a inibição e o congestionamento, e nós não queremos aguardar mais dois anos para isso acontecer. Na nossa opinião essa praça, essa mudança pode acontecer já, tão logo em 4 de julho encerre o contrato com a CONCEPA, se levanta as cancelas e o usuário começa a passar. A 290 ela está duplicada, ela está bem mantida, a CONCEPA está há 20 anos trabalhando, e administrando e ganhando com isso, agora o que ela precisa apenas é manutenção, esperamos que isso aconteça agora em julho. Porque pelo jeito, eu acho que uma das nossas demandas que é mais audiência e ser mais ouvidas, eu vou fazer coro ao que alguns falaram aqui, eu acho que não precisa ter mais audiência. Eu acho que não precisa, eu estive em todas. Na de Porto Alegre, foram se eu não me engano, eu acho que foram em torno de 100 pessoas, se eu não me engano foram cinco que defenderam o contrato, a forma como tem que ser feito o pedagiamento. Hoje, até agora, fora o Deputado, o Secretário Westphalen, eu não vi ninguém defender, então eu entendo que não há porque os senhores estarem gastando o dinheiro da União, que é pouco aqui vindo, porque já ouviram o suficiente, já estão aqui, temos programado em Soledade, tem mais uma em Montenegro, e cancelem o edital, não está bom assim. Ou são primeiro, o que

todas as comunidades querem, e falaram em um grupo de estudo, a FEDERASUL quer está com certeza participando desse grupo, nós já temos uma comissão que vai tratar das concessões no RS, nós queremos ser convidados para participar desse grupo, e poder opinar, e aí sim, ouvindo a base, as federações das indústrias, comércio, serviço, a comunidade, vai ficar muito mais fácil. Porque vocês vão levar, já uma proposta bem de encontro ao que a comunidade quer. Finalizando só para, ainda aproveitando, se fala muito em R$ 11,00 o quilômetro, 11 centavos o quilômetro do pedágio nesse novo contrato. Isso não é verdade, e eu deixo aqui o alerta, porque o problema de Gravataí, da nossa praça de pedágio, é que as praças às vezes, elas estão no entroncamento que a gente para ir de Cachoeirinha à Gravataí, ou de Cachoeirinha à Via Mão, que a gente vai fazer 8,10,12 quilômetros, a gente paga R$ 7,00. Então o pedágio não custa 11 centavos, ele custa bem mais, custa 70 centavos, em geral essa é a conta que a gente faz, por isso o cuidado com os municípios, onde colocarem as suas praças. E a proposta final para encerrar, a questão do pedagiamento por quilômetro. Nós concordamos com essa sugestão, que seja feito, nós não podemos ficar condenados por mais 30 anos a um processo, que já na Europa, eu acho que já não existe mais há talvez 30 anos atrás. Então se existe um processo moderno de pedagiamento por quilometro, que já se comece a colocar em prática nessa nova concessão, é isso. Obrigado.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Informamos ainda que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação

do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

Por fim, sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

124. Nome: André Campos (Presidente da Associação Comercial e Industrial de Cachoeirinha – RS)

Contribuição: Boa noite a todos, meu nome é André Campos, sou Presidente da Associação Comercial e Industrial de Cachoeirinha, já tivemos mais de mil associados. Quando eu falo já tivemos, depois eu quero ter um tempinho de falar porque não temos mais tantos associados. E hoje estou aqui então, representando os nossos empresários associados lá da região metropolitana de Porto Alegre, aonde tem poucos representantes lá de Porto Alegre hoje, porque o fórum hoje, é aqui essa região de Lajeado Estrela, enfim até Carazinho. Nós estamos aqui para apoiar essa ação contra o pedágio, contra essas mudanças, contra esse contrato, porque nós estamos sofrendo há 20 anos, o pedagiamento da Freeway, da BR 290. Há 20 anos nós pagamos o preço lá do pedagiamento, e viemos aqui como, fazer um alerta para o pessoal daqui. A ANTT já nos escutou, já protocolamos as nossas necessidades lá da região, mas nós aqui queremos alertar o pessoal, que daqui há 30 anos, vocês não vão conseguir mudar a praça de lugar, porque fazem 20 anos que nós temos a praça lá, e há cinco nós estamos tentando mudar a praça que está nos atrapalhando no desenvolvimento da região de Cachoeirinha, na região metropolitana, Porto Alegre, Alvorada e Via Mão. Quando eu falei que eu sou presidente de uma associação que já teve mais de mil associados, hoje nós temos 500 e pouco, por quê? Mobilidade. Nós não temos mobilidade urbana em Cachoeirinha, as empresas não querem se instalar em Cachoeirinha, e foram embora de Cachoeirinha, porque Cachoeirinha é um município aonde está a

principal avenida de escape do pedágio da BR 290 em Gravataí. Então o pessoal não quer, os caminhões não querem, as empresas não querem se instalar lá e isso então, tem prejudicado o nosso município. E o que nos, vamos dizer assim, o que nós ficamos admirados, o que nos admira, é que há cinco anos nós estamos tentando provar e mostrar para a ANTT, CONCEPA, Ministério dos Transportes, que na verdade nós estamos trancados com esse pedágio em Gravataí, e agora nós vimos que, segundo o novo projeto, nós não temos tempo para mudar a praça, a praça, chegaram a conclusão que realmente sim, está atrapalhando assim como alguns colegas da região circunvizinhas se manifestaram, que vai atrapalhar o desenvolvimento do município, nós há cinco anos estamos tentando colocar isso, e eles já chegaram a uma conclusão, só que agora nos passaram que depois de dois anos a praça mudará de lugar, e vai prejudicar então, outro município, que não é Cachoeirinha, uma outra região que não é a região de Cachoeirinha. Então assim, só um alerta, pessoal, daqui há 30 anos vocês não vão conseguir mudar a praça, ou mudar as alterações que serão, as construções que serão feitas com esse contrato. Não vão. Nós não estamos conseguindo, 20 anos depois nós não estamos conseguindo, então se vocês aceitarem agora, o que está sendo proposto daqui há 30 anos vocês não vão conseguir mudar, não vão conseguir mudar, então é esse o nosso recado, lá da região metropolitana, representando o Movimento Livre Acesso a Freeway, que há cinco anos nós estamos trabalhando. Era esse o recado que eu queria deixar para o povo aqui, da nossa região, que também faz parte do nosso Rio Grande e dizer mais uma vez, pedir que fique registrado então, a nossa preocupação junto a ANTT da mudança da praça do pedágio, e do acesso à Cachoeirinha. Quando eu falei em mobilidade, Cachoeirinha a avenida, a Freeway, a Rodovia cruza o nosso município, mas nós não temos como acessa-la, não tem como sair de Cachoeirinha pela Freeway, não tem como entrar em Cachoeirinha pela Freeway, porque no contrato dos 20 anos não previa isso, e nos 30 também ainda não está prevendo nos próximos 30. Então isso tem sufocado o nosso município, e tem no prejudicado. Agradeço a atenção de todos, nada pessoal contra a equipe de trabalho, que tem se mostrado mesmo bem coerente, trabalhando, mas, é uma necessidade da nossa região que nós temos que defender e não podemos nos calar. Muito obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que a praça de Gravataí será deslocada para o km 59 até o final do 18º mês do prazo da nova concessão. É o tempo necessário para a construção da outra praça, por se tratar praça dessa concessão, a qual levará à desapropriação do terreno, à necessidade de licenciamento ambiental e à de apresentação do projeto de engenharia a ser apresentado à ANTT para a sua não-objeção.

125. Nome: Eder Spohr (Vereador de Lajeado – RS)

Contribuição: Certo. Eder Spohr, Vereador de Lajeado, saúdo a mesa, saúdo deputados presentes, o Prefeito de Lajeado, os colegas vereadores, o público aqui presente. Assim como muitos colegas, eu fui em todas as audiências públicas até agora, em todas. Fui em Porto Alegre, fui em Brasília, sorte acho, sorte, capacidade, insistência nossa, que a gente conseguiu trazer essa audiência aqui para Lajeado. Eu acho válido sim, e acho que quanto mais a gente ficar aqui teimando com vocês, no bom sentido, é óbvio, a gente vai alcançar os nossos objetivos. Primeiramente, na minha opinião, esse projeto, desse edital, ele nasceu torto. Não foram consultadas, consultada a Polícia Rodoviária Federal, que o principal de um contrato desses, é a segurança, que eu vejo na minha opinião, é a segurança, e a Polícia Rodoviária Federal jamais foi consultada. Já nasceu torto aí o contrato, não é pessoal? Valores da tarifa. É um absurdo o que vocês pedem, a gente não pode pagar isso, "o Vereador é Eder Spohr é empresário, o Eder Spohr ele vai para a praia uma vez por ano, ele vai à Porto Alegre quatro vezes por ano", mas a pessoa que precisa ir todo dia, as empresas que deslocam vários caminhões, não tem como pagar isso, esse valor é inviável para a nossa comunidade. E se realmente não tiver jeito, tiver que sair esse pedágio, tomara que não nesses valores, nisso a gente não vai concordar, a gente precisa primeiramente ouvir as cidades lindeiras. Eu já falei isso lá em Brasília, Lajeado tem uma dificuldade, tem um gargalo muito grande que tem muitos bairros ali, que necessitam fazer a travessia diariamente. Tenho certeza que se vocês pegarem, tiverem um tempinho, talvez vão ficar aqui, vão amanhã lá no posto da Polícia Rodoviária Federal, vão visitar lá, lá no Bairro Conventos o posto da polícia, vocês vão visitar, ali tem nesse trajeto, vocês vão passar por cinco ou seis bairros de Lajeado, bairros populosos, que ali atravessam diariamente, eu não sei, graças a Deus não acontecem mais mortes, mas é um lugar muito perigoso, é um gargalo muito grande para a nossa cidade, e nessa apresentação nova aí desses slides, que foi muito bem apresentado, não contempla ruas vicinais para Lajeado, alguns trevos somente. Eu acho que não é suficiente, precisamos uma coisa melhor, porque os nossos bairros não param de crescer. Lajeado, para vocês terem uma ideia, é uma das cidades que mais cresce no Vale do Taquari, se não é a cidade que mais cresce. Então não serve, é um projeto ultrapassado, isso que vocês estão apresentando para nós. Também gostaria de dizer para vocês, acho que foi o Fabio, já nos conhecemos de tantas audiências, não é Fábio? Você falou que essas praças de pedágio são necessárias, pela crise financeira que o Governo Federal atravessa, pois eu acho que vocês não se dão conta, ou às vezes a gente não se dá conta, que essa crise não é exclusiva do governo Federal, nós também estamos com as burras vazias, nós não temos dinheiro para pagar isso aí. Vocês compreendem isso? Então, vamos rever isso daí, pelo amor de Deus. Assim do jeito que está, todo mundo é contra. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de

Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015).Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica.Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Nesta última revisão dos estudos estão sendo incluídas algumas melhorias adicionais em Lajeado-Estrela, além das já anteriormente previstas pelo projeto de

Concessão: Para o município de lajeado as obras previstas são: 9km de vias marginais em cada sentido da BR-386; 1 melhoria de acesso à Rua Gerhardt Reeps;

1 Trombeta para acesso ao Bairro dos Conventos; Adequação de todas as interseções em desnível existentes (3 Trevos, 1 Diamante e 1 Trombeta);5 passarelas;

Alargamento da Ponte sobre o rio Taquari e de todas as outras OAE's; 6 melhorias de acesso.

126. Nome: Ito José Lânios (Presidente da Câmara de Indústria e Comércio do Vale do Taquari)

Contribuição: Meus cumprimentos Leonardo, toda a Mesa. Sei que tem que ter muita paciência, mas trata-se de uma audiência pública. Também cumprimentar sem dúvida, esse seleto público, que ainda aqui está. Eu, como já foi dito, eu represento a Câmara da Indústria e Comércio do Vale do Taquari, nós somos 19 entidades associadas, nós representamos em torno de 3.500 empresas, e nós nos reunimos para discutir o tema, e realmente é um tema difícil, complexo, e a primeira coisa que eu quero enfatizar é o seguinte. O nosso custo de logística, atualmente do país, do Brasil, é em torno de 20%. Países desenvolvidos que estão já com a logística bastante ajustada, e não estou aqui questionando se é o poder público que fez, o setor privado, mas chega a 6,5%. Então, querendo ou não nós temos que pensar, a médio e longo prazo. Para duplicarmos a BR 386, levou mais de 40 anos. A nossa associação comercial, industrial em Lajeado tem registros, de que foi solicitado há 40 anos atrás essa demanda, e aí eu estou imaginando o

seguinte, quando nós vamos duplicar as outras partes da BR 386, se nós não admitirmos pedágio. Eu estou falando gente, admitirmos o pedágio. E eu gostaria de fazer algumas considerações, que eu acho que ainda não foram discutidas aqui com mais precisão. A primeira então, a nossa sintonia, ela é muito estreita, e nós discutimos e o Vale do Taquari realmente discutiu, nós precisamos um pouco mais de prazo, para nós termos realmente um aprofundamento nesta discussão. Defendemos também, com veemência, a criação desse grupo de trabalho para que nós possamos achar algo que, viabilize o nosso negócio, ou seja, nós somos uma parte, o governo, nesse momento é outra parte, mas nós precisamos nos entender entre todos nós. E aí eu quero lembrar de novo, quem já me viu falar, de que a CID, ela foi criada em 2001, a partir da Lei 10.336 e ela tinha como grande Norte, como grande objetivo, melhorar a logística brasileira do país inteiro, de um modo geral, até deferente, quer dizer, nos diferentes modais, inclusive, não só o rodoviário. E infelizmente, foi arrecadado, nesse período, nesses anos todos em torno de 68 bilhões de reais, e infelizmente, foi aplicado só 35 bilhões. Então essa desconfiança que a sociedade tem, do governo e quem os representa, tem razões de ser, tem razões de ser. Um outro detalhe, desculpe o tempo, mas é importante nós, não queremos ser abandonados no momento em que nós estamos aceitando participar dessa parceria pública-privada, ou seja, se o governo atualmente investe em torno de 300 milhões de reais na rodovia, porque não o governo continuar aplicando metade disso, veja bem, nós estamos admitindo abrir mão da metade disso, e nós fazermos investimentos, eu falo mais objetivamente, em duplicação, logo. Então essa é a nossa contribuição, nós queremos um pouquinho mais de prazo, queremos negociar, queremos que o governo seja partícipe das nossas dificuldades, e aí eu me coloco, nós estamos realmente senhores, nós estamos a flor da pele em todo o cenário econômico, empresas com extremas dificuldade, as pessoas com dificuldade. Então nós temos que achar um meio termo, e eu gostaria de enfatizar ainda, o contrato, ele precisa prever uma forma de encerrar o contrato, se daqui a pouco esse negócio não deu certo, 30 anos é muito para nós ficarmos no errado, se alguma coisa não deu certo. Então eu gostaria de ver isso. Então é... e não, quero de novo registrar, não subestimem a reação da sociedade se tiver motivos para isso, porque nós hoje não temos como confiar nos governos, e infelizmente não temos política de estado. Parabéns e muito obrigado. Estamos hoje em um evento muito importante.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que

corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários e vídeo-monitoramento da rodovia.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivida pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência. Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Ainda, contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição

desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

127. Nome: Nilton Schimdt

Contribuição: Pessoal, boa noite a todos, boa noite a Mesa, boa noite esse público guerreiro, que está aqui suportando essa conversa, e essa conversa é muito clara nós gostaríamos de levar um posicionamento nosso, e esse posicionamento não é só do prefeito de Carazinho, eu trago aqui o posicionamento da AMAJA, Associação dos Municípios do Alto Jacuí do qual são 25 prefeitos da nossa região. Trago também aqui o posicionamento da Fetransul, do presidente Paulo Vicente Caleff, e trago aqui também o depoimento da ABTC da Associação Brasileira de Transportes e Logísticas do Brasil, de parte do senhor Pedro Lopes, presidente que nos encarregou de trazer esse posicionamento aqui da região. Quero dizer para vocês que falar a palavra pedágio em Carazinho é um palavrão, vivemos e a população que está aqui nesse plenário sabe, Carazinho ficou por 15 anos cercada por pedágio, para cada lado do nosso município que nos saíamos 386 indo para Argentina, ou indo para São Paulo pela 285, pela 386, nós tínhamos, para cada lado que nós saíamos nós tínhamos quatro praças de pedágio, então em carazinho é um palavrão falarmos a palavra pedágio. Mas também não podemos ser contra a questão da infraestrutura, porém esse modelo colocado no afogadilho, em uma semana uma audiência em Porto Alegre, na outra semana em Brasília e depois criando-se novas audiências, no nosso entendimento nós estamos enchendo linguiça. Nós precisamos parar esse processo e esse processo precisa ser rediscutido, o nosso posicionamento e a nossa sugestão para essa audiência pública é que, cada prefeitura tenha um representante porque verdadeiramente quem vai pagar essa conta são os usuários da BR 386. Cada município tem uma pessoa especialista nesse modelo e que se construa uma comissão para que nós discutamos esse projeto, e esse projeto, talvez com um pedágio light, uma situação diferente que contemple infraestrutura que compense com custo, porque da forma que foi projetado, 300 câmeras de vídeo monitoramento, colocando ambulância no trecho, colocando carro guincho, muitas dessas estruturas nós já temos disponíveis, os municípios já têm isso aí disponível. Todos os municípios estão colocando monitoramento, vigilância, então nós precisamos construir, o que nós precisamos hoje, e eu peço mais um segundo de tempo, o que que nós

precisamos hoje? É a estrada duplicada e pasmem 40% já está duplicado e pelo modelo que eu vi aqui nós vamos pagar a duplicação de 100% da rodovia. Então Carazinho é absolutamente contra este modelo embora consciente do que nós precisamos de melhor infraestrutura, precisamos só discutir melhor, e no ano que vem entrarmos com um modelo diferente, um modelo que efetivamente atenda os interesses das nossas comunidades.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.
Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.
Outrossim, sobre o caráter dispensável dos serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar dos frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falta de atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes). Por fim, gostaríamos de salientar que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas

muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

128. Nome: Fabiano Bergman (Vereador de Lajeado – RS)

Contribuição: Boa tarde a todos, quero saudar a mesa sou Fabiano Bergman vereador de Lajeado. Quero agradecer a presença dos deputados que se fizeram presente hoje, que agradecer ao nosso prefeito Marcelo Caumo, quero agradecer o reitor também da Univates, senhor Ney Lazzari. Quero também agradecer por ter vindo a audiência pública para Lajeado, achei que ia mudar alguma forma de ser colocado esse pedagiamento. Não mudou nada só mudou a forma que foi colocada, exposto aqui, os valores continuaram o mesmo, as estruturas a serem feitas na nossa região continuaram as mesmas, a duplicação da BR hoje não atinge a nossa cidade, muito pouco vai ser feito de investimento aqui, os bairros que foram comentados pelo Eder e também pelo Rambo, que a gente praticamente foi bem votado ali, não vai ser de forma alguma beneficiado, então a gente não tem como ser a favor de uma coisa que não vai ser boa para a população de Lajeado. A respeito também da nossa economia, a economia vai ser afetada, o pessoal vai investir em outra região, não vai investir aqui não vai ter, vai ter muito gasto para novas empresas se posicionarem aqui na nossa região. Não foi colocado nenhuma, a não ser uma passarela de acesso aos nossos bairros, nós temos que ter hoje, pensar em elevadas, nós temos que ter acesso a um túnel, está sério o acesso a nossos bairros ali de Conventos e a região, até a polícia rodoviária sabe bem disso aí. Então eu me posiciono contra, eu acho que o pedágio hoje seria inviável. E quero cobrar também do governo que se faça investimentos porque a gente está pagando os impostos, a gente está pagando imposto do carro, imposto de tudo que a gente está comprando, então nada mais que eu vou pedir hoje é para o governo fazer investimento na nossa região, e vamos deixar os pedágios para uma outra região que talvez seja mais carente que nós, obrigado senhor presidente.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem

concessão". Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Nesta última revisão dos estudos estão sendo incluídas algumas melhorias adicionais em Lajeado-Estrela, além das já anteriormente previstas pelo projeto de
Concessão: Para o município de lajeado as obras previstas são: 9km de vias marginais em cada sentido da BR-386; 1 melhoria de acesso à Rua Gerhardt Reeps;
1 Trombeta para acesso ao Bairro dos Conventos; Adequação de todas as interseções em desnível existentes (3 Trevos, 1 Diamante e 1 Trombeta);5 passarelas;
Alargamento da Ponte sobre o rio Taquari e de todas as outras OAE's; 6 melhorias de acesso.

129. Nome: Waldir Blau (Presidente da Câmara de Vereadores de Lajeado – RS)

Contribuição: Muito boa noite senhores e senhoras, cumprimentando a mesa, cumprimentando reitor da Univates, Ney, meus colegas vereadores, vereadores do Vale do Taquari aqui presentes, entidades, a Cíntia. É uma pena senhores que o público a maioria já se retirou, mas devido as suas necessidades, eu entendo e nós temos que entender que muitas vezes as pessoas que moram mais longe precisam se deslocar. Infelizmente eu tenho a dizer sobre os pedágios que o que já foi dito a maioria das coisas aqui. Começou errado senhores, muito errado esse processo, primeiro porque nós tivemos que ir a Porto Alegre, que eu achei que não foi tão ruim mas deu um custo muito alto ao município de Lajeado porque nós fomos lá em 12 vereadores mais alguns assessores, que essa audiência deveria ser feita com a região de Porto Alegre, região de Gravataí. Depois numa véspera de carnaval quando eu estava embarcando no aeroporto Salgado Filho um assessor de um deputado me ligou: "Blau você me ligou?" "Sim, eu quero falar com meu deputado". "Infelizmente ele embarcou hoje pela manhã já". Então não tinha nenhum deputado federal em Brasília, nós tivemos lá com cinco vereadores mais um assessor jurídico, um custo para o nosso município quem paga é o contribuinte. Errado senhores, começou errado, a população está revoltada teria que ter sido começado as discussões dentro dos COREDES, dentro das entidades, buscando a representatividade de cada município, hoje essas

representatividades trariam as suas necessidades para enriquecer esse debate. A gora vindo de cima para baixo senhores, o povo gaúcho não vai engolir, infelizmente esse custo dos senhores também de virem aqui, eu acho que não vai servir para nada porque nós não vamos aceitar, esse edital como está posto aí, o povo gaúcho não vai aceitar. Nós vamos para as ruas, eu vou pegar a minha caminhonete velha, vou encher de pneu e vou trancar os asfaltos. Nós vamos fechar as BRs, porque nós não concordamos com isso, até aceitamos pedágios, mas que eles sejam com valores justos e discutidos com as comunidades locais. Aqueles que vão pagar o imposto, porque isso é mais um imposto e como já foi dito aqui, nós estamos todos quebrados, não é só o Governo Federal. Então pagar mais para uma empresa que nós soubemos já que vai ganhar. Então infelizmente, a coisa começou errado senhor presidente, nós entendemos que, se os senhores assim entenderem, vão fazer as audiências em todos os locais, mas do jeito que está posto nós não vamos aceitar, nós vamos para as ruas, nós vamos brigar, para que as comunidades, deputado Edson Blum, os deputados também querem ser ouvidos. Que nós sendo representantes da comunidade, daquele bairro que vai ser atingido, sejam ouvidos. Estão fazendo isto agora, mas quando o edital está pronto senhores, não tem mais validade esse edital para o povo gaúcho, por isso que nós entendemos, e já foi dito aqui que se espere um pouco mais, se espere um novo governo assumir para que nós possamos começar a discutir. É uma pena que a duplicação deva ser para ontem, mas a esse preço o povo gaúcho espera mais um tempo para que nós possamos ter a nossa duplicação, e mais senhores, quando nós íamos a Brasília estão aqui meus colegas vereadores, nós filmamos as máquinas da ANTT a todo vapor trabalhando na BR que vai ficar pronta de Lajeado a Porto Alegre, pronta para ser entregue para alguém só explorar, inclusive trabalhando aos sábados e domingos. Então essa pressa ela é muito de desconfiança, nós não acreditamos nesse governo, inclusive disse isso já, é governo do meu partido, sou vereador do PMDB, mas nós não aceitamos vindo de cima para baixo, porque nós, o povo daqui queremos discutir e ajudar a resolver, muito obrigado.

Resposta da área técnica: duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem

concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, lembra-se que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015.

130. Nome: Enio Bacci (Deputado Estadual)

Contribuição: Não, Bacci mesmo, Bacci, não tem problema. Minha saudação a todos presentes. Eu fiz questão e faço questão de me manifestar mesmo que tenhamos o público mais reduzido, mas nós não estamos falando para o auditório, nós estamos falando para o futuro, porque aqui se diz que há duas partes há o governo e o usuário. Eu acho que há três partes nesse processo, e lamentavelmente uma das partes não está presente, que são aqueles que ainda não nasceram, nossos filhos, nossos netos. Eles vão nascer em cima de uma decisão já tomada e vão pagar pedágio por 30, talvez 60 anos, então quando se discute uma questão de tamanha importância nós temos que ter muita calma, cautela e tempo, porque não somos só nós como eu já disse, não dá para ouvir os meus netos que tem 30 dias, não dá para ouvir aqueles que ainda não nasceram, temos que dizer a eles e é por isso que eu faço questão de me manifestar do porquê. Por que pedágio numa das melhores rodovias do estado? Porque pedágio? Por que nas proporções que aqui são apresentadas? Eu conheço a 386 desde a época que ela era rodovia presidente Kenedy, aliás aqui se faz uma grande injustiça, porque só se fala em BR 386, ninguém ainda até agora fez referência que essa rodovia tem um nome, é Rodovia Governador Leonel Brizola. E eu não tenho dúvidas que nesse momento nós precisamos apelar para sensibilidade do Governo Federal de não empurrar garganta abaixo dos moradores que vão de Canoas até Iraí, junto a BR 386, pedágios de forma atropelada, temos que discutir, analisar, avaliar convencer-nos da necessidade desse pedágio, a melhor fórmula eu não tenho dúvida seria duplicar toda a rodovia bom aí nós teríamos o que dizer por que pedágio? Por que a rodovia foi duplicada, agora do jeito que está eu confesso que eu não gostaria de falar a meu neto que talvez daqui a 30 anos, olhe essa gravação e dizer que assinei em baixo de uma proposta como essa. Não assino em baixo, não aceito e sou contrário à maneira como

esse pedagiamento está sendo proposto. Eu preciso ser convencido de que ele é bom, que ele é ótimo, que ele é melhor, que ele é necessário no momento de crise, e aqui foi dito, o governo repassa a crise e nós vamos repassar a crise para quem? O empresário, o cidadão. É o momento de crise para todos, então é o pior momento para se implementar pedágio, pedágio não deveria ser implementado no momento de crise porque ele acelera e agrava essa crise. Então porque não esperar o ano que vem para daí sim com muita calma, se analisar? E outra eu concluo jamais 30 mais 30 anos, vamos fazer um contrato onde a cada 5 anos, 8 anos se pare e se avalie vamos continuar? Vale a pena? Porque a crise que existe hoje talvez daqui a 10 anos não exista mais, e os pedágios vão continuar por 30 ou 60 anos, obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Cabe salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica. Ainda, na mesma linha, o respeito do prazo de vigência estipulado no contrato de concessão trata-se de uma segurança jurídica para os futuros interessados no empreendimento, permitindo desta maneira propiciar maior concorrência no certame licitatório, o que beneficiará os usuários da concessão.

131. Nome: Arilene Dalmoro (Vereadora de Lajeado – RS)

Contribuição: Boa noite a todos. Cumprimentos a mesa, eu quero cumprimentar o reitor Ney Lazzari, em nome dele todas as autoridades presentes e também ao nosso deputado Enio Bacci. Meus colegas vereadores, comunidade presente de outros municípios. Muito já foi dito aqui hoje, e nós acabamos nos tornando repetitivos, mas o que eu tenho a dizer: não a este contrato, não a este modelo. Nós tivemos uma reunião hoje com a AVAT que é, Associação de Vereadores do Alto Taquari e por unanimidade foi decidido que todos nós viríamos aqui, e diríamos não a este modelo, a este contrato. Então assim, para não repetir tudo que já foi dito, e até pelo horário que nós já estamos aqui desde as duas da tarde, desde às 14:00, todo mundo cansado. E falar também para ti Marcelo, tu fizeste uma apresentação didática muito legal, bacana, mas assim, não nos convenceu. Não nos convenceu porque tudo é muito rápido, eu fico me perguntando porque que tem que ser agora, porque não esperar quando assumir o próximo governo assim como também já foi dito. Gente, nós temos que ter calma. Eu também tenho um neto de 5 meses, assim como o deputado é vô também agora, e hoje a minha preocupação além do meu filho, eu tenho um neto que eu tenho que me preocupar com ele. Essa geração que vai nascer ainda, então assim, para tudo, para tudo, vamos começar do zero, vamos conversar, vamos ouvir todas as cidades. Ouçam o clamor do Vale do Taquari, ouçam as mais de 30 cidades que serão atingidas, ouçam, aí sim iniciem um novo projeto. Nós não estamos desmerecendo, nós respeitamos a cada um de vocês, não queremos que vocês levem uma imagem aqui de Lajeado, aqui do Vale, negativa, nós respeitamos muito vocês, também fui servidora pública por mais de 35 anos, e tenho esse respeito sim, mas para tudo e vamos começar de novo que com certeza nós deveremos e vamos encontrar um denominador e que daí sim a gente pode conversar e fazer um grande projeto para esse grande Vale, essa grande região a qual nós pertencemos, obrigada.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade,

documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Por fim, lembra-se que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015.

132. Nome: Sergio Kniphoff (Vereador de Lajeado – RS)

Contribuição: Meu boa noite a mesa diretora e ao público persistente ainda presente aqui na audiência de hoje. Gostaria de cumprimentar o presidente da Vate, prefeito Maumo, e em nome dele cumprimentar todos os políticos presente. Cumprimentar o reitor da Univates, Ney Lazzari e agradecer pelo papel que essa universidade desenvolve e ocupa no cenário econômico e de educação, promovendo discussões como essa ao longo de toda sua história. Para nós que somos mais antigos, conhecemos toda a trajetória da Univates, e a participação da Univates nesses grandes debates que envolve a economia, a economia e a vida no Vale do Alto Taquari. Eu gostaria igualmente de cumprimentar a mesa diretora e agradecer, depois da audiência que tivemos lá em Porto Alegre a partir dali, se começou a construir a elaboração dessa audiência aqui na cidade de Lajeado. Gostaria também de cumprimentar o senhor Marcelo Fonseca pela apresentação, eu acho que foi uma apresentação muito bem elaborada, muito bem pensada, um tanto sedutora evidentemente, pela técnica utilizada, mas foi uma apresentação completamente diferente das outras audiências. Nesse momento é muito difícil falar, onde todos já falaram e o assunto já se esgotou, entretanto, tem algumas coisas, algumas ponderações que eu gostaria de fazer que na verdade, eu fiquei um pouco preocupado quando na apresentação um servidor público reconhece que o serviço público é pior que o serviço privado. Isso me deixa um pouco preocupado, porque se alguém que está dentro do serviço público, e defende o serviço público, e trabalha com serviço público, admite publicamente que o serviço público é pior que o serviço privado, isso é de trazer grandes preocupações para nós todos enquanto usuários, enquanto cidadãos. E uma outra coisa que já foi dito aqui, nas pessoas que me antecederam, os senhores tiveram uma preocupação muito grande de nos vender

algo, de nos convencer de algo, e isso aconteceu nas outras audiências também, e eu gostaria de chamá-los para que fiquem do nosso lado. Os senhores são servidores públicos, os senhores são servidores da nação, os senhores são os nossos parceiros, e devem ser os nossos parceiros, então não adiante estarmos defendendo algo e os senhores defenderem algo, e eu até entendo que isso é como se fosse um filho para vocês porque esse projeto nasceu do trabalho de vocês e é natural que vocês o defendam. Mas diante de todas essas manifestações que aconteceram na tarde de hoje fica difícil defender esse tipo de projeto da forma como ele está colocado, deu para perceber por toda a plateia, de que isso, esse projeto não está sendo aceito pela região, e vejam que o meu convite é que os senhores se coloquem do nosso lado, levem, levem às autoridades competentes o que foi debatido na tarde de hoje. O senhor sabe que hoje à tarde nós colocamos um vídeo chamando para essa audiência no face as 4 da tarde do dia de ontem e nessas 20 horas nós tivemos perto de 6 mil acessos de pessoas aqui da cidade, onde a gente teve, para ter uma ideia, 96,8% das pessoas se manifestando contrário ao pedágio, 3,2 pessoas se manifestando a favor do pedágio, recebemos manifestações da Regional Sindical dos Trabalhadores Rurais e dos sindicatos dos trabalhadores rurais da região, que se manifestaram dizendo que são contrários ao pedágio. Tivemos manifestação da Intersindical dos trabalhadores urbanos, o Sindicato dos Trabalhadores Urbanos que congregam 10 entidades se dizendo contrário a cobrança de pedágio. Então senhores levem essa mensagem se coloquem do nosso lado levando essa mensagem do Vale do Taquari, não vou falar tudo que já foi falado, porque já foi falado tudo que tinha que ser falado, obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em

sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.
Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

133. Nome: Paulo Ricardo Cattaneo (Prefeito de Soledade – RS)

Contribuição: Boa tarde, boa noite a todos. É com imensa alegria que a gente está participando de mais uma audiência pública, e que possam acontecer outras tantas, e que possa culminar, também sou favorável às colocações aqui, de que se forme um grupo de estudo envolvendo os municípios, envolvendo as entidades enfim que possa nós sintetizarmos, nós focarmos junto a ANTT, no sentido de construírmos um projeto mais viável para a possibilidade de concessão da BR 386. Me parece que muito claro, que esse modelo apresentado, não nos serve. Não nos serve. Pois bem, houve audiência em Porto Alegre, houve audiência em Brasília e tanto a região do Vale do Taquari como a região do Botucaraí a qual sou presidente da Associação dos Municípios de Botucaraí. Fomos lá e solicitamos a ANTT as audiências, tanto nessa região que estamos aqui e amanhã em Soledade na região do Botucaraí, nesse sentido gostaríamos de agradecer aos senhores, que também no sentido profissional, e de respeito, para que os senhores, acredito que os senhores no posto que estão ocupando hoje, devem ter ralado muito. Porque não é fácil ser funcionário público federal, tem que se dedicar, tem que estudar enfim se vocês estão nesse posto que tantos almejam, é porque os senhores têm mérito, e nós devemos ter o máximo de respeito para com os senhores nesse sentido. Agradecer a disponibilidade de vocês estarem aqui, em Lajeado e amanhã em Soledade, e em outros municípios, assim como que esperamos se possível em se estender mais audiências. Mas independentemente das audiências oficiais da ANTT, nós realizamos na região do Botucaraí, a nossa audiência da região do Botucaraí, envolveu toda a região do Botucaraí, e também por iniciativa da câmara de vereadores, que estão aqui os vereadores de Soledade, nós fizemos uma audiência específica no bairro Botucaraí, que é o bairro que fica no lado de baixo da BR 386 em Soledade, que Soledade tem aproximadamente 35 mil habitantes só do lado da BR 386 em torno de 5 mil habitantes que aqui houve manifestação dizendo que fazem 40 anos de luta para duplicação da BR 386. E parabéns vocês conseguiram a duplicação da BR 386, nós fazemos 40 anos que estamos reivindicando pelo menos um redutor de velocidade em Soledade, e nem isso nós não conseguimos. Então a discussão, é totalmente diferente, nós temos duas BRs 386, uma de Porto Alegre até Estrela, que é duplicada e que é maravilhosa.

Parabéns ao Governo Federal por esses investimentos, agora nós estamos totalmente abandonados, seja pelo Governo Federal, seja pela empresa que nos explorou por 15 anos, prefeito de Carazinho colocou sinônimo de pedágio para Carazinho. Nós também temos sinônimo de pedágio lá na nossa região. Para nós foi exploração. Então nós temos que estudar melhor esse processo, porque se é para implantar uma concessão da BR 386 para que as pessoas, para que as entidades, enfim, que as pessoas possam visualizar isso como um avanço como uma melhoria. Infelizmente até então não podemos chegar nessa conclusão de que nós teríamos melhorias nesse modelo. Gostaria também de dizer da riqueza que as audiências públicas, citar o senhor Valter aqui, caminhoneiro, ele nos deu uma aula, assim como todas as manifestações tem que levar em consideração. Então não tem como nós tentarmos aplicar uma concessão da BR 386 dessa grandeza, dessa importância para a nossa região, sem nós ouvirmos vários atores envolvidos nesse processo. Agradeço aos profissionais aos técnicos da ANTT, que estão tendo essa disponibilidade de estar aqui em Lajeado, e amanhã convido a todos para se fazer presente a partir das 14:00hs no município de Soledade na região do Botucaraí, obrigado.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

134. Nome: Pedro de Souza da Silva (Superintendente da Polícia Rodoviária Federal)

Contribuição: Eu vou representar o nosso superintendente Ronaldo Brito, chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal baseada em Lajeado e que pega aí 243 quilômetros

que serão concedidos no trecho da 386. Em primeiro lugar, quebrando o protocolo, gostaríamos de cumprimentar a todos, para economizar um pouco de tempo, sem citar nomes específicos, a Polícia Rodoviária Federal antes de mais nada é cética, neutra, isenta, politicamente durante todo esse processo e nós avaliamos isso extremamente tecnicamente, se o que for decidido democraticamente a Polícia Rodoviária Federal apoiará seja a implantação do pedágio ou não, em primeiro lugar nós construímos um documento para a contribuição com vários fatos observados em questão de segurança pública que não tem como denomina-los todos agora, será enviado e tomara que seja bem aceito pela ANTT devido ao nosso conhecimento prático do que acontece apesar de os senhores e o DNIT terem conhecimento técnico, extremamente superior ao nosso, espero que seja levado em consideração isso. Algumas coisas que nós pontuamos rapidamente aqui são boiadeiros, consideramos muito pouco, três boiadeiros apenas, para um trecho tão grande não tem como esse boiadeiro chegar a tempo de fazer o serviço de uma maneira decente. Balanças, nenhuma balança, nenhuma balança de pesagem na 386, por favor tentem reconsiderar a 386, não vi nenhuma na 386, só se for lá no final, mas lá no final aonde seriam? Isso lá no final, mas por favor, se puder ter mais balanças, todo mundo sabe a importância da fiscalização de peso para as rodovias. O que destrói a rodovia é o excesso de peso, todo mundo sabe disso. E a Polícia Rodoviária Federal pede algumas coisas que são de maior porte, sugerimos e sabemos da importância da extensão. Temos alguns trechos que não estão assistidos pela concessão, na 386 da 448 até a 116 temos um pequeno trecho de seis, quase 7 quilômetros que não está assistido. Seria de extrema importância isso estar dentro da concessão, depois na 448 da 386 até a 116, também não está dentro e seria extremamente importante que isso estivesse dentro da concessão. E depois da ponte do Guaíba até a intercessão com a 116 também não está dentro do projeto e a ponte, a nova ponte sairá na 290 um pouco mais adiante, também seria de extremo bom ouvitre, que esses pequenos pedaços fossem incluídos dentro da concessão, se assim ela acontecer. E isso é um pedido do nosso superintendente, bem como pensamos ser extremamente importante que se antecipe todas as obras de acessos a municípios e transposições viárias, porque isso causa os maiores transtornos que acontecem nas rodovias, seja congestionamentos, seja acidentes, e as vias laterais também que não foram previstas para vários trechos urbanos, tudo estará detalhado dentro da contribuição que a Polícia Rodoviária Federal encaminhará a ANTT. E mais uma vez pedimos para que seja marcado uma reunião e que nós tenhamos uma participação um pouco mais expressiva na construção desse projeto, um dos maiores e mais importantes, esse é um momento histórico se sair, devido a sua importância por milhões de pessoas que estarão envolvidas nisso, devido a dezenas de municípios, milhões de veículos anualmente passando em todo esse trecho. É uma coisa de uma grandiosidade, esse tempo também que é difícil até de se

medir. Uma boa noite e a Polícia Rodoviária Federal está aí para atendê-los, 191, pode ligar que a gente está ouvindo a todos.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015).Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica.Informamos que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe salientar que o quantitativo de veículos operacionais está de acordo com os parâmetros de desempenho operacional descritos no Programa de Exploração da Rodovia, tais como o tempo de atendimento de uma determinada ocorrência, tratando-se de um necessário compromisso entre o atendimento em si e o custo que este serviço representa.

Ainda, sobre o sistema de pesagem proposto pelos estudos de viabilidade, foram previstas 4 unidades (um posto de pesagem existente na BR-101/RS e três novos, com provável localização na própria BR-101 [outro sentido] e na BR-386/RS [dois sentidos].

Cabe outrossim informar que o projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla o trecho da BR-116/290/RS após o km 98. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve e estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT. Ainda, os trechos da BR-386 e da BR-448, entre o entroncamento da BR-386 e da BR-448 até o entroncamento com a BR-116, serão incluídos neste projeto de concessão. Por fim, não há previsão de inclusão do trecho da nova Ponte do Guaíba no projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, cuja execução está a cargo do DNIT. Estão previstas balanças nos dois sentidos da BR-386. km 262 na pista Sul e km 242 na pista norte.

135. Nome: Betinho (Vereador e Presidente de Fontoura Xavier)

Contribuição: Quero fazer uma saudação especial a mesa, quero fazer uma saudação especial aos deputados, senhores e senhoras. Gostaria aqui senhor presidente, representando a Associação dos Vereadores Alto da Serra do Botucaraí, 16 municípios. Quero dizer a mesa, quero dizer aos senhores e as senhoras, que a nossa regional é a regional menos desenvolvida do Estado do Rio Grande do Sul, Botucaraí, portanto, nós com dois postos de pedágio, imagine os senhores. A regional que tem o maior índice de mortalidade infantil, a regional que tem o segundo maior índice de analfabetismo, e a regional menos desenvolvida. Aí o pai pega o fusquinha e vai fazer uma trajetória de 25 a 28 quilômetros de estrada de chão, vai levar o filho para o médico, já está meio morrendo, porque aqueles embates de estrada de chão está meio morrendo, aí lá eu tenho que pagar consulta e tenho que passar dois pedágios, onde é que ele vai fazer a alimentação do filho dele? Nem caixão para o filho ele vai comprar. Então em nome da regional Alto da Serra do Botucaraí, em nome das pessoas que ali habitam quero dizer: não a este modelo que aqui está sendo implantado. Não a estas praças de pedágio, e muito menos a duas praças de pedágio na Botucaraí. Muito menos, não vamos engolir, vamos rebater, vamos dialogar, mas nós não vamos aceitar, o não desenvolvimento da nossa região não pode passar de novo por uma praça de pedágio queficou15 anos atrasando a nossa regional, sim está sendo feita a duplicação. Uma pena o secretário de transportes Pedro Westphalen ter saído, e ele passa só de avião por cima, ele não está vendo a duplicação que sai de Pouso Novo, passa por São José do Orval, Fontana Xavier, com dinheiro público que está chegando lá em Soledade Prefeito Cattaneo. Duplicação que já desafoga a 386, e não tem pedágio, aí nós podemos buscar investimento e desenvolvimento para a nossa regional, prefeito. É por isso, São José do Orval, senhor presidente, São José do Orval, Pouso Novo, Fontana Xavier, Tio Hugo e Soledade nem sequer foi citado com uma passarela, quantas mortes no trevo de Fontana Xavier e o trevo de São José do Orval que não foi citado. Pouso Novo se fez trevo foi com dinheiro público, não foi com dinheiro de pedágio, Tio Hugo aonde é que está os investimentos do pedágio que estava ali há 15 anos? É por isso pessoal que eu peço a compreensão dos técnicos, senhores técnicos hoje à noite quando deitar a cabeça no travesseiro, pensem no que eu estou dizendo, cada criança que morrer na região tem o canetaço de alguém que está lá no órgão público e não olhou para a comunidade. Aquele que deixou de estudar porque não tem dinheiro para pagar pedágio, ele vai ficar analfabeto e os técnicos botaram duas praças de pedágio, a mortalidade, o desenvolvimento. É por isso que nós estamos aqui e eu espero que realmente seja ouvido, não a este modelo de pedágio, presidente da Associação dos Vereadores Alto da Serra do Botucaraí. Obrigado, uma boa noite.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia

de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

136. Nome: Rafael Fontana (Presidente da Amturvales)

Contribuição: Para ser breve em função da hora, mas eu acho que é importante a manifestação, quero cumprimentar a todos, em primeiro lugar dizer o não a este modelo, este formato deste edital. Pedir encarecidamente que seja anulado esse edital, e que com a participação da sociedade possa ser discutido uma nova proposta para melhorias na infraestrutura das nossas rodovias. E a pergunta que eu quero deixar, já foi exposto aqui todos os motivos pela anulação desse edital, não tem porque aqui repetir, a pergunta do final estamos aguardando também por causa disso, é que se essas audiências públicas servirão também para que vocês possam ter os argumentos para anular esse edital. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Os Estudos de Viabilidade do projeto

de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

137. Nome: Luciano Carminatti (Presidente da Associação do Vale do Taquari)

Contribuição: Boa noite a todos, Luciano Carminati, Presidente da Associação do Sindicato dos Trabalhadores Rurais do Vale do Taquari, e saúdo em especial a mesa aqui. Eu gostaria de dizer só uma coisa que não foi talvez lembrada até o momento, e eu gostaria que vocês considerassem que é a categoria dos trabalhadores rurais do Vale do Taquari, e também de toda a região onde esses pedágios vão atingir. Nós representamos aqui 27 municípios de todo o Vale, e em nome dos 27 municípios, eu estou representando todos os agricultores, mais de 10 mil famílias aqui do Vale, e gostaria de dizer que é unanime a posição do sindicato e dos agricultores quanto ao não pedágio na nossa região. Lá no interior, um agricultor quando vai produzir um litro de leite, ele tem criar uma vaca por no mínimo dois anos e meio, e eu acho que com as empresas de pedágio deveria acontecer a mesma coisa. Primeiro investe e mostra serviço, e depois começa a cobrar pedágio, deveria ser assim, primeiro mostra serviço e depois no mínimo possam cobrar. Outra coisa que eu gostaria de

dizer, que na verdade, da maneira que vocês apresentaram aqui, me desculpe, mas a manifestação e é o entendimento que os agricultores tem, que talvez vocês sejam técnicos, mas técnicos de gabinete, e que não conhecem a realidade das pessoas que vivem na região, no estado e que dependem dessa rodovia. Se chama Rodovia da Produção, e rodovia da produção passa os alimentos que os agricultores lá da ponta produzem, e quem vai pagar a conta na verdade, a gente sabe quem é, é quem está lá na ponta produzindo. Eu só queria dizer e lembrar a vocês que aqui no Vale do Taquari, essa mesma Universidade que a gente está aqui, em parceria com a federação dos trabalhadores da agricultura, fez um levantamento em 2007 e 2008 e aqui no vale do taquari 35% das propriedades rurais não tem mais sucessão por falta de políticas públicas. E esse modelo que vocês estão criando, e trazendo aqui para ser apresentado, vocês vão acelerar ainda mais o processo de evasão do campo dos agricultores, e amanhã nós podemos ter estradas boas, pedágios bons, mas não vamos ter alimento talvez na mesa dos brasileiros por causa deste tipo de política, deste tipo de questões que estão sendo trazidas igual a esse modelo de pedágio que vocês estão trazendo aqui. Só para complementar então, gostaria de dizer ainda que trazer uma proposta de cima para baixo, sem ouvir as pessoas daqui, sem ouvir realmente quem na verdade vão ser os atingidos, não serve para o Vale do Taquari e não serve para o Rio Grande do Sul e nós não vamos aceitar, não é só índio que tranca a estrada, trator também fecha.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Lembramos que o início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão).

138. Nome: Bruno Sallvatore

Contribuição: Boa noite já, eu queria cumprimentar a mesa, a todos os presentes e também a minha namorada que não é muito de audiência pública de política, e está aqui me acompanhando hoje. E um cumprimento especial ao meu eterno reitor Ney Lazzari por ter, por ter liderado a Univates todos esses anos, e hoje a gente tem esse teatro lindo aqui, até porque durante o ano passado eu era Presidente do DCE aqui da Univates. Eu hoje não represento nenhuma instituição, eu não faço parte de nenhum partido político, e por acaso estou em Lajeado, porque muito recentemente eu mudei para Brasília, vim para cá porque me formei nesse final de semana, e fiquei sabendo dessas audiências públicas e de todo esse alvoroço. E isso é muito ruim, porque eu tenho muito orgulho de ser lajeadense, acho que sempre vou ser lajeadense eu nunca vou ser um brasiliense e como todos aqui já disseram e frisaram diversas vezes, parece que estão jogando goela abaixo esse projeto, talvez os responsáveis por isso não sejam os técnicos, os funcionários mas é inconcebível que um projeto tão grandioso, e não digo da sua importância, por ele ser bom, mas grandioso pelo seu tempo e pelo suor que as pessoas da nossa região vão ter que pagar, seja decidido tão rapidamente, acho que falta muito diálogo, acho que falta muito trabalho, e acho que falta muito respeito com o Rio Grande do Sul. Como foi dito aqui a BR 386 ao menos a nossa parte, infelizmente não conheço bem a de vocês, ela está muito bem, obrigado, não precisa de mais nada, não precisa de mais nenhuma alegoria. E eu acho que no momento atual do nosso país, precisam ser revistos principalmente, tanto o pacto federativo para o nosso estado, porque a gente não consegue pagar a dívida que o Rio Grande do Sul tem, e ainda a nação chega e diz que nós temos que criar mais uma nova dívida, para a gente pagar mais uma nova coisa. Eu, como já foi dito, eu estou dizendo várias vezes porque é difícil chegar aqui e falar alguma coisa nova, acho que não é o momento para esse tipo de coisa, e se for feito isso precisa de diálogo. Porque vai ser criada uma tensão, vão ser criados diversos problemas e várias pessoas vão ser afetadas e principalmente as pessoas mais pobres. Porque elas até podem não usar a BR-386, algumas delas podem não ter carro, mas esses pedágios vão encarecer o alimento. Eu tive sorte de ter uma família que pagou os meus estudos, eu sei que eu não vou passar fome, eu não sou hipócrita, mas eu me preocupo com a pessoa pobre e quem vai se ferrar vai ser ela. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados,

buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental, obras as quais vão beneficiar todas as regiões ao longo da BR-386 até Carazinho.

Por fim, o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

139. Nome: David Lisenso

Boa noite a todos. Meu nome é Davi Emenegildo Vicenso. Eu sou da Serra Gaúcha de Caxias do Sul. Eu sou presidente da Associação dos Usuários de Rodovias Concedidas do estado, há 20 anos a gente briga com esse tipo de coisa. Bem, primeiro lugar, eu acho que vocês deveriam, como representantes da ANTT, pela 3ª audiência pública, já que vocês estão ouvindo, um maior representante de vocês que está aqui presente, pegar esta donzela, esta prostituta velha, travestida de donzela e leva-la embora para sempre do estado do Rio Grande do Sul. Mas o que mais chama a atenção, minha gente, é que é o seguinte, não precisa mais audiências públicas no Rio Grande do Sul. Ponto. Não queremos este modelo, chega. Basta. Pegue o Padilha e o Ministro dos Transportes e diz para eles "Chega, aqui não". A prorrogação do pedágio da 290 não pode mais ocorrer para benefício de alguns. Por que está sendo feita a prorrogação e por que eles querem colocar goela a baixo nossa isso aqui? Vejam, a revista Exame do dia 15 de fevereiro, aqui está, "Preparado para o pior? Numa crise financeira sem fim, a Triunfo participações..." foi a que fez esse

projeto que vocês estão apresentando, e que se o Governo Federal não der a concessão para eles e usar alguma coisa do que foi escrito, nós temos que pagar 7 milhões pelo projeto. Vai contratar uma especialista em reestruturação de dívidas para negociar com os credores, preparar o grupo para, no pior cenário, se não ganhar essa concessão de graça, a recuperação judicial. A Triunfo é dona de uma fatia do Aeroporto de Viracopos e de outros ativos de infraestrutura. Bom, o que mais deixa estarrecido é que isso está acontecendo por conta de que, o nosso governador que aqui está, neste governo, que nós tivemos a triste notícia de ver o seu Secretário, parecendo lobista de empreiteira, que no primeiro ano que esse governo entrou, eles foram três vezes à Brasília solicitar para que fossem pedagiadas as estradas federais do Rio Grande do Sul. Então a culpa é deles que aconteceu isso. Santa Catarina, o governo não foi pedir pedágio. Portanto minha gente, peguem esta donzela e levem embora, chega. Não precisa mais vir gastar o dinheiro do erário público, em fazer audiência de uma vaca que já está morta. Não queremos esse pedágio no Rio Grande do Sul. Chega. Vocês querem é a convulsão social. Vocês estão pedindo isso. Não precisa amanhã ir lá para Soledade, eu vou lá também. Estive em Porto Alegre, estive aqui em Estrela, tive aqui hoje, estive em Brasília, vou a Soledade amanhã. Mas chega. Vamos parar com isso, não queremos pedágio e o Sartori, e o Pedro Westphalen que vão ganhar dinheiro em outro lugar. Porque aqui, para nós não. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. A extensão de prazo da concessão da BR-290/RS ocorrerá para assegurar a continuidade dos serviços de conservação e operação no trecho assim como na Ponte do Guaíba até a assunção do Rodovia de Integração do Sul pela futura concessionária.

140. Nome: Hélio Jair Cuzler

Contribuição: Cumprimento aqui a mesa diretora, cumprimento o nosso Prefeito Rafael Estrela, e em nome dele cumprimento todos os políticos, e cumprimento a todos que estão ainda presentes aqui, resistindo. Eu estou representando a Câmara de Vereadores de Estrela, sou vice-presidente. Representando Estrela, representando o Vale do Taquari e até quem

sabe o Rio Grande do Sul todo, certo? Com todo o respeito, senhor presidente, não sei em quem eu vou botar a culpa, mas no momento de crise que nós estamos, isso é um massacre para o nosso Vale Taquari, nosso Rio Grande do Sul. Enfim, vim para instalarem pedágio, certo? O que vai acontecer? Nossos empresários em vez de ficarem na região, eles vão se deslocar para outras regiões onde tenham um gargalho livre de pedágio e muito pior, quem estava para se instalar empresas aqui, não vão vir, certo? Como é que os nossos agricultores vão escoar a nossa riqueza de safra, como se diz que nós temos um Vale Taquari que é rico em grãos, carne, horti fruti, enfim, eu quero deixar aqui o meu... sou obrigado a me desabafar, desculpe presidente, com todo respeito à mesa diretora, Marcelo, já ouviram bastante coisas, não sei de quem é a culpa, mas nosso Secretário de Transporte do Estado teve a cara de vir aqui defender, certo? Eu lamento muito, sinceramente, por essa atitude. Então a minha colocação é nem querer avaliar o projeto, é não ao pedágio. Podemos deixar para um novo governo ser discutido, não é? Porque, como se disse, nesse governo é enfim, isso é reforma da previdência, pedágio, tudo negativo para a população. Então eu sou contrário, sinceramente, até faço, na verdade, parte desse governo, mas é lamentável. Não posso ser favorável a esse projeto, não podemos engolir, como se diz, um projeto de encher tripa, metido pelo gargalo em curto prazo, que é um projeto de super importância, um projeto grande. Como o prefeito de Taquari disse, que uma rua da cidade se leva um ano, quem sabe, para liberação do projeto e enfim, é uma coisa minúscula, imagina... um segundo presidente, agora que eu me toquei no tempo. Imaginam um projeto todo, de uma grandeza desse tipo. Obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em

sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.
Convém ainda destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Por fim, lembra-se que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015.

141. Nome: Ildo Salvi (Vereador de Lajeado – RS)

Contribuição: Boa noite a todos. Senhor presidente, demais membros da mesa, a todos aqui que ainda prestigiam essa audiência. Vereadores, prefeitos, deputados, nosso reitor Ney Lazi, Cíntia Agustini. Senhores e senhoras. Falar alguma coisa, senhor presidente, depois de tudo que já foi dito, depois de Porto Alegre, depois de Brasília, eu só posso repetir alguma coisa que já falei. Primeiro, nós, Lajeado, Estrela e todas as cidades lindeiras, Prefeito Rafael, nós precisamos de um estudo aprofundado, realmente um estudo aprofundado das travessias urbanas que contemplem. Como já falei lá e o Fábio vai lembrar, falei do pavimento rígido no lugar do pavimento asfáltico usado, pelo menos, Rafael, inicialmente entre Lajeado, Estrela, nos nossos municípios, quiçá até Forquetinha e até Bom Retiro. Que tenha ciclovia, calçadas, mais passarelas para que nós tenhamos realmente segurança. E as vicinais para não continuarmos entrando direito na 386. Porque está projetado ali, Deputado Brum, ali para Montenegro. Parabéns, precisa lá também, mas aqui tem um outro centro urbano mais conturbado que o nosso, Leandro Ecker? Não tem. E não está contemplada as nossas vicinais. Então que seja isso levado em conta e que possa ter essa avaliação. E volto a dizer aquilo que disse nas outras solenidades, esse modelo também já antecipado pelo Darci da Federasul, pelo Leandro, muito bem colocado antes, é um modelo ultrapassado, Ney. Em 5 anos, meus senhores, aonde no mundo vocês vão encontrar um modelo de praças de pedágio nesse sentido? Nós precisamos ir sim, Leandro, para o pedágio linear, pelo pagamento por quilômetro rodado. A tecnologia que os senhores e, peço que depois, e vou ficar até o final das explanações, que me expliquem, porque já me disseram, a Triunfo CONCEPA foi a única que ficou e fez todo o estudo até o final. Então, se ela pensa em fazer pedágio para nós ali, nesse sistema, que ela só tem capacidade para isso e já está falida, nós não vamos aceitar. Ou seja, de jeito nenhum, senhor presidente, eu e a reunião que tivemos da Vate, todos os vereadores presentes, não queremos esse modelo de pedágio, não a esse edital, que ele seja totalmente anulado e

que ali na frente, Cíntia, nós podemos continuar e quero que essas contribuições aqui e todo o trabalho dos senhores, que nós continuamos um grupo de trabalho e que possamos, ali na frente, juntos, sim, aceitar um modelo coerente como aquele que o nosso estado vizinho. Não o pessoal de São João, mas o pessoal um pouquinho mais acima ali tem. Então, senhor presidente, não a esse modelo, termina, por favor, não precisa mais audiência pública. Nós vamos repetir, repetir, os senhores já notaram, ninguém mais quer, ninguém aceita. Por favor, termina, cancela as próximas audiências e bota na mídia de todo o país, de nosso estado pelo menos, o Vale do Taquari, a Serra do Botucaraí são contra e não vão aceitar o pedagiamento do jeito que está. Daí os senhores terão feito um grande trabalho e podem ter certeza, se alguém disser assim, ó: "o Vereador Salvi, todos os vereadores de Lajeado que aqui se manifestaram, que foram contra". Os eleitores, pode ter certeza senhores, eles vão nos apoiar, eles nos apoiam, eu não encontrei uma pessoa na rua que disse: "vereador, vai lá e defende esse pedágio para nós". Obrigado, senhor presidente, obrigado pela paciência, pela condução dos trabalhos.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Ainda, há de distinguir esta fase de desenvolvimento dos estudos, os quais estão sendo elaborados pela empresa Triunfo Participações e Investimentos S. A., da fase do certame licitatório, na qual existe o processo de concorrência, aberto a todos os interessados, conforme participação definida no Edital de Concessão, sendo o vencedor o Proponente que ofereceu a menor tarifa básica de pedágio.

Por fim, sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais

de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido. Nesta última revisão dos estudos estão sendo incluídas algumas melhorias adicionais em Lajeado-Estrela, além das já anteriormente previstas pelo projeto de

Concessão: Para o município de lajeado as obras previstas são: 9km de vias marginais em cada sentido da BR-386; 1 melhoria de acesso à Rua Gerhardt Reeps;

1 Trombeta para acesso ao Bairro dos Conventos; Adequação de todas as interseções em desnível existentes (3 Trevos, 1 Diamante e 1 Trombeta);5 passarelas;

Alargamento da Ponte sobre o rio Taquari e de todas as outras OAE's; 6 melhorias de acesso.

142. Nome: Edmilson Busatto

Contribuição: Boa noite. Quero cumprimentar a mesa. Cumprimentar os vereadores da minha cidade que estão aqui, o João Batista, o Felipe e o Giacomini. Cumprimentar o reitor e parabenizá-lo por esse espaço, eu não conhecia aqui, está muito bonito e isso é uma demonstração de competência administrativa. Cumprimentar também os deputados que ainda se encontram aqui, eu vejo o Edson Brum aí, né? Obrigado aí pela presença e estar aqui até agora. Na verdade, eu estou cansado, acho que como todos aqui estão, não é? A mesa também, eu acredito. Mas eu acho que para ter valido a pena eu ter ficado aqui até agora, se a mesa levar daqui, que existe Bom Retiro do Sul no mapa, eu já ficaria contente com isso. Porque o que eu percebi é que nós, na verdade, somos um município logo ali, logo adiante de Estrela, com 13 mil habitantes, onde sai da 386 e nós temos 6 quilômetros para dentro ali, e eu vi na explanação, que foi bem feita aqui, não é? E que hoje apareceu que nós teríamos ali uma passarela. Nós não precisamos de uma passarela ali. Ali de repente, uma pessoa a pé para atravessar vai ser uma por dia. O que nós precisamos ali é um estudo melhor, nós precisamos de um outro tipo de intersecção do que está sendo proposto ali, além de uma rua lateral. Então eu gostaria muito que os senhores levassem, que lembrassem Bom Retiro do Sul. Vou repetir, Bom Retiro do Sul, por favor. Não está

mais aqui, o representante da Polícia Federal. Ele poderia dizer sim, quantos acidentes ocorrem ali e o risco que se tem e da forma como vai ser feito ali no local, não vai diminuir tanto assim. Eu não sei se diminui 40% dos riscos de acidente e de mortes que ali ocorrem. Então eu gostaria, essa é a principal reivindicação, uma rua lateral, nós temos apenas 1800 metros. Ali estão se instalando algumas indústrias e além de um balneário que temos ali. Que levasse essa nossa intersecção e a rua lateral. E quero dizer o seguinte, eu acho que o radicalismo não leva a nada. Eu acho que nós temos que incrementar melhor essas discussões, vocês devem tomar algumas decisões. Audiência, audiência, audiência, eu não sei se nós vamos chegar a uma conclusão importante. Me parece que o pedágio, se nós formos olhar os países desenvolvidos, isso é uma realidade, eu acho que o nosso também caminha para isso. Só que nós temos que avaliar melhor, eu acho que tem que avaliar esses custos, realmente é bastante. É bastante principalmente para caminhoneiros, eu acho que o nosso transporte ele fica sim muito caro se formos considerar todas essas praças de pedágios que está se propondo aí. Acredito que temos que, como também foi falado aqui, pagar sim o quilômetro rodado. Eu acho que temos que pensar em modernização disso tudo. Eu quero rodovias boas, eu gosto de andar em rodovias boas e a nossa 386 daqui a Porto Alegre ela melhorou bastante, mas ainda tem muita coisa a se fazer, quem acha que ela tá maravilhosa, não é verdade. Veja bem, não sou contra o pedágio, eu acho que tem sim que existir, mas tem que rever as condições dele e que seja viável para todo mundo, onde os custos sejam mais baixos, valores mais baixos. Gente, muito obrigado aí.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse

tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido. Os estudos preveem que o atual entroncamento em nível com a RS-128 seja transformado numa interseção em desnível do tipo diamante, o que melhorará significativamente as condições de segurança dos usuários, que é o principal problema no acesso a Bom Retiro do Sul. As condições atuais não justificam a
inclusão de via lateral.

143. Nome: Rafael Mallmann (Prefeito de Estrela)

Contribuição: Leonardo, eu até me sinto um pouco constrangido de vir falar em pedágio aqui. Nós tivemos primeiro um modelo muito ruim do qual nós sobrevivemos há 15 anos e depois nós conseguimos fazer um modelo de pedágio muito pior, que nós pagamos hoje R$ 10,00 para ir de Encantado a Venâncio Aires e sequer recuperação da rodovia tem. Eu tenho muito receio em falar em pedágio. Mas gostaria de trazer algumas contribuições. A vontade da população está bem exposta, nós não somos contra, nós queremos é um modelo, um equilíbrio entre tarifa e investimento, né? E para isso nós queremos participar da discussão. Eu tenho muito medo, 30 anos de concessão, qual vai ser a relação dos futuros prefeitos de Estrela com a concessionária? Porque o município é um organismo vivo, ele vai crescendo aqui, vai crescendo ali, a concessionária, tem algum gatilho que a concessionária vá ouvir os futuros prefeitos e as necessidades dos municípios nesse decorrer de contrato? Essa é uma dificuldade que nós temos. A concessionária vai estar adstrita também a respeitar o plano de mobilidade urbana do meu município. Ela vai ter que respeitar esse plano ou ela vai estar só adstrita ao contrato? Então essas questões nós queríamos trabalhar, e eu acho que é fundamental para que a gente possa avançar, é criar um grupo de trabalho e que a gente possa trabalhar. Bom, daqui a pouco essas obras não sejam interessantes. Se nós suprimirmos 1 bilhão de investimentos da rodovia, para quanto vai a tarifa? Nós podemos trabalhar essas questões enquanto região, né? Então, essa é outra sugestão. E a terceira sugestão e que mais me preocupa, nós temos no contrato gatilhos que se a concessionária não cumprir investimentos, ela efetivamente vai ter multas. Mas nós sabemos e convivemos com a burocracia que foi duplicar os nossos 33 quilômetros. Daqui a pouco é o IPHAN trancando, daqui a pouco é o meio ambiente trancando, é nós governo trancando a obra e a concessionária não podendo fazer os investimentos, ela vai ser penalizada porque nós estamos trancando? Ou seja, eu acho que nós poderíamos trabalhar então com gatilhos de tarifa, investiu meio bilhão, um gatilho de tarifa, investiu mais meio bilhão, um gatilho de tarifa, porque nós não vamos penalizar a

concessionária nunca, porque quem tranca a obra é o próprio governo. São os órgãos que cuidam, meio ambiente, IPHAN e imagina se nós acharmos uma canequinha de índio ali, logo depois de Marques de Souza, 3, 5, 10 anos para nós liberarmos a continuidade da duplicação ali. Então a obra vai paralisar e não por culpa da concessionária, mas até ela fazer os estudos, nossos técnicos analisarem e aprovarem, nós vamos ter essa dificuldade e nós não vamos poder penalizar ela porque ela não fez o investimento. E durante o decorrer desse período ela vai estar arrecadando. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

144. Nome: Edson Brum (Deputado Estadual)

Contribuição: Saudar a mesa que conduz os trabalhos, saudar aqueles valentes que permaneceram. Registrar que eu cheguei às 14 horas. Recebi falta na assembleia para estar aqui. E aqui no Rio Grande do Sul eles não pagam extraordinária, mas descontam quando a gente falta ordinária. E assim serve para todos os parlamentares. Saudar o Tortelli, meu colega deputado que está aqui. Prefeitos, vice-prefeitos, vereadores, toda a comunidade. A universidade que é exemplo para nós aqui. Seria muito fácil eu fazer um discurso aqui para receber aplausos. E eu comentei antes ali com o pessoal da imprensa que eles tinham que fechar o jornal, estavam indo fechar o jornal, eu disse: "olha, eu posso ficar sozinho, eu tenho que falar é para este povo aqui.". Que são os técnicos que trabalham diuturnamente em cima de projetos e organizam isto. E não fazem só aqui, fazem no país inteiro. E talvez o que a gente possa colaborar, especialmente aqui no Rio Grande do Sul e eu vou estar

amanhã em Soledade também. E essa maneira como os nossos líderes aqui, independente de questões ideológicas, porque alguns misturam as coisas aqui. Uns para ofender alguém, para xingar um, para usar como palanque eleitoral, não é? Nós já tivemos um governo aqui que perdeu a eleição por causa do pedágio e um que assumiu a eleição por causa do pedágio, mas não terminou com o pedágio. Então, talvez esta seja a maior riqueza que a gente possa colocar à disposição da ANTT, os exemplos e os modelos de pedágio aqui do Rio Grande do Sul. O prefeito Rafael colocou com muita propriedade, nós tínhamos um pedágio aqui de 15 anos. Alegavam que era curto demais, então o investimento não poderia ser mais pesado. Foi criado e a assembleia aprovou um sistema de pedágio que é IGE que é público. Eu moro em Encantado. Da minha casa até a prefeitura de Santa Cruz do Sul dá 85 quilômetros. Eu pago R$15,60. Contei esses dias, me deu ir para o trabalho, o motorista ali e eu anotando. 143 buracos. Ele é muito pior que o pedágio que tinha antes, então nós estamos com dois modelos. Que aqueles modelos não nos servem. E com todo o perdão aos técnicos da ANTT este apresentado também não nos serve. Sou contra? Não, para um pouquinho, não vamos rasgar e botar fora um trabalho todo feito e uma necessidade. Nós sabemos que o país está quebrado, não tem dinheiro para investimento, uma das alternativas é PPP's, exatamente isto. E eu não posso aqui dizer que é um governo ou outro. Hoje, por exemplo, foi leiloado e vai ser repassada à iniciativa privada quatro aeroportos no país. E não são os primeiros. O governo Dilma fez, o governo Lula fez, o governo Fernando Henrique fez, cada um faz mais ou menos. E está falando aqui quem votou na Dilma. Então eu não posso fazer uma crítica a um governo ou outro. Então o que nós temos que acertar aqui é um modelo melhorado, não dá para ser como está aí. E aí eu queria fazer alguns questionamentos, como contribuição. E vou ficar, porque a parte mais importante da reunião está para vir ainda. A parte mais importante da reunião, que é muito bonito aqui, estava cheia a casa, discurso aplauso, papapa, papapa, deputado estava aí, o prefeito estava aí, o vereador não sei o que, papapa, faz um escarcéu aqui. E aí como fica a minha estrada daqui a 10 anos, porque os meus filhos moram ali em Encantado. Como é que fica daqui a 5 anos, o gargalo como é que está? Como que é? E aí eu quero fazer alguns questionamentos ou algumas sugestões. Primeiro, porque 2 praças de pedágio daqui a Porto Alegre? Primeiro questionamento. Em cima dessas duas praças ou de uma ou de duas praças, não dá para a gente comparar os pedágios nossos do Rio Grande do Sul com o de Santa Catarina na 101, porque lá o governo fez e deu prontinho a obra, novinha em folha, não precisou fazer mais nada, saiu só cobrando para manutenção, então não dá para comparar o nosso com o deles. Não dá para comparar o nosso na sua totalidade. Porque de Estrela a Porto Alegre já está duplicado, então porque as duas praças de pedágio aqui? É a mesma condição de lá. Esse perímetro é a mesma condição de lá. Então são questionamentos que eu estou fazendo. E aí como sugestão. Eu participei da CPI dos

pedágios do Rio Grande do Sul, estava aqui o Deputado Gilmar Sossella, que foi o relator daquele projeto. Na época a Deputada Marisa Formolo, por exemplo. Amiga nossa, foi deputada, minha colega, dois mandatos, ela fez uma sugestão que eu acho que serve aqui, eu quero fazer como sugestão também, controle eletrônico instantâneo para ver quantos veículos passam na estrada. Isso é uma barbada, isso qualquer guri monta hoje. Isso é transparência, isso é fiscalização, isso é ver quantos carros passam para ver quanto é que eles têm que ganhar, como que é o valor do pedágio. Que não tinha, por exemplo, naquele de 15 anos, que era privado, como não tem na IGR também, então nós temos que ter controle. Por exemplo, e me socorri aqui, a exemplo, Coreti. Em 2012, passavam 12 mil automóveis na praça de Fazenda Vila Nova. De 2012 para cá, o Vale do Taquari aumentou quase 90% dos seus veículos. Se nós fizermos a mesma relação, vai a 20 mil ou 2.500, 21 mil automóveis. E nós estamos falando só do Vale do Taquari. Só que aqui desse só a região da produção do estado do Rio Grande do Sul é a região noroeste toda ocupa essa estrada. Eu estou citando isto como sugestão, controle. Foi dito aqui pelo Leandro. Quem teve a oportunidade e é por isso que se faz intercâmbio. Daqui uns dias por exemplo, eu vou aos Estados Unidos a convite do governo americano para ver as hidrovias, de dentro, porque nós temos aqui o porto de Estrela, o porto de Rio Pardo, o porto de Cachoeira do Sul que é muito pouco aproveitado. Nós temos 723 km de hidrovia no Rio Grande do Sul mal aproveitado. Nesses intercâmbios, o Leandro citou aqui, a gente anda nos Estados Unidos ou na Europa, não tem praça de pedágio. É o chip, o GPS, os totens na beira da estrada e vão controlando e pagar por uso. Por que quer ver uma injustiça que tem? Se eu morar em Palmas, distrito de Encantado e vir para cá, eu não pago pedágio. Se eu morar no lado de lá que é na cidade, eu pago pedágio. Eu ando 3 quilômetros a mais e pago R$5,20. Aí quem anda 24 quilômetros não paga nada. Isso serve para as praças que é o questionamento de vários aqui, de posição, aonde serão as praças. Então eu estou citando isto porque eu acho que dá para melhorar e muito. Então a queixa que não tem discussão são 8 horas e 20 minutos, estamos todos aqui ainda discutindo. Tem os encaminhamentos finais para a gente fazer. Dá para melhorar esse edital, dá para ter um pouco mais de tempo para fazer bem feito. Não acontecer nada por atropelo. Já aconteceu no passado e outro, para concluir, qual é a garantia que não vai ser mexido nesse contrato? O contrato dos 15 anos foi apresentado pelo Brito. 5 anos depois, o outro governo criou termo aditivo número um. Cobrou a ida e a volta, tirou a obrigatoriedade de investimentos da época de 1 bilhão de dólares, está lá na CPI para quem quiser ver. Naquele momento lá. Então, qual é a garantia que não terá mudanças no decorrer do contrato? Especialmente se for 30 anos, para nos dar uma segurança maior. Então fiz essas colocações no sentido de ajudar, de colaborar, quero agradecer a disponibilidade de vocês, porque eu já participei de sessão na assembleia que durou 15 horas. É sempre complicado e tem horas que os nervos ficam à

flor da pele até por algumas coisas que a gente não concorde. Mas na democracia a gente tem o direito ao contraditório e temos que respeitar o contraditório. Por isso o meu respeito a todos vocês que estão até este momento aqui. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto e a localização de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.

Neste sentido, a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. Ainda cabe salientar que o projeto de concessão apresentado durante a Audiência Pública está sendo ajustado, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Por fim, sobre a eventual implantação da tecnologia de cobrança eletrônica com tarifa quilométrica, trata-se de um grande desafio para a gestão das concessões no Brasil. Há alguns projetos piloto em curso no país, como o ponto-a-ponto nas concessões estaduais de São Paulo. Contudo, alguns entraves ainda precisam ser superados para que esse sistema seja implantado em maior escala. Entre eles está a questão das rodovias brasileiras apresentarem configuração aberta (sem controle total de acessos), o que restringe a possibilidade de identificação das entradas e saídas dos usuários na rodovia e o

consequente início e fim da tarifação. Outra questão elementar para a implantação desse tipo de cobrança é a existência de mecanismos para garantir o pagamento pelos usuários. Sabe-se que o Brasil possui elevados índices de inadimplência no pagamento de multas, impostos, taxas e cobranças dessa natureza, havendo poucos mecanismos para coibir essas práticas. Portanto, entende-se que avançar para um sistema de tarifação é um objetivo a ser perseguido, sendo possível incorporá-lo às concessões vigentes assim que estiver plenamente desenvolvido.

145. Nome: Volnei Zancanaro (Vereador de Estrela)

Contribuição: Boa noite a todos. Eu hoje não quero falar aqui como vereador, quero falar como usuário da 386 e falar também como caminhoneiro. Em primeiro lugar eu quero dizer para vocês o seguinte, falaram muito em respeito, para que a plateia tenha respeito, eu acho que para começo de assunto, vocês teriam também que nos respeitar e a forma de respeito para a gente respeitar vocês, é antes de vocês apresentarem um modelo de pedágio absurdo, é primeiro sentar e conversar com nós. Esta é a forma de nos respeitar. É isso que eu peço para vocês. E assim, pessoal, eu não quero ser repetitivo, há muitas pessoas. Quero só dizer uma coisa que ainda não foi falado, porque eu poderia aqui, eu fui anotando coisas para dizer, dizer e dizer e foram outros dizendo, vocês não precisam ouvir mais isso aí. Eu só quero dizer o seguinte, que nós, os caminhoneiros, ainda, nós não paramos para pensar no seguinte, que a 15 anos atrás, nós sofremos muito e esse cálculo, quando vocês falam em um cálculo matemático, na matemática, vocês não colocam este peso aí. Este cálculo não está aí. O nosso comércio aqui, ele vai sofrer e de que forma ele vai sofrer? Vai ter outras regiões produzindo também o que nós produzimos aqui, a um preço mais acessível. Então, o que vai acontecer? As empresas vão parar de produzir, vão ter dificuldade para produzir ao custo que vocês, que vai ser embutido para eles esse custo. Eles não vão ter como vender, levar para outros estados, levar para Porto Alegre ou escoar a produção ao mesmo custo de outras regiões que não tem pedágio. Então eu gostaria que vocês colocassem este custo também, este peso que vocês vão estar terminando com várias empresas, principalmente a nossa que é de caminhoneiro, porque se eles não produzirem, nós também não vamos, né senhor Valter? Nós também não vamos conseguir carregar nada. Porque nós não vamos ter produção para carregar. Eles vão carregar lá do outro lado? Então, dizer assim pessoal, pensem bem e nos respeite também da forma como vocês pediram o respeito para nós, nós gostaríamos que vocês também nos respeitasse, porque a gente sabe que vocês são funcionários. E para respeitar a nós, vocês deveriam de dizer assim "Nós respeitamos a todo que estão aqui, e também temos vergonha desta forma de pedágio que nós temos que colocar para vocês, porque nós somos pagos para isso." E a

gente sabe disso. Em respeito a todos vocês, desculpe por alguma agressão nossa aqui, de palavras, mas dizer para vocês, reavaliem isso para nós, obrigado.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

146. Nome: Altemito Orteles (Deputado Estadual)

Contribuição: Boa noite a todas e a todos. Os guerreiros e guerreiras que ficaram aqui até o final dessa audiência. Saudar a toda a mesa e primeiro dizer que eu não sou morador do Vale do Taquari, não sou morador da região do Botucaraí, mas sou morador de Erexim, do alto do Uruguaia Gaúcho e passo pela 386 no mínimo duas vezes por semana quando é mais que isso. Também acompanhei a audiência pública de Porto Alegre, não pude ir para Brasília e fiz questão de ficar até o final e até quero ouvir aqui os encaminhamentos que vão ser dados para esta audiência também. E vou estar amanhã também em Soledade. Eu acho que ficou muito evidente, muito claro aqui e acho que a mesa também, que estão nos acolhendo, nos ouvindo, que nós temos um conjunto de antecedentes que deixa um conjunto de dúvidas para quem está aqui nessa audiência, esteve em Porto Alegre, Brasília e vai estar em Soledade amanhã. O que de nós já vivemos com os pedágios anteriores aqui no nosso estado, que de forma muito positiva estamos hoje todos contra aquele pedágio, nesse momento da história, em outros momentos estávamos divididos. Mas hoje estamos todos contra. Segundo, acho que foi colocado com muita tranquilidade aqui que todos querem o desenvolvimento das nossas regiões, desenvolvimento dos nossos estados e ele passa em um, não mais se sustenta por rodovias sem duplicação. Rodovias duplicadas são fundamentais para garantir o desenvolvimento, o tráfego do transporte das pessoas, do transporte da produção, da riqueza, do trabalho da educação. E acho que nós tínhamos uma expectativa, todos nós tínhamos uma grande expectativa, mais que isto, estavam sendo construídas ações concretas, comissões de trabalho, negociações com o DNIT, negociações com ministérios, articulações, movimentos, audiências públicas, reuniões, para fazer o que? Não estava sendo debatido pedágio, estava sendo debatido a ampliação, duplicação da BR 386 até Iraí, como a fase um, que talvez até a CISA, talvez aqui a Futura Xavier, ou Tio

Hugo, ou Carazinho, ou uma segunda ou terceira fase que poderia ir para, até a fronteira com Santa Catarina, porque é lá que nós fazemos a divisa com o povo de Santa Catarina, a 386 divide, chega a nossa estrada até Iraí. E o que nos surpreende, é que o projeto que se apresenta agora, leva em consideração a perspectiva de ampliação, de retomada do projeto, mas antes de debater o tema da ampliação e do debate sobre desenvolvimento, o pacote inicia pelo pedágio, e é obvio que a reação seria natural, eu acho que vocês já deviam estar prevendo que a reação seria natural da forma que foi. Eu acho que, sinceramente, quero parabenizar o auto nível das audiências que estão acontecendo aqui, o altíssimo nível das falas, do conteúdo das colocações, e acho que se o governo, não vocês, mas o Governo Federal não rever a sua estratégia, a mobilização vai tomar conta dessa rodovia, ela vai ocupar os espaços que tem que ser ocupados, na minha, se eu estivesse no lugar de vocês eu já teria a compreensão clara. Esta proposta já deu o que era para dar. Se vocês, de fato respeitarem, essa trajetória das decepções, dos desencantos, das tristezas que foram vividas, das reações que foram construídas, e ouvirem de fato, uma audiência é para ouvir. "ah vamos ouvir, o que for importante vamos acolher, ou não vamos acolher", se de fato, o governo tiver preocupação com o que pensa os governos municipais, as universidades, as câmaras de vereadores, o sindicato, os agricultores, o setor produtivo, foram unanimes, lá em Lajeado e aqui, novamente unanimes, não aceitamos, não concordamos. E se o governo manter esse projeto, vamos fazer enfrentamento, é isso que vai acontecer, não tem outro caminho, enfrentamento ou jurídico, ou de pressão. Lá em Brasília no Parlamento com os ministros, ou nas ruas. Então para mim, além de eu ter essa compreensão, e também, veja bem, que bom que a sociedade está se movimentando, porque de fato a proposta que vocês trazem para nós, é que quem vai pagar não será o governo, o governo vai financiar as concessionárias, que vai pagar esse projeto são as pessoas daqui, são 13 bilhões que vão sair do bolso dos indivíduos que tem automóveis, de quem não tem automóveis, de quem produz no campo e na cidade e vai com certeza, uma parte dele vai ficar aqui nos investimentos das concessionárias, ou da concessionária, mas uma parte, o lucro talvez não fique aqui, o lucro vai para outro lugar, não sei para onde, talvez não ficará investido aqui. Então esta é a análise. Eu acho que o governo tem que acolher as falas aqui, e dizer, é preciso o Governo Federal, quem sabe junto com o Governo do Estado, já que o Secretário é a favor de uma proposta nesta natureza, até do pedágio, que os dois governos sentem juntos e digam o seguinte: "qual é a nossa participação?" Não pode ser só do povo, não pode ser só da economia das regiões. Qual é a cota dos 13 bilhões que vai vir do caixa do Governo Federal como subsidio? Eu tenho uma experiência, poderia até dizer, mas não sei se vale a pena. Eu lutei durante mais de 20 anos para os agricultores familiares, junto com centenas de lideranças sindicais, para garantir investimento subsidiado, quem traz o dinheiro do nosso recurso para o PRONAF é o FATE. Quem subsidia e faz a equalização? O

caixa da União, e nós temos 20 bilhões de reais para o PRONAF. Quem sabe podia se pensar alguma coisa parecida, que o Governo pelo menos equalize parte do juro desse recurso que vai para as concessionárias. Eu não sei, mas acho que o Governo só emprestar, pelo BNDES, dinheiro, é muito pouco. Eu acho que a comunidade aqui deixou claro que não aceita só esta parte de presença dos governos. E mais que isto, acho que tem três, para mim tem três questões fundamentais em qualquer projeto, e este que está aí sendo apresentado, por que só vai até Carazinho? Porque não está Sarandi, Frederico e Iraí tudo junto? Como é que as outras regiões poderão estar junto? A região que vai para Passo Fundo, outra região que vai para Santa Rosa, por quê essas regiões não estão em nenhum projeto? Gente, 30 anos, não é só preocupação com os meus netos, eu, voltemos para trás Deputado Edson, voltemos para trás 30 anos, o que nós éramos 30 anos atrás? Será que nós imaginávamos, projetávamos o que somos hoje, imagina que nós podemos ser daqui 30 anos, é muito tempo. Uma concessão de 30 anos, é inaceitável. Talvez uma concessão com 15 anos, renovada a cada cinco anos, ou de 30 anos, renováveis a cada 10 anos dá para discutir, mas de cara 30 anos com mais 30 renovável, eu acho um absurdo. Acho também um absurdo, os elementos que vocês nos trazem sobre a praça, e vários falaram aqui que estudaram os documentos que estão lá registrados no site do DNIT, ou da ANTT, e vieram aqui e disseram com contundência com autoridade técnica inclusive, que não se sente com segurança onde é que está embasamento de um lugar, de um local ser um custo ou valor de R$ 6,00 e outro ser R$ 8,00 e outro ser R$ 11,00. E eu acho que não foi bom vocês não trazerem aqui atualizado qual era o custo de 2015 para 2016, gera uma suspeita, gera uma dúvida. Eu estava lá em Porto Alegre, e lá foi dado um preço maior do que aqui, que foi apresentado hoje, então não estava corrigido. Finalizo propondo três questões. Primeira questão, de fato, se o governo quiser pensar sério este projeto, é retirá-lo, retira esse projeto, ele tem que ser retirado, e abrir um, e construir não só audiências, audiências são importantes, para mim, eu estou aprendendo muito nesta audiência aqui. As falas de vários setores foram muito interessantes, umas mais apaixonadas, outras mais politizadas, mas muitas somando ter uma política com conteúdos de leitura, compreensão, impactos, mais necessidades, mais informações e querendo participar do debate. Então, primeiro retirar o projeto, o projeto ou, é o edital ou a minuta de edital, eu não sei bem que é, mas retira ele da pauta. Segunda questão, instala uma mesa, um fórum, um grupo, uma comissão que efetivamente tenha poder e a primeira coisa do poder é a informação, as informações que vocês têm, que a ANTT tem, tem que estar socializada, todas elas, as que estão no site e as que não estão também. Como é que um prefeito via poder dar uma opinião se ele não tem todas as informações? Como um técnico indicado por uma associação de prefeitos e vereadores vão dar uma opinião precisa tecnicamente, se não em todas as informações? Então, acesso aberto as informações, todas. E terceiro, repensar o

prazo. Eu acho que a proposta é sensata gente, nós estamos vivendo uma instabilidade política no nosso país, mesmo que vocês queiram fazer processo de edital, e encaminhamento, eu não sei se o governo que está em Brasília sobrevive seis meses, um ano, eu não sei. Eu acho que ninguém tem essa certeza. Então será que não seria bom ter o bom senso, o bom ovitre, a boa sabedoria social e popular, ter um pouco mais de calma e pensar em um projeto que de fato se incentive com o próximo governo? Eu também sou simpático a esta ideia, então três sugestões para o encaminhamento. Mas independente de ter ou não ter governo até o final de 2018, esta instalação de uma comissão, de uma mesa, efetivamente com a presença do parlamento gaúcho, os parlamentos municipais, das prefeituras, das universidades, e de especialistas que podem ser trazidos para a mesa com olhar amplo e geral, acho que ajuda muito. E me preocupa, me desculpa, mas me preocupa a ANTT não ter condições de fazer uma análise da estrutura de uma pesquisa científica da, de como é que as pessoas analisam a situação dos asfaltos em nosso país, e nós utilizarmos uma pesquisa de uma empresa de extensão, essa ANTT é uma extensão privada gente, me desculpem, mas eu acho que deveríamos ter mais cuidado quando a gente usa instrumento dessa natureza. Eu acho que a ANTT tem recursos para financiar uma pesquisa, sob esta ótica, sob este olhar, não um sindicato, uma instituição privada. Obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários e vídeo-monitoramento da rodovia.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivida pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

Ainda, contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Outrossim, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o

projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

Por fim, lembra-se que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015 pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. O procedimento adotado para o desenvolvimento destes Estudos de Viabilidade é o do Procedimento de Manifestação de Interesse, devidamente regulamentado pelo Decreto nº 8.428 / 2015.

147. Nome: Fábio Kleim Solto

Contribuição: Boa noite meu nome é Fabio Kleim Souto, eu sou cidadão lajeadense faz dez anos. Eu tenho pelo menos quatro visões diferentes, porque eu sou cidadão lajeadense, sou usuário da rodovia, sou servidor público que nem vocês, sou policial Rodoviário Federal, trabalho na função de infraestrutura, de rodear lá dentro. Sou formado em engenharia civil, um pouco da parte técnica de visão e muito coincidentemente já trabalhei dentro de uma empresa de concessão, mas muito brevemente em Santa Maria, que acabou nem sendo adiante e acabou sendo cancelado o contrato. Mas... eu não vou me alongar porque já está muito tarde aqui. Como usuário eu penso no valor da tarifa e na quantidade de praças, e como servidor público que trabalha na rodovia, na segurança dos acessos, principalmente na duplicação desse trecho aqui de Lajeado até Forquetim, pelo menos é uma coisa extremamente urgente, a distância entre as bases de resgate para mim faz muita diferença 50 quilômetros tinha que ser o máximo, eu andei por Santa Catarina agora e eu vi a diferença que faz e eu já vi muita gente morrer na minha frente quando eu estou atendendo acidente. Eu vejo qual é a diferença, e não me adianta dizer que o SAMU vai dar parte, me desculpe o pessoal da prefeitura aqui é muito diferente, eu estou lá, eu cansei de ver gente sofrendo agonizando na minha frente. Então, minha opinião, eu conheço relativamente bem o estudo técnico do DNIT, e eu sei que muitas vezes, e muitos aspectos não foram contemplados. Passagens em desnível principalmente, ruas laterais como já citou aqui, aqui em Lajeado mesmo tem várias, várias passagens de desnível, ali do 344 até o 336 quase, e só foi contemplada uma pelo que eu pude ver. Posso estar errado, então acho que tem muita coisa aí que tem poderia ser revista. E eu só queria tocar num assunto, acho que a taxa interna de retorno mesmo estando numa época de crise, poderia ser reduzida. Isso tem um valor direto nas tarifas ali adiante, que é a principal indagação que, provavelmente o pessoal aqui questionou. E mais uma coisa que eu queria saber assim. Eu não sei qual a

questão da, não está aberta a planilha, eu pelo menos ainda não pude ver ainda, não tive acesso, mas eu não sei qual é o quanto está sendo considerado, o custo médio de duplicação da 386, 344 aqui até lá o 178. Eu sei que tem serra no meio, tem ondulação, sei que o custo é alto, mas não está claro, e eu sei mais ou menos uma média de que poderia e eu acho que é muito inferior ao que está sendo proposto e impacta violentamente na tarifa principalmente da 386. Se puder me responder até agradeço, é só isso não vou me alongar. Boa noite pessoal.

Resposta dada na sessão presencial:

Sr. Leonardo Cavalcanti (Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT - Presidente da Sessão) – Agradeço pela contribuição é muito importante essa sua fala, principalmente da questão do socorro, porque uma vida não tem preço, e hoje se a gente pegar estudos a gente vai ver que quanto menor o tempo de socorro probabilidade dessa vida, ela é muito maior. Então hoje a gente vê muita gente morrendo nas rodovias, por demora no socorro. A gente sabe que SAMU não socorre vítima que está presa em ferragens, só quem tira vítima de ferragens é bombeiro. Então vai ter que ir o corpo de bombeiros de um município mais próximo, para poder fazer esse resgate, para depois essa vítima poder ir ao hospital. Então esse tempo de resgate ele é crucial, então a gente mostrou aqui na apresentação a redução de quantidade de vítimas fatais nas rodovias concedidas e isso é um objetivo do governo. A redução de vítimas fatais. Hoje não é com um familiar nosso, mas amanhã pode ser, e é assim que a gente tem que pensar. Eu vou passar a palavra aqui para quem vai responder o questionamento.

Sr. Fábio Luis Lima de Freitas (Diretor do Departamento de Concessões do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil) - Só para responder aqui a questão do custo. De fato, você tem um olhar aguçado para ver a questão do custo lá da Serra, você olhou bastante o projeto. Também foi um custo que nós nos preocupamos muito, porque é um custo que é acima da média, porque realmente a geologia da região é diferente também e muito da média. O tipo de material o tipo de rocha, quando você vai fazer corte, aterro, você consegue aproveitar um pedaço do material ou a partir da sua classificação você não consegue aproveitar. Então você tem que transportar esse material, que você não consegue aproveitar para fora, de acordo com as regras ambientais. Então isso tudo é que vai compor o custo da obra naquele local, que não pode ser descarado de qualquer jeito. Então eu sei que às vezes é difícil o entendimento geral sobre esse tema, mas a gente está olhando cada um dos custos. E a gente não está satisfeito não, a gente está revendo ainda centavo por centavo. De der para economizar alguma coisa, tenha certeza que nesse espaço aí a gente vai buscar tirar alguns centavos ainda.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo

ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Ainda, sobre os serviços de atendimento médico e mecânico, gostaríamos de lembrar os frequentes problemas divulgados pela imprensa local quanto à falha no atendimento médico, por motivos diversos (falta de recursos humanos, de manutenção das ambulâncias existentes ou quantitativo de ambulâncias insuficientes).

Por fim, sobre as Bases de Serviços Operacionais, são previstas 14 unidades ao longo do sistema rodoviário, ou seja numa distância média de 34 km. Nesta última revisão dos estudos estão sendo incluídas algumas melhorias adicionais em Lajeado-Estrela, além das já anteriormente previstas pelo projeto de

Concessão: Para o município de lajeado as obras previstas são: 9km de vias marginais em cada sentido da BR-386; 1 melhoria de acesso à Rua Gerhardt Reeps;

1 Trombeta para acesso ao Bairro dos Conventos; Adequação de todas as interseções em desnível existentes (3 Trevos, 1 Diamante e 1 Trombeta);5 passarelas;

Alargamento da Ponte sobre o rio Taquari e de todas as outras OAE's; 6 melhorias de acesso.

148. Nome: Gustavo Baldissera

Contribuição: Meu nome é Gustavo Baldissera, sou vereador de Soledade. Retorno a essa tribuna. Eu quero dirigir meu questionamento ao senhor Marcelo Fonseca. Eu fiz, fui o primeiro a falar nessa audiência. Eu trago aqui, inicialmente, um questionamento do Prefeito Municipal de Soledade, senhor Paulo Ricardo Cattaneo, que me fez a pergunta se há uma estimativa do custo por eixo, no pedagiamento, na concessão? E a minha pergunta, a minha colaboração novamente, é acerca das obras pontuais nos trechos urbanos. Eu falo aqui de Soledade, no perímetro urbano da BR-386. O senhor Marcelo Fonseca pediu para informar a quilometragem. É no quilometro 245 a 247. Nós temos a necessidade de ruas laterais. Eu informei aqui também a questão da iluminação naquele perímetro, porque, como foi falado, são cinco mil pessoas que residem no lado de baixo da rodovia e o restante da população, de 31 mil habitantes residem na parte de cima da rodovia. Então o município, que é cortado pela rodovia BR-386. Eu também questionei acerca dos redutores eletrônicos de velocidade. E também teve a contribuição do senhor Prefeito de Bom Retiro do Sul, ele disse que não haveria necessidade de uma passarela, se haveria a possibilidade de realocar a passarela de Bom Retiro do Sul para Soledade, uma vez que a população é muito maior e haveria a necessidade de mais uma passarela. Eu citei aqui, no início, na minha fala acerca de um elevado ou viaduto, também faço novamente, exponho essa questão. Então seria isso, que fosse considerado essas obras importantes, porque eu vejo que o modelo de concessão privilegia e está preocupado com o conforto dos usuários e a segurança, e isso é muito bom. Mas que também, que esse modelo de concessão possa trazer benefícios às comunidades diretamente atingidas pela rodovia. Então seria essa a minha contribuição, muito obrigado pelo espaço. Boa noite.

Resposta dada na sessão presencial:

Sr. Marcelo Cardoso Fonseca (Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT – Assessor do Diretor Geral da ANTT) – Obrigado, Presidente. Obrigado pela contribuição. É o tipo de contribuição que eu fico aqui louco para anotar e correr atrás depois. Bom, três questões, né? Das coisas que eu peguei, se tiver alguma outra me corrija. Custo por eixo. É bastante simples, nós temos uma tabela no contrato e que estabelece para cada tipo de veículo e por eixos, quanto será multiplicado na tarifa, em relação à tarifa que foi apresentada aqui. Aquela é a tarifa básica, a tarifa para automóveis, mas aí, para caminhões a tarifa segue um multiplicador que é por eixo. Então se tivermos um caminhão de cinco eixos seria cinco vezes aquela tarifa que está ali prevista. Mas vocês têm o detalhamento todo no contrato. É uma tabela, é bem fácil de fazer o cálculo. O que a gente apresentou aqui é o básico, a partir daí você faz o cálculo de qualquer veículo, caminhão, enfim, ônibus. Além disso falou-se aqui das obras pontuais nos perímetros urbanos. Eu anotei aqui a quilometragem 245-247, vamos analisar. Ruas laterais. A gente percebeu que o estudo, ele contemplou só 22 quilômetros de ruas laterais e é bem possível que existam outras necessidades que não

foram identificadas nesse primeiro estudo. Como eu disse para vocês, é um estudo preliminar, a gente ainda vai bater todos esses pontos, inclusive com cada uma das contribuições. Todas, isso é uma coisa que eu posso garantir para vocês. Todas as contribuições, e por isso eu enfatizo tanto a contribuição escrita e com detalhe, porque toda contribuição que tiver claramente o quilometro, que a gente possa identificar e ir atrás, a gente vai analisar para ver tecnicamente se deve ser colocado lá um dispositivo, uma rua lateral. Então se tiverem, pode parecer às vezes que não é tão relevante, mas eu incentivo vocês a fazerem de qualquer forma, porque aí a gente consegue analisar e saber se é um local que merece a inclusão de um investimento. Sobre a iluminação, o nosso programa de exploração de rodovias, que ele é um anexo do contrato, a gente tem a minuta dele também disponível, ele prevê que todas as travessias urbanas, todos os perímetros urbanos, sejam contemplados com iluminação completa no sistema rodoviário quando passa ali. Então em toda travessia a concessionária, se já não existe, se existe ela vai ter que adequar esse sistema ao padrão previsto no programa de exploração de rodovias, se não existe ela terá que implantar esse sistema, inclusive custeando custos de iluminação e de tarifa de energia elétrica. Além disso, temos a questão dos redutores, né? Redutores eletrônicos. É previsto um quantitativo, a gente nem enfatiza isso assim, porque fica uma coisa, né? Tem tanta coisa mais para colocar que, para não ficar cansativo, a gente não enfatiza, mas está previsto no projeto a colocação de radares em toda a extensão da rodovia. A gente tem um quantitativo previsto lá. E que a concessionária, após a assunção, ela tem que nos entregar uma identificação de diagnóstico de quais são os pontos críticos que seriam alvo da implantação desses radares. Isso é dialogado com a PRF, para verificar se a PRF concorda com esses pontos, aí a ANTT aprova isso e a concessionária procede a implantação desses radares, que funcionam também como redutores de velocidade. Tem mais alguma questão?

Resposta da área técnica: No município de Soledade estão previstas as seguintes melhorias:

Vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente;

3 interseções em desnível do tipo diamante;

3 retornos em nível;

5 melhorias de acesso;

2 passarelas;

Iluminação de todas as travessias urbanas, interseções em desnível e retornos;

Mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos.

149. Nome: Volnei Zancanaro

Contribuição: Eu sou Volnei Zancanaro, agora vou falar como vereador de Estrela. Eu tenho dito, quando uso a tribuna lá em Estrela, que explicar é fácil, mas eu quero que vocês me convençam. Sempre tenho dito isso para eles. Mas eu tenho umas perguntas aqui. O impacto socioeconômico, como é feita a matemática? Do positivo e do negativo. Se vocês hoje trazem para nós que o impacto direto, economicamente, vai ser colocado, quatro mil pessoas vão ter empregos diretos, oito mil indiretos. Podemos chegar até oito mil ou oito mil, indiretamente. Mas eu faço a pergunta, a pergunta que eu quero realmente fazer é, que esse é o positivo, o negativo... vamos usar São João, lá em cima. Eu não sei quais são as empresas expressivas que eles têm lá na comunidade deles, na cidade deles. Se eles tiverem só uma ou duas, eles vão usar assim ó, só dois ou três quilômetros dessa concessão. E se essa empresa resolve se desinstalar de lá? Isso não vai quebrar o município? Essa é uma das perguntas. Quanto ao contrato que vocês têm, qual é a cláusula, qual é a cláusula que diz, que seja bem clara, que vocês vão penalizar a empresa que detém as concessões? Que, se ela está prometendo as obras e eles não mantêm esse contrato, vocês automaticamente vão tirar deles e colocar isso e diminuir, isso ficou bem claro, vão diminuir o preço dos pedágios. Essa vai ser a multa para eles, mas a comunidade que pagou até ali vai ficar sem esta obra? Esta... é muito fácil eu chegar e penalizar, porque a sociedade vai ficar esperando essa obra. Essa obra vai vim, essa obra vai vim. Eles esperam redutores, eles esperam passarela, eles esperam isso. Nós esperamos, claro, em Estrela, outras coisas. Eu só pergunto o seguinte, nós ficaremos sem essas obras que estão contratadas? Obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Sr. Stéphane Quebaud (Assessor do Gabinete da ANTT) - Então, veja bem, então, no contrato, a cláusula vinte trata justamente das penalidades. Como funciona? No outro documento que o Marcelo citou, que é o caderno de obrigações, que é o programa de exploração de rodovias, tem todas as obras que tem que vão ter que ser realizadas com o prazo para a realização. A partir do momento que a concessionária não executar as obras, aí são dois casos, ela pode não executar porque ela, é culpa dela, ela tinha todas as condições de fazer e não fez; e ela não executou, por exemplo, não recebeu a licença ambiental. Então são dois casos. Vamos pegar o primeiro caso. Ela vai primeiro receber multas por não executar as obras. Então isso está descrito de forma muito clara no contrato e temos também uma resolução repleta de situações nas quais ela vai receber multa. E, em seguida, como o Marcelo explicou, como essa questão da tarifa vai ser considerada? A gente vai, depois, em cada ano de contrato, a gente vai analisar o que não foi executado, a gente vai calcular o que isso representa em termos de não-realização de obras e o que isso representa na tarifa e a gente vai aplicar isso no ano seguinte. Se ela continua a não executar a obra, este fator de desequilíbrio, ele vai ser aumentado. Na verdade, tem um fator que é quase exponencial, ou seja, cada vez que ela "segurar" a obra ela vai ter um

desconto cada vez maior. Isso eu te asseguro que nenhum grupo econômico gosta de ter uma parte da receita retirada. É uma coisa que é bastante, que pode ser bastante brutal, ou seja, é um incentivo muito grande para a concessionária executar as obras. E aí, quando ela vai executar a obra, esse desconto que a gente tirou da tarifa vai deixar de ser, ou seja, ela vai ter um incentivo para executar a obra porque senão o desincentivo que ela vai ter vai ser tão grande que ela a perda de receita seria muito negativa para ela, entendeu? Se ela não executou a obra porque não teve licença, por exemplo, ou seja, a gente poderia dizer que não é culpa dela, quem dá licença é o órgão ambiental. Mas apesar disso, como a gente tinha precificado essa obra num determinado ano, a gente não vai aplicar multa, porque não é culpa dela, mas a gente vai continuar tirando da tarifa essa parcela de obra que ela não executou. Ou seja, a gente tenta... não, veja bem, eu não estou dizendo que ela não vai executar a obra, eu estou dizendo que enquanto ela não executar a obra, a culpa seja dela ou não, a gente considera que essa obra é uma parcela da tarifa, então, enquanto ela não executar a gente vai tirar da tarifa. E se ela continuar não executando, a gente vai tirar cada vez mais. E aí tem outros mecanismos que a gente estava falando antes, se a gente estimar que a concessionária não presta um serviço adequado, não respeita o contrato que ela assinou com a gente, aí tem outras punições, que são mais severas, que são, por exemplo, como a caducidade, mas isso é um caso extremo que acho que ninguém gosta de chegar lá. Então, é claro que ela vai ser incentivada a executar estas obras.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

150. Nome: Volnei Zancanaro

Contribuição: Com licença. Só um segundinho. Há pouco vocês falaram, quando explanaram aí para nós, que o meio ambiente, as licenças do meio ambiente, vocês previamente já sabem onde vão colocar ponto a ponto, o que vai ser feito e o que não vai ser feito, já tem estudos para isso.

Resposta dada na sessão presencial: Sr. Stéphane Quebaud (Assessor do Gabinete da ANTT) - Sim.

151. Nome: Volnei Zancanaro

Contribuição: Então, presumo eu, não sei se estou enganado ou não, presumo eu que nessa questão, nesse quesito meio ambiente, não vai ter nada que impeça, porque esse estudo já foi feito.

Resposta dada na sessão presencial: Sr. Stéphane Quebaud (Assessor do Gabinete da ANTT) - Sim, o estudo foi...

Resposta da área técnica: O processo de licenciamento ambiental está devidamente

previsto no Contrato de Concessão, e informamos que os riscos referentes ao processo em si estão devidamente mapeados na matriz de alocação de riscos entre Poder Concedente e Concessionária.

152. Nome: Volnei Zancanaro

Contribuição: A pergunta que eu fiz, mesmo a concessão, mesmo a concessão não fazendo e recebendo a multa grande, maior do que vale o bem construído, maior do que vale o bem.

Resposta dada na sessão presencial: Sr. Stéphane Quebaud (Assessor do Gabinete da ANTT) - Sim.

153. Nome: Volnei Zancanaro

Contribuição: A cidade, porque para nós, depois que colocarem ali a concessão, para nós não interessa mais se nós vamos pagar ou não, se vai diminuir a tarifa ou não, nós queremos a obra.

Resposta dada na sessão presencial: Sr. Fábio Luis Lima de Freitas (Diretor do Departamento de Concessões do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil) - Ela continua tendo obrigação.

154. Nome: Volnei Zancanaro

Contribuição: Essa multa, Fábio, essa multa, ela reverteria, poderia ter uma cláusula e ser revertida para nós e trazer esse bem de volta para nós? Vocês não me responderam nenhuma das duas perguntas. Porque se nós temos um bem, se nós temos a questão do meio ambiente que pode trancar. Não, o meio ambiente não pode trancar, porque todas as obras já foram estudadas. Todas elas já foram estudadas. Então o meio ambiente não vai trancar. Só o que pode trancar é eles não fazerem a obra, então nós queremos esta obra que foi licitada para nós e que está dentro da concessão deles. Se esta multa vai ser revertida para nós na obra, se ela realmente volta para nós, tudo bem. Agora, se ela não voltar, vai baixar o pedágio, nós não queremos que baixe, daí, mais um pedágio, nós queremos é a obra, é o bem.

Resposta dada na sessão presencial:

Sr. Fábio Luis Lima de Freitas (Diretor do Departamento de Concessões do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil) - Vamos lá, rapidinho, só para...Você continuará tendo a perspectiva e nós vamos cobrar e obrigar a ele executar obra. Se ele continuar não executando, é caducidade e aí relicita o contrato e o outro que assumir faz a obra. A obra que está lá tem que ser respeitada e tem que ser executada. E o desconto é para que ele tenha a vontade e a penalidade que é suficiente para que ele não incorra no erro de não

querer executar. Para que ele tenha o incentivo exato para continuar executando. E com relação ao licenciamento, quero deixar muito claro, o que ocorre é que sabe quais são as obras, como o DNIT também sabe todas as obras que ele tem que fazer. O licenciamento vai ser tirado pela EPL, pelo Governo Federal, o que não é garantia que vai sair a licença no dia que a gente quer que saia, porque, como alguém aqui falou, se a gente começar a fazer o estudo e achar algum elemento, por exemplo, ancestral, o IPHAN vai pedir um estudo e aquele trecho ali vai ter que demorar um pouco mais o processo de licenciamento, quem quer que esteja fazendo, seja a União, seja o estado, seja o município, seja o privado. O rito do licenciamento continuará sendo o mesmo, a diferença é que a EPL, que uma empresa pública do governo federal, irá assumir a responsabilidade do licenciamento. Para que os órgãos do governo, a EPL, o Ministério dos Transportes, Meio Ambiente, o Ibama, discutam entre si para que isso tente dar a celeridade e não atrase nada. Nós estamos começando com dois anos de antecedência, a licença. No mínimo dois anos de antecedência. Só que isso é a garantia absoluta que não vai ter nenhum atraso? Eu seria muito irresponsável de dizer que é garantia absoluta. Nós vamos trabalhar incessantemente para que não haja nenhum atraso, mas eventualidades como um achado arqueológico pode mudar a realidade das nossas vontades. Isso daí tem que ficar bem claro. Aqui a gente não está nem para enganar, nem para iludir ninguém. Não está aqui para falar alguma coisa para sair daqui aplaudido e fazer outra. Aqui a gente dá compromisso de tratar na mais absoluta lisura o processo com vocês. Falar a realidade, falar quais são os mecanismos, quais são as nossas dificuldades, quais são as limitações legais. Eu adoraria ver o FreeFlow funcionando, que é essa cobrança por quilometragem. Eu posso falar também o estado que eu conheço mais profundamente os dados, eu não vou me atrever a falar do meu estado de vocês. Mas no meu estado, 40% da frota é ilegal, não paga IPVA, não paga licenciamento, não paga as multas, não paga nada. Como é que esse cara, eu vou conseguir cobrar ele por quilometro? E é 40% da frota do meu estado, que é o estado da Bahia. Eu não sei qual é a realidade de vocês, se é 10%, se é 5%, se é 2%, se é nenhum. Se vocês já chegaram no nível da Europa, que é nenhum, graças a Deus. Aí fica mais fácil, mas não é essa a realidade ainda, na maioria do país, além das dificuldades legais que o Stéphane falou, que não nos permite, todos, como funcionário público, como cidadão, todo mundo tem que seguir a lei, se a lei não tem a previsão eu não posso fazer aquilo que não está previsto. A gente vai ter que trabalhar uma legislação que nos dê possibilidade de fazer diferente do que se pode fazer hoje. Então eu acho que todos nós aqui adoraríamos aumentar a base de contribuição porque aí diminuí o pedágio. Cobrar pelo que ele usou e porque isso também diminuí o pedágio. Isso seria um sonho para todos nós aqui. Por enquanto isso não consegue se transformar em realidade, mas eu peço até apoio dos Deputados, da base parlamentar do estado, para que esse assunto ganhe projeção e que a gente escuta isso na Casa do Povo,

que é o Congresso Nacional, e que a gente consiga alterar as leis necessárias para isso virar realidade. Mas a gente está no Brasil, a gente tem que conviver com a nossa realidade e com as nossas dificuldades. Eu não consigo trazer a Europa para cá, porque temos as nossas limitações ainda, temos alguns desafios como povo, como sociedade, atravessar para conseguir chegar nesse patamar.

155. Nome: Sérgio Miguel Ramos

Contribuição: Vou ser bem objetivo, Presidente. Presidente, em primeiro lugar, como ser humano, como cidadão, aquela rusga que existiu entre nós não foi contra vocês. Eu peço desculpas, da minha parte, tenho essa humildade e tenho esse sentimento. Agora, pediria que vocês se colocassem realmente como nossos colegas, como nossos companheiros, não na guerra, no entendimento. Eu acho que fica muito chato, e até foi o Marcelo que respondeu na hora, porque eu fui provocado. Existe essas questões de provocações, tá? Mas isso para mim é pedra passada, passou. Agora, vou dizer o motivo, você se coloque no meu lugar, que mora no quilometro 343 para Olarias, onde tem entre Centenário, Olarias, Planalto, Imigrante, Santo André, em torno de doze mil habitantes. Doze mil habitantes. O senhor pega a entrada do 344 em diante, 344 até a Polícia Rodoviária Federal. No bairro de Conventos foi feito um acessozinho lá, precário, feito pela prefeitura municipal de Lajeado, na época do governo passado. Agora olha as projeções, projeções de obras existentes nesse perímetrozinho, 344 até o 347, que é o mais crítico do município de Lajeado, é o mais crítico, não tem outro mais crítico do que este, na área que vai ser concedida. Vocês terão doze mil, se a ANTT conceder dessa forma, são doze mil pessoas contra vocês. Eu moro lá, não tenho vergonha de dizer, dizem que é um bairro afastado da cidade. É um bairro afastado da cidade, mas é o lado direito da BR-386, que vai em direção a Soledade. Eu sou empresário. E você olha, teremos uma travessia, uma, uma travessia, olha o que estou dizendo, uma travessia, uma. Que seria no quilômetro, não me lembro mais qual é, lá perto, mas é no 345, deve ser por lá, né? Bairro Centenário, por lá, uma rótula, alguma coisa. Outra saída nossa será no Santo André, no bairro Santo André, na RS. Coloque-se em questão, nós não temos hospital, nós não temos banco, nós não temos delegacia de polícia, a nossa infraestrutura é uma infraestrutura comercial e a maioria dessas pessoas saem de lá para trabalhar no centro. Então, são em média oito mil pessoas que atravessam a BR-386 nesse espaço. O colega que antecedeu antes, da polícia, ele conhece bem o resultado, e ele sabe, ele conhece, que a gente tem uma parceria com a Polícia Rodoviária Federal. Muitas vezes eles vêm lá pedir alguma coisa, a gente é parceiros em informações, parceiro até em ações que às vezes eles precisam fazer, precisam de equipamentos, equipamentos da empresa, a gente cede para Polícia Rodoviária Federal fazer tudo isso aí. Então, teremos uma travessia, uma para oito mil pessoas. Às sete horas da manhã e às dezoito horas da tarde. Se coloque no nosso lugar e se o sangue de qualquer um não ia ferver numa hora

dessas, que nós vamos pagar umas tarifas mais caras que estão sendo colocadas. Eu uso a BR-386 todo dia, vou pagar pedágio todo dia, vou pagar pedágio de manhã, de tarde e de noite, meus caminhões vão estar circulando. E os benefícios, "benefícios" onde a geografia, os solos lá permite fazer passagens subterrâneas, que é simples de fazer, não é tão oneroso que nem fazer as obras de diamante. Que poderiam, então, ser feitos mais uns túneis. Porque a gente viu, a gente conhece, graças a Deus a gente teve a oportunidade de conhecer outros estados, Paraná, Santa Catarina, São Paulo, e viu que tudo não foi feito numa vez só. Se vocês olharem no quilometro 343, tem uma possibilidade excelente de fazer uma passagem subterrânea, tranquilo, não vai interferir em nada na questão do bairro, uma porque nós não temos nenhuma rua lateral pavimentada, nenhuma, nenhuma, nenhuma. E nós nem temos rua lateral. Então tudo isso joga dentro de uma rua urbana de dez metros de largura, circula em média de oito mil carros por... neste horário, da sete da manhã até as oito horas da noite e das dezesseis, dezessete horas até as dezoito, dezenove horas da tarde. Assim, é essa a minha colocação.

Resposta dada na sessão presencial:

Sr. Leonardo Cavalcanti (Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT - Presidente da Sessão) - Agradeço Sérgio Miguel Ramos, pela contribuição. A gente vai analisar. Eu também peço desculpas da minha parte, se houve um excesso também, no sentido de tentar acalmar e conter os ânimos. Eu também não tenho nenhuma mágoa, para mim está tudo tranquilo. Só o próximo para gente finalizar, tá pessoal? Por causa da questão da hora. Eu peço a compreensão de vocês, porque já são dez horas e a gente ainda tem que ir para Soledade hoje. Quando acabar aqui a audiência a gente ainda tem que pegar aqui a degravação. Então só vou permitir a fala do próximo para que a gente possa concluir. Eu agradeço a compreensão, eu sei que o senhor vai estar amanhã lá em Soledade com a gente, então se o senhor puder se manifestar lá.

Resposta da área técnica: Nesta última revisão dos estudos estão sendo incluídas algumas melhorias adicionais em Lajeado-Estrela, além das já anteriormente previstas pelo projeto de

Concessão: Para o município de lajeado as obras previstas são: 9km de vias marginais em cada sentido da BR-386; 1 melhoria de acesso à Rua Gerhardt Reeps;

1 Trombeta para acesso ao Bairro dos Conventos; Adequação de todas as interseções em desnível existentes (3 Trevos, 1 Diamante e 1 Trombeta);5 passarelas;

Alargamento da Ponte sobre o rio Taquari e de todas as outras OAE's; 6 melhorias de acesso.

156. Nome: Eduardo Vaz (Vereador em Fontoura Xavier)

Contribuição: Quero saudar a mesa, ao Reitor, Ney Lazari, estudo nesta instituição, aqui também já fui funcionário, com alegria estou aqui hoje, sou Eduardo Vaz, vereador em Fontoura Xavier. O que me traz a essa bancada é as peculiaridades daquele município o qual, no dia seis de julho do ano passado, o então prefeito, Tiago Zanoteli, juntamente com o DNIT, reivindicou a duplicação do trecho entre Fontoura Xavier e São José do Erval, até então o bairro da Vila Assis, e as melhorias do nosso trevo de acesso, o qual há muito tempo aquela população precisava e há três semanas atrás tivemos a obra então concluída com recursos públicos, o qual o povo não suou, a passagem não aumentou, o boleto universitário não se alargou. Então, quero alertar, prefeito Catanneo, da boa terra da Soledade, que bem sabe que no trajeto de Fontoura Xavier a Soledade, melhorias também foram feitas em duplicações em trechos quais o afogamento, o entroncamento estava prejudicando o tráfego. Fontoura Xavier hoje não precisa da duplicação, mas também, Fontoura Xavier precisaria sim, e aqui quero citar, de uma passarela. O bairro que corta a BR-386, o bairro Vila Assis, pois a sede do município fica a dois quilômetros adentro da BR. E em nosso município a BR corta exatamente o meio dele, o meio, o meio do município. Quero também atentar às autoridades políticas que aqui ainda se encontram, que todo esse estudo é bom, parabéns a quem o fez, mas também devemos atentar à reforma tributária, à reforma política, à reforma administrativa desse país, que já está madura e pronta para ser votado ao Congresso Nacional. Que após votada, muito agregará a médio, a curto e a longo prazo. Com recursos talvez, para nossas rodovias, quais aqui hoje estamos discutindo. Pensem nisso. Desde já, meu muito obrigado.

Resposta da área técnica: Foi acordada recentemente a inclusão de vias laterais e de retornos em nível para garantir a travessia em Vila Assis.

Nos estudos já estava considerada uma passarela para acesso a Vila Assis.

Manifestações Orais proferidas durante as sessões presenciais

Soledade 17/03/2017

157. Nome: Pedro Westphalen (Secretário de Estado de Transporte do Estado do RioGrande do Sul)

Contribuição: Muito boa tarde, senhoras e senhores. Quero cumprimentar à mesa dos trabalhos presididos pelo Leonardo. Cumprimentar mais uma vez, o Marcelo, pelo didatismo com que fez a apresentação, a previsão [ininteligível] do que vai ser feito aqui. Cumprimentar o prefeito Cattaneo, em nome dele, a todos os prefeitos, vice-prefeitos, autoridades aqui presentes. Nesse momento, os vereadores, aos deputados federais, estaduais, cumprimentar o presidente da EPL. E quero dizer que, nós estamos avançando e muito. Aqui no Rio Grande do Sul, a gente nós temos um ato de começar pelo que diverge. E eu vejo que nessas audiências públicas que aconteceram, evoluções imensas que vêm ao encontro das necessidades de um Estado que tem dificuldade de transportes, muito grande, que fundamentam em 85% dos seus transportes em rodovias e, não as têm nas mínimas condições, principalmente na região. Então, aqui nós temos pelo menos três pontos de convergência que eu vi nessas reuniões. Primeiro: o primeiro modelo apresentado, convergentemente, ninguém aceitou, nem nós como Estado, aceitamos. Segundo: a necessidade da duplicação da 386 é uma realidade. E terceiro: que o modelo do passado, nos deixou cicatrizes que até hoje fazem as pessoas serem contra o pedágio, por ser contra pedágio... ser contra a concessão. Nós totalmente favoráveis a que o Estado tenha mobilidade para diminuição do seu custo logístico. Que o Estado tenha estradas que dêem segurança para as pessoas, que o Estado tenha competitividade com outros Estados para que seja atrativo e que tenha para isso, condições de se locomover. A 386, que está em discussão, juntamente com a 101, com a 290 e com a 448, está hoje tendo a oportunidade de fazer parte de um consórcio grande, porque se fosse sozinha, a 386, os custos das obras, que pelo que se viu aqui, 70% ou aproximadamente, de obras, vão ser de duplicação da 386, vão ser aqui concentradas e, temos trechos de outros Estados que não serão concentradas. Dificilmente teremos outra oportunidade de acontecer isso aí. E falo isso, fundamentado na história do Rio Grande do Sul, quando se diz: "ah, nós temos dinheiro para fazer duplicações". Sim, 30km de Lajeado a Porto Alegre. O sonho começou há 20 anos atrás e não terminou ainda. Até lá ainda faltam alguns quilômetros. A 116, obra federal, está paralisada. A 290, de Porto Alegre a Pântano Grande, tem obras que existem remanescentes para pagar de 2013, quando acabar param as obras também. A Porto-Guaíba parou, está paralisada. O DNIT, que trabalha brilhantemente, com as condições que tem, não tem dinheiro para fazer manutenção nas estradas. Vai andar na 285, vai andar na

158, na 386 mesmo aqui, que algumas obras estão sendo feitas, mas vive em más condições. Não tem a menor capacidade de fazer obras de duplicação, e elas são extremamente necessárias. E as concessões são uma alternativa. Aliás, quero cumprimentar o Ministério dos Transportes, a EPL, a ANTT, pelo brilhantismo das concessões dos aeroportos brasileiros: de Porto Alegre, de Florianópolis, de Fortaleza e de Salvador. E o de Porto Alegre com ágio de quase 1000%. Vamos, finalmente, poder fazer com que as nossas riquezas sejam transportadas do nosso aeroporto. Acho que temos que discutir o local das praças. Nós do Estado defendemos a extensão desse trecho até Iraí, e é fundamental que vá até Iraí. Toda ela é necessária que seja concedida, mesmo que lá para cima não se façam as duplicações, mas façam obras de terceira pista, façam obras para fazer com que tenhamos mobilidade. E sentimos, tanto em Brasília como aqui, eu quero fazer justiça, que esses técnicos que aqui estão, mais do que escutar, souber escutar e elaborar, e já modificar os projetos. Isso é muito importante. Tanto é, que agora já se sabe que as obras começarão no 2º ou no 3º ano, dependendo das licenças ambientais. E que serão concentradas, inicialmente, na duplicação aqui da 386, porque é o nosso grande gargalo, é o início de obras. Vamos fazer também, sem dúvida nenhuma, a implementação do processo de concessão estadual de rodovias, para que tenhamos três ou quatro rodovias concedidas, e o Estado possa fazer com que os investimentos se concentrem nas estradas que não têm VDM para se ficar em pé. Então, nós estamos diante de uma grande oportunidade. E eu faço questão de registrar, eu sou Pedro Westphalen, secretário dos transportes, para no futuro ser cobrado pelo que foi feito. E não posso não me manifestar neste momento aqui, não posso deixar de me manifestar e escutar as manifestações de todos, de maneira democrática. E acho que a oportunidade de, em cima das nossas diferenças, ao invés de ficarmos brigando e nos contradizendo, fazermos um aprendizado para termos crescimento em busca do bem comum. Muito obrigado, muito boa tarde. Que todos tenham uma [ininteligível] discussão.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao

Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

158. Nome: Deputado Federal Cajar Nardes

Contribuição: Boa tarde a todos. Boa tarde à comunidade de Soledade, à comunidade regional. Quero dizer que nesse assunto, a gente tem um pouco de experiência. Fique 4 anos e meio no Ministério dos Transportes, no DNIT. E as palavras do secretário Pedro, são importantes no sentido de que, a comunidade anseia por essa obra há muito tempo. Eu só fico pensando na dificuldade que é, porque eu conheci outros exemplos, que citei agora a pouco como: Brasília-Goiânia, Goiânia-Campo Verde, que foram rodovias que foram concessionadas depois do Estado ter executado a obra. Mas, nós, infelizmente, estamos num momento do país em que nós não temos dinheiro para investimento. Hoje, as obras começadas no DNIT, é em torno de 36 bilhões de reais, começadas e que não estão finalizadas e, que o Governo Federal tem que finalizá-las. São 36 bilhões. E para investimento, agora em 2017, nós tivemos 2,4 bilhões. Isso significa que nós levaríamos 15/16 anos só para terminar o que já está começado no país. Então, a sociedade gaúcha, através de uma audiência como essa, que é importantíssima, porque aqui se exerce cidadania, tenho aqui os meus colegas, deputados estaduais, deputado federal, eu vi que estava o nome do Jerônimo aí. Esse time competente da ANTT, da EPL. Nós temos que fazer essa opção: ou nós duplicamos a rodovia da forma que está sendo proposta aqui e colocamos ela, nisso o secretário tem razão, no contexto da "galinha dos ovos de ouro" que seria lá, a questão da Freeway, em termos de arrecadação ou nós esperamos mais 5, 10, 15, 20 anos para a economia do país se restabelecer e nós tivermos dinheiro para investir. Peço a Deus que tenham vários interessados, no pleito. Peço a Deus que, através do fortalecimento da economia nos próximos meses, do nosso país, a gente consiga um preço em que a sociedade, mais uma vez, vai ter que arcar para não continuar essa dificuldade, em termos de produção. E também, eu como fã do modal ferroviário e aquaviário, e tem haver sim com esse assunto, porque nós tiraríamos caminhões, tiraríamos veículos leves

também, através desses modais. A comunidade gaúcha e a comunidade brasileira tem que incentivar. Sou o Deputado Federal Cajar Nardes, estou à disposição da comunidade de Soledade, para discutir esse tema, tanto aqui como em Brasília. Um grande abraço, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela contribuição e informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

159. Nome: Idionei Oliveira Vieira (presidente do COREDE - Botucaraí – Universidade de Passo Fundo)

Contribuição: Então, diretor do campus da Universidade de Passo Fundo, em Soledade, presidente do COREDE - Botucaraí. Queremos agradecer à ANTT e o Ministério dos Transportes por essa audiência em Soledade, reivindicada também pelo secretário de transportes do Estado do Rio Grande do Sul, e com a participação efetiva do Deputado Federal Giovani Cherini, que nos utilizamos, eu e o prefeito de Soledade, Paulo Cattaneo, do seu gabinete, para fazermos documentos, ainda na audiência em Brasília, para que essa audiência acontecesse. Então, o deputado não se encontra aqui, e pediu que transmitisse aí a sua ação neste importante processo, que é a duplicação da BR-386. E é isso que precisa ser norteado nesta tarde, que nós possamos firmar o pé, em relação à duplicação da 386. Está aqui conosco, a Cíntia, que é do COREDE do Vale do Taquarí, e nós dos COREDEs, nós temos discutido desde o início deste processo, o modelo apresentado. Então, tem gente que é a favor e tem gente que é contra. A nossa grande preocupação é, se a concessão aconteça, como ela vai acontecer, de que forma ela vai acontecer e, que nós tenhamos a garantia da duplicação da BR-386 e a garantia de tarifas justas para a nossa população. Então, nesse sentido e também colhido de reuniões que nós fizemos no COREDE de Botucaraí, aqui na região nós temos que fazer esta fala em um documento que foi protocolado em nome da nossa região, sugerindo um grupo de trabalho em toda a concessão com a participação dos COREDES e, inclusive da nossa região, que a duplicação, se ela vier acontecer, ela ocorra desde o 1º ano. A gente sabe das dificuldades das licenças

ambientais e se ela deixar essas licenças para acontecer lá no 3º ano, haverá muita dificuldade de iniciar as obras nesse 3º ano. Que seja rediscutida as praças P7 e P6, nós não podemos admitir uma praça de pedágio em 30km sitiando uma região como a nossa. E trouxemos uma sugestão nesse documento também, que se, esse grupo de trabalho venha a se fazer, que a cada 100km, que seria o justo, fosse posto uma praça de pedágio, e incluísse também a 448 e a 101, que com mais praças de pedágio poderia diminuir também a tarifa e ficar uma tarifa mais justa para a população. Em relação à região, nós temos a preocupação com uma passagem subterrânea no bairro Botucaraí, que é um pedido aqui de Soledade. As vias marginais nos municípios de Soledade, Tio Hugo, Fontoura Xavier e São José do Herval, com acessos especiais para o Parque da Exposol e para o Parque das Tuias, que seja criado ainda, e dado um prazo para que os municípios da região possam apresentar as suas proposições e que, nós tenhamos aí, segurança eletrônica nas passagens de pedágio e, principalmente, que haja mais recursos do Governo Federal, que tenha uma parcela de recursos do Governo Federal para tornar uma tarifa mais justa e mais equilibrada para a população. E firmando o passo no COREDE – Botucaraí e na comissão de duplicação da BR- 386, nós não abrimos mão da duplicação da BR-386, seja ela com recursos de uma concessão, ou seja, ela com a obrigação do Governo Federal que deveria já estar duplicando essa rodovia. Obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". Ainda, esta duplicação nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental, motivo pelo qual serão iniciadas a partir do 3º ano do prazo da concessão.

Ainda, contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual

ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.
Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Por fim, sobre o sistema de pedagiamento, os Estudos de Viabilidade têm por objetivo chegar ao melhor compromisso entre tarifas das praças de pedágio e quantidade e localização das mesmas. Cabe salientar que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo. Todas as travessias urbanas foram estudas considerando tráfego, população, transito pendular entre outros para parâmetros. Considerando todos estes
elementos as marginais que serão contempladas no estudo serão: Tio Hugo, Soledade, Fontoura Xavier, S. José do Herval, Lajeado, Estrela, Nova Santa Rita.
Vai ser incluída uma passagem inferior para travessia do Bairro Botucaraí.
O cronograma de obras foi revisto de modo a se ajustar à necessidade manifestada pelas comunidades locais, conforme discussões aprofundadas que
ocorreram nas tratativas com o Grupo de Trabalho. Alé disso, foi revista também a posição da praça de pedágio P7, deslocando-se mais ao norte, a fim de
afastar da praça adjacente, bem como minimizar a interferência com a comunidade local, conforme manifestado pelo Sr. Idionei.

160. Nome: Paulo Ricardo Cattaneo (prefeito de Soledade)

Contribuição: Boa tarde a todos. Sou prefeito de Soledade, Paulo Cattaneo, e presidente da AMASBI. Gostaria de agradecer aos técnicos a ANTT, de ter aceitado o convite da região do Botucaraí e região da produção, enfim, a todos os municípios que convivem junto a BR-386, vocês estarem aqui, com essa audiência pública, nos ouvindo. Muito obrigado pela presença de vocês. Cumprimento a todos os prefeitos, vereadores, lideranças, a todos os cidadãos de Soledade e da região e do Estado do Rio Grande do Sul, que nos dão a honra com a

presença. Cumprimentar também as representatividades políticas, os nossos deputados estaduais, deputados federais, enfim senadores. Aliás, como é um projeto a nível federal, nós temos sim, que envolver mais os parlamentares a nível federal, os deputados federais e os senadores do Rio Grande do Sul. Eu acredito que tem, a cada audiência, havido avanços em relação à proposta inicial da ANTT. Mas, esta que está apresentada até o presente momento, não nos satisfaz. Não é isso que nós queremos. Para tanto, vou dizer algumas coisas aqui nesse pequeno espaço de tempo, o porquê que nós não concordamos com esse projeto inicial. Primeiro lugar, o valor. É muito, aproximadamente R$ 10 de pedágio. Nós vimos em outras audiências citando Santa Catarina e outros lugares, que é em torno de R$ 3. E eu me pergunto: "se lá é possível R$ 3, eu acredito que também aqui é possível, R$ 3. Vamos copiar o modelo deles". E o que me chama atenção, diz que, o Governo Federal já executou a duplicação nessas BRs, e, portanto, é possível agora ser R$ 3, porque a concessionária, praticamente, vai fazer pequenas melhorias e a manutenção da BR. E também não é diferente, aqui na BR-386, o Governo Federal, até Lajeado e Estrela já botou, está duplicado lá com o dinheiro do Governo Federal. Se for fazer um pedágio de Lajeado a Porto Alegre é praticamente a manutenção. Quem sabe lá é R$ 3? E como é que fica a região mais pobre da BR-386 que é a partir de Lajeado para cá? Nós somos a parte mais pobre. Nós vamos ser penalizados de novo? Vamos ter que pagar a conta de novo, de maneira dupla? Não. Não aceitamos. Que o Governo Federal faça a duplicação e depois passa para a iniciativa privada para que possa ter um valor que nós possamos pagar e que nós não sejamos explorados como fomos explorados nos últimos 15 anos. Mas, vamos lá. Vamos contribuir com sugestões. Se o Governo Federal diz que não tem dinheiro para duplicar de Lajeado até Iraí, vamos lá, vamos colaborar. Nós temos que ter a duplicação da BR-386. Nós estamos cansados de ver nossos irmãos aqui da BR-386 sendo mortos, especialmente aqui no perímetro urbano de Soledade. Muito bem, então que passe para a iniciativa privada e que essa diferença dos R$ 3 para os R$ 10, que o Governo entre com sua participação, subsidiando, porque se nós vamos pagar pedágio, nós vamos continuar pagando o CIDE, nós vamos continuar pagando IPVA. Então, nós vamos ser, duas vezes tributados. Cadê a participação do Governo Federal para a realização, para a duplicação da BR-386? É muito fácil a iniciativa privada faz e o povo paga. Não pode ser assim. O Governo tem que ter a sua participação. Cadê a participação efetiva do Governo Federal nesse projeto: zero. Nós não aceitamos enquanto o Governo Federal não abrir mão da sua receita, que é oriunda dos tributos que nós pagamos. E a nossa carga tributária, infelizmente, é uma das maiores desse mundo. Portanto, vamos avançar, queremos que o Brasil volte ao crescimento. Queremos que o Estado do Rio Grande do Sul volte ao crescimento. Queremos que a nossa região se desenvolva, o nosso município se desenvolva,

mas não apenas ao preço dos usuários e os contribuintes que usam a BR-386. Obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". Ainda, esta duplicação nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental, motivo pelo qual serão iniciadas a partir do 3º ano do prazo da concessão. Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

No que tange a tributos federais, cumpre destacar que já existe programa de desoneração para a infraestrutura – o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), com base na Lei nº 11.488/2007. O incentivo fiscal do REIDI consiste na suspensão da incidência das contribuições (federais) para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições, locação de máquinas, insumos e serviços em obras de infraestrutura incorporadas ao ativo imobilizado.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já

com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.
No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.
Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

161. Nome: Cintia Agostini (presidente da CODEVAT)

Contribuição: Boa tarde a todos. Boa tarde à mesa, secretário, deputados. Nós fomos a Porto Alegre, nós fomos à Brasília, nós voltamos à Brasília e estivemos ontem em Lajeado, numa audiência que tinham mais de 600 pessoas e, hoje aqui, com certeza, estamos num número de mais de 300 pessoas. E isso só justifica o que nós, desde o início solicitamos à ANTT e ao Ministério, que sim, nós queremos falar, nós queremos debater. Todos nós vivemos um trauma muito grande das nossas rodovias pedagiadas durante muitos anos, sem as obras que acontecera. E neste momento, e vocês já nos ouviram falar isso, o edital que está proposto, não nos serve. E muitos de nós já disseram isso. Nós temos como ciência, que o edital que nas condições que ele se encontra, não nos serve. Ele não nos serve porque a nossa capacidade de pagamento não é compatível com o teto das tarifas. Nós não temos condições de pagar. E aqui, me permitam fazer um parêntese: o Vale do Taquarí tem três praças de pedágios estaduais. O Governo Federal não tem a obrigação de perceber isso, nós enquanto sociedade, temos. E aí, nós estamos cercados por praças de pedágio. Além disso, os tetos dessas tarifas estão calculados à base de dados que hoje nós não conhecemos, que nós não temos clareza. Nós precisamos ter transparência para poder, inclusive, nos posicionarmos melhor. Ninguém aqui está dizendo, previamente, que é contra ou a favor, é contra o que está posto. Porque nós temos que melhorar. Nós podemos lá na frente, dizer se aceitamos ou não, mas nós temos que debater mais, nós temos que abrir as informações. Prever questões tecnológicas, obras que não estão previstas nem aqui nem na nossa região. E aí sim, nós vamos conseguir nos posicionar e dizer se, realmente, isso nos serve. Isso é possível. A sociedade está disposta. Dos 468km, 260 são da nossa 386. Mais da metade dessa concessão está aqui e nós temos que ter consciência da nossa responsabilidade, porque são 30 anos. Não só 30, gente, é 30 com possibilidade de renovação por mais 30. É muito tempo. Então, nós precisamos abrir os dados de circulação, nós precisamos conhecer como as tarifas foram calculadas, tendo consciência que esse teto é muito caro para nossa capacidade de pagamento. Nós temos que colocar as obras ali,

para isso tudo nós já indicamos, já formatamos e oficializamos a nossa proposta e que ela vem em conjunto ao [ininteligível] de Botucaraí, de nós formarmos um grupo de trabalho que consiga esmiuçar isso e trazer transparência para esse processo, para nós termos sim, clareza, de dizer ali na frente, se nós queremos ou não. Nós, enquanto sociedade, estamos dando oportunidade para discutir, para levar adiante essa proposta. Pode ser que lá na frente a gente não aceite ela, mas pode ser que se ela venha de acordo com os nossos anseios, ela vai nos servir e a gente aceite. Mas, nós temos, todos, que tomar essa decisão conjunta. Obrigada.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Ainda, contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

162. Nome: Deputado Estadual Gilmar Sossella

Contribuição: Presidente Leonardo, em seu nome saudar a todos os componentes da mesa. Muito obrigado por ouvir o apelo da comunidade gaúcha, de vir aqui e fazer mais audiências públicas, que é o que nós pedimos mais ainda. Saudar em nome do secretário Pedro Westphalen, saudar os meus colegas, saudar o Cajar Nardes, enfim, saudar a todos os amigos e amigas aqui do nosso Alto da Serra e Botucaraí. Bom, primeiro, dizer a todos vocês, meus amigos, isso eu já disse ontem, e dizer com toda a tranquilidade que o Rio Grande do Sul, Marcelo, tem esta prática que é importante. Aqui tem colegas deputados que foram membros da CPI dos pedágios. Nós não estamos aqui para remontar o passado, mas nós temos um trauma com isso. E só para você ter uma ideia, Marcelo e também Luciano, dizer que, quando nós estivemos em várias audiências públicas, secretário Pedro, na empresa que tinha concessão aqui, morreram, o prefeito aqui de Soledade já disse aqui, nossa saudação em nome dele, saudar todos os prefeitos. Ali em Tio Hugo, em 15 anos, faleceram 50 pessoas em 15 anos, inclusive, o prefeito. Em Fontoura Xavier faleceram 50, inclusive o vice-prefeito da cidade. Nós vamos pedir lombada eletrônica, aí sabe o que a concessionária disse? "Não está no contrato". Nós temos muito medo, se este contrato não está muito amarrado, se vai ter algum gatilho para o volume de veículos entende? Então, esse assunto, eu pediria para vocês que não tenhamos pressa, meus amigos. Esta concessão não é 15, é 30 anos. Vão ser 30 anos de concessão e eu não quero, com toda a humildade aqui, fazer [ininteligível] alguns colegas que votaram lá no governo passado, diz, olha, pedindo desculpa para comunidade por ter votado no pedágio que não deu certo. Então, meus amigos, nós dissemos isso ao ministro, na terça-feira passada: "ministro, nos dê atenção". Estavam aqui, prefeitos, deputados: "ministro, nos ouça, vamos com calma". Olha aqui, só para trazer uma informação. Na concessão que a própria ANTT fez, e vocês são testemunha, 2013/2014. Eu sei, o governo não tem mais como emprestar, mas porque que foi o preço acessível e que essa modalidade, eu concordo aqui já, de antemão, o quê que aconteceu nas demais 21 concessões no país? O BNDS emprestou o recurso, 70% do empreendimento a juro de TJLP mais 2. Por isso que tem praças de pedágio, e aí eu discordo que diz: "ah não, mas lá em Santa Catarina está só conservando". Não, eu trago aqui a 040, de Juiz de Fora a Minas Gerais até Brasília, dos 936km vão ser duplicados 702. Mas, vocês me disseram: não, mas aí está sendo devolvida". Pô, mas e o BNDS que não está [ininteligível] emprestando porque teve alguns empréstimos que estão na lava-jato. Foi porque a empresa não teve mais crédito, por isso que o BNDS não emprestou. Agora, se nós tivermos um empresário sério, correto, com certeza o BNDS vai emprestar para esses recursos. E mais, meus amigos, trazer eu não vou, e pelo tempo, também eu sei que é curto, mas eu trouxe atualizada aqui, a tarifa, aqui, por exemplo aqui, Montenegro, só na 386, vai para R$ 7,20, são 16%, tem que corrigir o que foi apresentado aqui; R$ 11,30 em

Fazenda Vilanova, Soledade: R$ 9,80; Tio Hugo: R$ 8,80. Eu quero dizer, meus amigos, fazemos e a sugestão. Nós temos uma comissão especial da Assembleia, mas aqui, nós temos uma prática, no Rio Grande, meu presidente da mesa, que é ter os conselhos [ininteligível]. Grupo de trabalho nos ajude, abre mais um tempo, vamos abrir esses números, vamos criar um grupo para gente poder acompanhar com técnicos, vamos discutir esses dados. O que eu sei aqui, por exemplo, 7,2% é o BID, é o lucro da empresa que vai ser implementado aqui. Falei com todos os empresários. Quem é empresário, pode levantar aqui. O empresário, hoje, trabalha na faixa de 2; 3% do seu patrimônio líquido como lucro anual. Está um empresário, ele está ali ó, fez assim com a cabeça. Gente boa, esse é um negócio da China, Schmidt, você que é empresário, tu que esteve junto conosco na luta, meu prefeito de Carazinho. Então, olha aqui, meus amigos, vamos dar um tempo, vamos ouvir isso aqui. O Brasil está com dificuldades. O cara não vai ter que ganhar na loteria aqui? Vai ganha sim, nós queremos que ele ganhe dinheiro, mas que não seja um exagero de como está sendo apresentado. Mas, muito obrigado por nos ouvir, e mais uma vez, o pedido que tenhamos mais audiências públicas e um grupo de trabalho para a gente conduzir esse trabalho com precisão. E mais, para encerrar, dizer aqui que, no estudo que está aqui comigo, vou entregar para vocês, se quiserem. Esse estudo foi o próprio Governo Federal que encomendou. EVTEA – Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Aqui, peguei, prefeito, aqui de Soledade, aqui tem vias laterais, do Itálias até o parque, são quase 4/5km. Tio Hugo tem vias laterais, aqui ó, Carazinho tem vias laterais. Então, meus amigos, vamos pegar um pouco esse estudo que o governo gastou. O Governo Federal já ouviu a comunidade, já fez o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental de Lajeado a Iraí. E que a gente possa ter essa contribuição agregada na audiência de hoje. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Ainda,

contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Os estudos foram feitos também tendo em consideração o EVTEA da BR-386. No entanto, nem todas as soluções aí presentes eram viáveis do ponto de vista

técnico e económico, tendo sido propostas as soluções alternativas que constam na Concessão.

Todas as travessias urbanas foram estudas considerando tráfego, população, transito pendular entre outros para parâmetros. Considerando todos estes

elementos as marginais que serão contempladas no estudo serão: Tio Hugo, Soledade, Fontoura Xavier, S. José do Herval, Lajeado, Estrela, Nova Santa Rita.

163. Nome: Deputado Estadual Adão Villaverde

Contribuição: Boa tarde a todos. Dr. Leonardo, Dr. Marcelo e estendendo à toda mesa, autoridades, secretário Pedro Westphalen, deputados, prefeitos, prefeitas, enfim, representações aqui do Altos da Serra do Botucaraí, da nossa região também do Vale do Taquarí. Vereadores, vereadoras, conjunto de representações regionais e senhoras e senhores. Eu também sou, Deputado Villaverde, sou professor, engenheiro, fui secretário de Estado e conheço um pouquinho também, talvez nem tanto quanto vocês, a área de infraestrutura do nosso Estado, secretário Pedro, meu colega. Eu entendo que todos nós estamos aqui, Deputado Tortelli, porque queremos a duplicação da 386, ninguém é contra a duplicação da 386. Mas, eu não gosto muito, eu, Vereador Betinho, daquele tipo de argumento, e os demais vereadores, que diz o seguinte, prefeito Zé Flávio, prefeito Maneco: "nós não podemos perder essa oportunidade social, porque ela pode não voltar mais". Eu acho que isso é uma simplificação. Eu acho que é uma simplificação. Quem está na gestão

pública, quem tem que operar na representação pública levando adiante os interesses da comunidade, não pode embarcar em qualquer oportunidade que se coloca. Tem que embarcar, no bom sentido, na melhor oportunidade que se coloca, e tem que lutar para isso. Porque a sociedade, o cidadão, a cidadã delegou, Cajar, a representação para ele, exatamente, fazer isso. E eu acho que esse debate aqui, ele tem que levar em conta algumas questões importantes. Eu diria, do ponto de vista da economia local e regional, e aqui nós estamos diante de uma região, que do ponto de vista do IDH, do ponto de vista econômico, do ponto de vista da situação dela aqui, é tido inclusive como uma das regiões mais vulneráveis do Estado do Rio Grande do Sul. Aliás, eu era secretário do Estado de Planejamento quando nós criamos aqui, o COREDE do Altos da Serra do Botucaraí. Aliás, nós criamos não, a gente apenas encaminhou, quem criou vocês foi, depois de uma grande mobilização. Muito diálogo, inclusive, regional aqui. Então, tem que levar em conta, as questões locais, as questões das possibilidades, os alcances, os limites aqui. E esse modelo aqui é muito pesado para situação local. Em segundo lugar, tem que levar em conta a questão também, econômica, do Estado do Rio Grande do Sul. O nosso modelo é um modelo rodoviarista, infelizmente. É um modelo rodoviarista. E nós temos aqui três grandes eixos de produção, Deputado Gilmar, aqui no Estado do Rio Grande do Sul. A 116 que sobe a serra, pega a RS-240 e pega a RS 122, secretário Pedro, que é um eixo importante e que chega aqui em Porto Alegre. Nós temos aqui, ou seja, A 386 que vem aqui para essa região e sobe para quem vai para o norte - noroeste e temos também a 116, que vai para o porto de Rio Grande e a 290, que vai lá para fronteira 4, portanto. Então, se nós percebermos, estou fechando aqui, só para não perder o raciocínio. Se nós percebermos todos esses investimentos e as duplicações que houveram aí, elas se deram com os recursos do orçamento público do Estado brasileiro. Então, aqui é o seguinte, está me parecendo que nós estamos alterando radicalmente o modelo. Quer dizer, a partir de agora, nós não vamos ter mais, Deputado Sossella, aqueles compromissos que o Estado brasileiro teve, o orçamento público brasileiro teve e daqui para diante tem que se virar, tem que se virar, o setor privado vai resolver essas questões. Eu acho que isso é uma enorme simplificação, porque aí é que reside o furo, e fecho aqui da seguinte questão: porque que os custos de Santa Catarina são de uma ordem de grandeza e porque que os custos aqui são de outra ordem de grandeza? Aí é que reside o furo, porque na estratégia que está sendo apresentada aqui, há uma renuncia do papel e das funções do Estado brasileiro para ajudar a construir a infraestrutura. Se a gente radicalizar nessa situação, hoje a infraestrutura, amanhã a segurança pública, depois a saúde, educação, etc., etc. E aí, evidentemente, o chamado mercado vai resolver o problema das políticas e do papel do Estado e dos seus serviços para o cidadão e cidadã. Então, eu quero fechar dizendo isso, eu acho que nós não podemos embarcar. A nossa obrigação é construir a melhor solução para nossa sociedade e

para o Estado do Rio Grande do Sul, por isso que nós estamos debatendo aqui, tentando contribuir para boas saídas nesse sentido. Obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". Ainda, esta duplicação nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental, motivo pelo qual serão iniciadas a partir do 3º ano do prazo da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma

divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.
Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

164. Nome: Ermenegildo Vicenzo (presidente da ASSURCON)

Contribuição: Muito boa tarde a todos. Eu cumprimento à mesa mais uma vez, pela quarta vez. Senhoras e senhores, aqui está posto o grande problema e a pressa dessa concessão. Na crise financeira sem fim, a Triunfo Participações e Investimentos vai contratar um especialista em reconstrução de dívidas para negociar com os credores e preparar o grupo para, no pior cenário, a recuperação judicial. A Triunfo é a dona de uma fatia do aeroporto de Viracopos e outros ativos de infraestrutura, a que nos apresentou este projeto. Não vou bater em vocês hoje, mas eu vou declarar o seguinte, a falta de sensibilidade deste Governo do Estado, aqui representado, que solicitou no primeiro ano de sua gestão, por três vezes, por três vezes, solicitou por três vezes junto ao Ministério dos Transportes, para que as estradas federais do Rio Grande do Sul fossem pedagiadas. Marcelo, você colocou que este é o local de maior PIB, pois você não sabe que essa região, 83% dos usuários são de baixa renda. Isso o Estado conhece. Vamos em frente. Competição clara neste contrato, como está colocada. Lá dentro, nós sabemos ler, lá dentro consta que a empresa vencedora terá que ter 75 milhões de fundos. Quem vai se candidatar para esta competição tendo que ter esses 75 milhões? Só que está interessado. Bom, nesses casos técnicos, não se preocupem, não se preocupem, nós vamos resolver, nós temos pessoas capacitadas para resolver. Uma coisa, o lucro, vocês ali, têm dentro desse trabalho: 25 milhões, 25 bilhões de faturamento; 8 bilhões 440 de lucro; tributos: 6 bilhões; investimentos: 7 bilhões e 800. Desde quando uma concessão pública tem que pagar, de novo, tributos? Não tem problema, nós não vamos bater em vocês. Nossos técnicos, engenheiros, já estão entrando, já entramos com o processo junto ao TCU e junto ao Ministério Público Federal. Lá, vocês vão apresentar as minutas, e vocês não vão apresentar, de novo, por ser chulo, a velha prostituta travestida de donzela. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que a Sociedade de Propósito Específico criada pelo vencedor de um projeto de concessão como o da Rodovia de Integração do Sul, ou de qualquer outro projeto voltado para a prestação de serviços públicos trata-se de uma empresa de direto privado, sendo portanto submetida ao regime de impostos sobre a renda de pessoas jurídicas.Ainda, se o montante anunciado como sendo de R$ 75 milhões refere-se à Garantia de Proposta exigida para as Proponentes interessadas em participar do certame licitatório (bid bond), trata-se de fato de um valor à demonstração de compromisso da licitante em honrar a proposta apresentada no certame licitatório.

Todos os valores relativos ao projeto, a exemplo de outras garantias, custos operacionais, investimentos e rentabilidade, estão disponíveis no arquivo "planilhas", divulgado na página da audiência pública. As mesmas também constarão dos documentos a serem divulgados após os ajustes oriundos das contribuições da audiência pública.

165. Nome: Deputado Estadual Vilmar Zanchin

Contribuição: Eu saúdo à mesa e a todas as senhoras e os senhores. Como os representantes da Agência Nacional dos Transportes, nós também parlamentares, estamos aqui, mais para ouvi-los do que para falar. Estamos diante, talvez, de algumas contradições. Esta região, e falo, especificamente, aqui do Alto da Serra do Botucaraí é uma das regiões que mais necessita de investimento e infraestrutura do nosso Estado. E talvez, é a que menos possa arcar com os custos de um pedágio. O Governo Federal tem a intenção de melhorar a infraestrutura do país, não é de hoje, mas não tem recursos no seu orçamento para fazer os investimentos. E as empresas que participarão das licitações futuras querem vencer o certame tendo o maior lucro possível. Nós estamos, portanto, nesse processo que está em curso, na busca do consenso. A menor tarifa para o usuário, o maior lucro para a empresa que vai administrar a rodovia, atendendo os interesses da autoridade concedente e o desafio é que a concessionária e o usuário também sejam contemplados. Quero dizer aqui para vocês que não tenho nenhuma pretensão de vir aqui, eu que, embora vizinho, não pertenço a essa região, não moro aqui, embora represento essa região, se vocês soledadenses e todos os municípios aqui que pertencem à 386, o nosso vale do Taquarí, devem aderir os termos que estão sendo proposto aqui pela agência. Eu não tenho nenhum preconceito, secretário Pedro, em relação a pedágio. Isto está no mundo, não é criação nossa. E talvez, seja a alternativa que nos resta para ter investimentos. Agora, meu prefeito Paulo, e aqui encerro a minha manifestação. A região de vocês, todos os envolvidos, e aqui vale para o Vale do Taquari também, devem se posicionar sim, de forma clara. Nós queremos ou não queremos a duplicação com todo acampanhamento dos valores que irão custar aos usuários? Porque a decisão de vocês, nós estaremos juntos para defender e quem sabe um dia, ninguém poderá cobrar de alguém por uma decisão equivocada. Para concluir, há possibilidade em, ocorrendo o certame de ter um tratamento diferenciado para esses municípios que margeiam a BR com um custo menor para àqueles veículos emplacados aqui? É o meu questionamento. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela contribuição e informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais

necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

166. Nome: Ronaldo Becker Brito (chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal)

Contribuição: Já quebro o protocolo e cumprimento a todos para ganhar alguns segundos. A Polícia Rodoviária Federal, mais uma vez afirmo, tenho uma visão neutra, cética, isenta de qualquer interesse, simplesmente técnico e de apoio à sociedade, seja qual for, o que a sociedade decidir, estaremos junto com a sociedade, pois somos Estado, não somos Governo. Não vou repetir as falas de ontem, que já me coloquei em alguns aspectos técnicos, que já foram respondidos e avaliados pela mesa. E afirmo que, todos devemos tem uma visão panorâmica da situação, não uma visão monocular, temos que ver tudo o que está na balança, tanto para o lado quanto para o outro. Nós entendemos o momento histórico de valores bilionários e sabemos que 1 hora de rodovia parada custa mais de 1 bilhão, que um acidente com morte custa mais de R$ 500 mil, que um atraso de 1 hora numa viagem é um custo bilionário no progresso de toda a nação. Nós, melhor do que ninguém, conhecemos cada metro desse asfalto. Passamos o dia inteiro recolhendo corpos, atendendo acidentes, prestando auxílios, sabemos, exatamente, onde têm problemas de estrutura, de canalização, de água em cima da pista, de animais que se soltam, tudo, conhecemos tudo o que tem nessa rodovia. Não temos o conhecimento técnico de modelagem, de engenharia que a ANTT e o DNIT têm, mas temos um conhecimento prático que é indispensável à construção deste projeto, se é que ele vai sair. Soledade, Lajeado e Estrela, de acordo com o projeto, está carente de transposições e vias laterais. Isso é essencial para esses municípios. Nós sabemos quantas vidas se perdem por causa desses detalhes. Há, um estudo de viabilidade, que eu já li bastante, mas eu gostei da tua impressão, eu vou querer uma depois, Deputado Sossella, que é muito interessante que seja analisada, se é que não o foi. Ele é muito especifico, muito profundo. Três minutos é muito pouco para polícia rodoviária ser escutada. E nós, desde 2015, já enviamos cinco ofícios para participar do processo, e o nosso pedido é, por favor, nos escutem, por favor, agendemos uma reunião para que nós especifiquemos todos os pontos que nós elencamos até hoje, das necessidades. Nós sabemos aonde há congestionamento, aonde há a possibilidade de se fazer uma transposição subterrânea. A gente conhece tudo, tudo, cada árvore que está caindo em cima dessa rodovia, então, pedimos, o nosso questionamento é esse. Assim como nós temos uma integração muito positiva junto com o DNIT, que recebe

uma verba... pede uma verba desse tamanho e recebe uma verba desse, a gente tem que tirar água de pedra. Juntos a gente decide aonde vai aplicar, o que vai fazer para salvar vidas e, é isso que a gente pede para vocês, que juntos nós construamos algo extremamente positivo para a sociedade brasileira, gaúcha, e dos municípios que abrangem todo o pólo. Era isso e uma boa tarde.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015).

Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Todas as travessias urbanas foram estudas considerando tráfego, população, transito pendular entre outros para parâmetros. Considerando todos estes

elementos as marginais que serão contempladas no estudo serão: Tio Hugo, Soledade, Fontoura Xavier, S. José do Herval, Lajeado, Estrela, Nova Santa Rita.

167. Nome: José Flávio Godoy da Rosa (prefeito de Fontoura Xavier)

Contribuição: Boa tarde cidadãos, cidadãs, à mesa. Sou prefeito de Fontoura Xavier. Temos uma grande extensão da BR-386, localiza a Vila Assis, uma vila nossa. Mas, de 50 pessoas morreram quando nós tínhamos pedágio ali. Eu era prefeito em 2012, no trevo de Vila Assis morreram três vice-prefeitos de cima, antes ali naquele trevo. Pedimos muito, fizemos protesto, a região inteira baixou da Botucaraí, trancamos asfalto, queríamos os pedágios, queríamos os acessos laterais, nunca conseguimos. Nós... companheiros nossos que morreram, e eu quero dizer uma coisa para vocês aqui: nós estamos ainda, traumatizados, vocês de Brasília, porque os assaltos estão acontecendo em nossa região. Ibirapuitã, dia 8 de março, em Fontoura Xavier, os bancos estão sendo levados, o dinheiro do pessoal também, pessoas morrendo, sendo mortas por falta de policiais. Estamos traumatizados sim,

vocês viram na internet e viram também na televisão. Mas, se observar, que imaginar que nós botarmos pedágio de novo, em Fontoura Xavier, seria solução... eu tenho um exemplo, que vocês da região sabem. Nós tivemos um acidente, ali próximo, na frente do Parque das Tuias, com uma ambulância da prefeitura. Cajar Nardes está aqui, deputado federal, nós... morreram quatro pessoas ali e o pedágio estava ali há 2, 3 quilômetros da onde estava o pedágio. A polícia federal foi lá fez o levantamento, a técnica e disse: "morreu porque deu aquaplanagem da ambulância". Morreram quatro pessoas: criança, mulheres e o motorista da prefeitura. O quê que sobrou para nós? Agora eu, prefeito da cidade, recebi agora e estou pagando, a partir de agora, R$ 2 milhões de indenização para as famílias. Eu fui esses dias à Brasília e nem conhecia o Deputado Cajar Nardes, cheguei no gabinete: "ó, tchê, tu é do Rio Grande, arruma um dinheirinho para nós". Nós começamos a pagar a partir de janeiro, R$ 2 milhões das pessoas que morreram, prefeito de Soledade, há 2, 3 quilômetros do pedágio. O pedágio não pagou nada. Era ele que era responsável porque tinha água na pista, aquaplanou a ambulância, que enfiou debaixo do caminhão e morreram as pessoas. Pessoal, somos sinceros. Ontem nós estávamos com a cooperativa de Encantado, a COSUEL, estava lá o presidente conosco, debatendo em Fontoura Xavier, uma cidade de 12 mil habitantes, 11 mil e poucos habitantes, aonde que tem leite... nós estávamos discutindo um projeto para trazer para Fontoura Xavier, uma extensão da COSUEL, e eles faceiros e nós [ininteligível] tudo o mais, ele disse: "bah, José Flávio, eu acho que vai murchar o projeto, porque os pedágios vão levar da COSUEL, 2 milhões por ano". 2 milhões por ano. Vai inviabilizar. Não vai dar para passar o caminhão de ração, não vai dar para passar os frangos, não vai dar para passar os suínos. Então, companheiros da região do Alto da Serra do Botucaraí, pedágio não é só nós pensarmos na duplicação, é pensarmos em emprego que não vai vir mais para cá. As empresas não vão se instalar aqui porque o pedágio vai levar o lucro, entenderam? Então, assim ó, companheiros prefeitos, é muito bom o discurso, é bonito. Nós vamos ganhar o ISSQN sim, que vai dar um dinheiro bom para os nossos municípios, mas vai afastar os empregos e a violência vai camperear mais forte no Alto da Serra do Botucaraí. Somos a região mais pobres, companheiros da mesa, e vamos continuar sendo cada vez mais pobres. E o êxodo rural vai camperear, vão embora. Por isso que nós temos que achar meio sim, de nós termos um projeto diferenciado. Queremos a duplicação, mas queremos com dinheiro público, que o dinheiro seja bem aplicado e aí sim, nós tenhamos boas estradas para toda a nossa região.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o

DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". Ainda, esta duplicação nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental, motivo pelo qual serão iniciadas a partir do 3º ano do prazo da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados,buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

168. Nome: Emanuel de Jesus (prefeito de Taquarí)

Contribuição: Boa tarde a todos. Uma saudação especial à mesa. E, meus amigos da mesa, eu queria cumprimentar aqui, em nome de todos os presentes, em nome de todas as autoridades, nós, Deputado Altemir Tortelli, que, acho que a mesa não conhece o deputado. O Deputado Tortelli é um dos melhores deputados que já passaram pela Assembleia legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, é um representante legítimo dos municípios, do pequeno agricultor. E o fato de ele ser incisivo e de ser muito firme nas suas posições, é justamente o que me orgulha de ter ele como deputado aqui no Estado. Então, a mesa talvez não conheça, a capacidade do deputado, mas ele com certeza, está aqui preocupado com o futuro do Estado. E a partir dessa abertura, eu queria me cuidar para não me tornar repetitivo com os colegas que já e com as demais audiências públicas que a gente participou. Já somos "amigos" do pessoal da mesa, já estão acostumados com a gente. Mas, de tudo que vem se passando nesse processo, tem uma coisa que me preocupa muito, que é olhar para as pessoas e dizer para elas o seguinte: "se não for assim, não tem alternativa". Isso para mim é de uma irresponsabilidade, de um desânimo completo. Nós olharmos para

prefeito, olharmos para o cidadão, olharmos para os municípios e dizer: "olha, se não for assim, não dá, não vai duplicar nunca, tem que ser assim". Mas, esse discurso é o mesmo que foi feito quando foram implantados os pedágios, àqueles que a gente ficou 15 anos sofrendo aqui no Estado. A desculpa de um pedágio é sempre investir porque o Estado não tem dinheiro. Então, só fazer isso de parênteses, para finalizar dizendo que ninguém é contra o pedágio, ninguém é contra o pedágio. Eu não sou contra o pedágio. Agora, este pedágio, do jeito que ele está sendo proposto, não dá. E eu tenho certeza, de que todos que vieram aqui, ninguém é contra o pedágio. Se ninguém é contra o pedágio, bom, vamos ter um pouquinho mais de calma. Esse processo se iniciou em janeiro e fevereiro, no meio das férias, com a audiência pública sendo feita na véspera do Carnaval, em Brasília, impossibilitando a grande maioria de participar. Então, vamos com calma! Vamos estender aquele calendário. Todo mundo que se pronunciou aqui, disse que tem contribuição por fazer. E aí, eu pego o exemplo da Polícia Rodoviária Federal, ninguém melhor que a polícia, conhece as rodovias e a polícia não foi ouvida. A polícia não sentou na mesa para dizer onde tem que melhorar, onde é que não tem. Ou seja, o projeto foi feito de maneira açodada, rápida. Talvez se tivesse feito o processo inverso, ouvir primeiro os municípios, ouvir a polícia, ouvir as autoridades, ouvir o Governo do Estado, para depois a gente apresentar o projeto. Talvez a gente não estivesse debatendo tão fortemente sobre este tema. E para finalizar, que é um assunto que está passando batido em todas as apresentações da mesa, em todos os representantes do Governo Federal, que defendem o pedágio. Como se chegou ao valor de R$ 10, R$ 11 por tarifa? Como é que se faz esse cálculo? Como é que chegou a esse valor? Qual é a justificativa para daqui até Porto Alegre, ir e voltar, dar quase R$ 100 por carro? Imagina quanto vai ser o caminhão? Nós queremos saber. Como é que chega a esse valor? Quem sabe a gente olhando essa planilha, não vá baixar esse valor?! Quem sabe nós não vamos tornar ele, um valor que dê para gente engolir e concordar com ele?! Então, vamos ter calma, nós já propomos a formação de um grupo de trabalho, com calma, para poder olhar os números, para poder pegar as propostas, para gente aprender com os problemas que a gente teve no passado e construir uma solução verdadeira, uma solução que seja boa para todos, que seja boa para empresa. Ninguém quer que a empresa não ganhe, ela tem que ganhar, ela está investindo, mas nós também não temos que só dar para a empresa, nós temos que dar para os municípios, nós temos que dar para população. E, de novo, não façam, e eu sei que a mesa não está fazendo isso, mas, não façam chantagem com o pessoal do Rio Grande, de dizer que a única maneira de duplicar a rodovia é botando pedágio. Não dá para gente discutir o assunto assim, porque esse contrato tem 30 anos e pode se renovar por mais 30. E a responsabilidade nossa tem que ser muito maior que isso, para gente achar uma solução que seja boa para todos. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

169. Nome: Flávio Lammel (ex-prefeito de Victor Graeff, ex-presidente da FAMURS)

Contribuição: Boa tarde a todos. Flávio Lammel, ex-prefeito de Victor Graeff, ex-presidente da FAMURS e estou aqui hoje, representando o Deputado Ronaldo Santini. Quero dizer para mesa e para os nossos... pessoal de Soledade e toda região. Eu estive essa semana, a oportunidade de ir à Joinvile. Saí de Porto Alegre, pagando dois pedágios dentro do Rio Grande, deu R$ 20,80 e depois, de Santa Catarina, da ponta de Santa Catarina até Joinvile, mas três pedágios de R$ 2,60, totalizando R$ 7,60, mais ou menos, o valou do pedágio numa estrada maravilhosa. Eu quero saber assim, o quê que o Poder Federal tem contra os gaúchos? O quê que tem contra nós, do Estado do Rio Grande do Sul? Quando é pedágio aqui no Rio Grande do Sul, o valor é 10,12, R$ 15. Quando é Santa Catarina, Paraná, São Paulo, é R$ 2,60, é R$ 3. O quê que nós temos de diferente do resto do país? Nós já contribuímos com a Lei Kandir enormemente, quando as nossas exportações não são

taxadas. O FPE, que é o Fundo de Participação dos Estados, nós contribuímos como nordeste, com outros Estados do nosso país, fortemente porque o Rio Grande do Sul, a região sul tem que contribuir com os Estados. E aí, quando vem investimento, não vem. Fazem investimento na BR-101, em Santa Catarina, aí o pedágio pode ser R$ 2,60. "Ah, tem que fazer investimento na BR 386", não vem investimento federal. Então, nós precisamos ter uma resposta do Governo Federal. E estão aí os nossos deputados, enfim. O quê o Rio Grande tem de diferente? O que nós temos de diferente? O Marcelo quando faz aqui apresentação da integração lá de São João do Sul, que é Torres até aqui, qual é a integração que nós temos, da nossa região com Torres? A nossa integração é do Porto do Rio Grande. Nós produzimos aqui, Marcelo, aqui produzimos soja, trigo, milho, enfim, temos uma grande produção aqui. Mas, nós não temos nenhuma vinculação com Torres nem com Rio Grande e com São João do Sul. As pessoas da nossa região quando vão para o litoral, elas vão aqui por Lajes saindo lá em Florianópolis, [ininteligível] litoral de Santa Catarina. Então, o quê que a nossa região tem com tudo isso? Então, eu gostaria de saber essas questões de vocês, e também dar uma contribuição, dizendo o seguinte, que façam a duplicação, mas estipulem um prazo para conclusão da duplicação. Ao invés, de começar no 3º e terminar no 8º ano, 5 anos para estar duplicada. A iniciativa privada é maravilhosa, ela faz tudo bem. A iniciativa privada é que dá certo, é que acontece na iniciativa privada, então, estipulamos um prazo, 5 anos para duplicação, e aí nós começamos a pagar pedágio. Acho que essa é uma boa solução para nós.

Resposta da área técnica: A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Cabe também salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes ainda, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da

proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.
No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.
Ainda não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não sendo, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

170. Nome: Edson Ivo Stecker (vereador de Soledade)

Contribuição: Boa tarde a todos. Minha saudação à mesa. Em nome do nosso prefeito municipal, Sr. Paulo Ricardo Cattaneo, cumprimento a todas as autoridades presentes: prefeitos, vereadores, secretários dos Estados. É sempre uma satisfação e uma alegria recebê-los em nosso município, no Alto da Serra do Botucaraí. Marcelo Fonseca, você merece a taça pela sua colocação e a sua apresentação, vendendo o seu produto. Você é o melhor vendedor que eu já conheço. Soledade, no Brasil, você pode vender até em marte, conseguir vir aqui, fazer a sua colocação, do seu produto, dos pedágios e dizer para nós que pedágio gera empregos. Sinceramente, meus parabéns, você merece, é um bom vendedor. Gostaria de saber, e que se clareasse, fica uma pergunta: porque que não estamos discutindo os caminhões? A parte mais interessada que transporta tudo o que já foi se falado aqui pelos prefeitos, pelas autoridades, em especial da nossa região norte do Estado. Levo além fronteira, secretário do Estado, passando por Barros Cassal, eu convido para o senhor passar. Acredito que o senhor não tem passado por Barros Cassal. Os caminhões... tem buraco em cima do barranco, aguardando vaga para entrar, Sossella. Os caminhões são quem transportam a riqueza deste país, e porque que não é discutido aqui e não é aberto, já que vocês, desculpem a expressão, todos da mesa tem um chefe chamado ministro dos transportes, e vocês disseram ontem, lá em Lajeado, que o chefe de vocês determinou a ampliação desse prazo até dia 31 de março e a discussão das tarifas, que é o mais importante. Dessa maneira, sou totalmente contrário. Se discutisse as tarifas, que é o mais importante, viessem aqui discutir, em especial com a classe dos caminhoneiros, que aqui tem a maior importância nesse país e não está dando, nesse momento ninguém está olhando para os caminhoneiros. Está só pagando a conta. A duplicação só os recursos do IPVA já chega para duplicar. A tarifa a R$ 0,12 o quilometro... como é que se chega a esse número? De onde se tira esse número, Tortelli? Então fica... dessa maneira somos contrários.

Todos os prefeitos da nossa região, inclusive o nosso, já se colocou ao contrário, desta maneira. Duplicação é sonho. Até seria favorável aos pedágios, se existisse uma duplicação e viesse discutir a tarifa, mas primeiro duplicar para depois cobrar. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Sobre a duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão, tal antecipação levaria à necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento. A experiência mostra que as concessões rodoviárias agregam valor, pela segurança, facilidade de acesso e pelo encurtamento do tempo para acessar os destinos objetivados, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência. Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na redução de

acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva e da sociedade servida pelo sistema rodoviário concedido.

171. Nome: Gustavo Baldissera (vereador de Soledade)

Contribuição: Inicialmente, o meu boa tarde a todos. Cumprimento o presidente da audiência, Leonardo Cavalcanti, saúdo a mesa. Senhores prefeito, prefeito Cattaneo, de Soledade, senhores vereadores de Soledade e da região, deputados estaduais e federais presentes e à comunidade soledadense e regional, aqui presentes. Na terça-feira, 14 de março, nós realizamos no bairro Botucaraí, uma audiência pública em que nós quisemos ouvir a comunidade soledadense, ouvir as pessoas que residem nas margens da BR-386. Eu conversava ontem, na audiência de Lajeado, participei da audiência de Porto Alegre, e destaco aqui a minha preocupação com a construção de obras que visem a garantir a vida das pessoas que residem nas margens destas rodovias. para se ter uma ideia, no bairro Botucaraí, são quase 5 mil pessoas que residem lá, e são diversos acidentes que acontecem todos os anos com vítimas fatais. A minha mãe foi vítima de um acidente naquela rodovia, para se ter uma ideia, na década de 70. Mas, quero dizer que, eu analisei o edital e aqui eu venho novamente fazer esse apelo, para que haja a previsão no edital, de uma forma clara e concisa. Da implementação dos tão sonhados redutores eletrônicos de velocidade, que é uma luta histórica do povo de Soledade. Das construções das vias laterais ou ruas marginais, dentro do quilometro 245 a 247, que não está previsto no item 3.2.1.2, do programa de exploração de rodovia. Peço também a realocação, a construção de mais uma passarela. O representante da Polícia Rodoviária Federal conhece e citou aqui, é importante pelo menos mais três passarelas. No edital, a previsão de construção seja de acordo com o cronograma de ampliação e capacidade. Eu peço que seja considerada a construção imediata das passarelas porque é um dispositivo que vai evitar acidentes e vai salvar vidas. Peço a implementação do sistema de iluminação na rodovia, no perímetro urbano, no trecho urbano dessa rodovia. Sei que o edital prevê, mais não há previsão de forma específica. Em minha opinião, dá margem para concessionária, com perdão da palavra, não fazer. Dá margem para não fazer. E, por fim, o tempo está esgotando, a construção de uma passagem elevada, de um viaduto elevado, o senhor Idionei Oliveira Vieira citou uma passagem subterrânea, mas uma passagem elevada, isso até o 2º ano. Todas essas obras, elas são reivindicadas há décadas pela comunidade soledadense. Nós não suportamos mais perder irmãos, perder familiares, conhecer amigos que perderam a vida nessa rodovia. Então, saúdo a preocupação de vocês com o conforto dos usuários, mas é necessário, e

vital que haja preocupação com a vida das pessoas que residem às margens desta rodovia, especialmente aqui em Soledade, do bairro Botucaraí. Seria isso. Muito obrigado e uma boa audiência a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Vão ser incluídas vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente.

Já estava contemplada a iluminação de todas as travessias urbanas, retornos e interseções em desnível.

Estão previstos mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos.

Além das duas passarelas, já estavam previstos 2 diamantes e agora uma passagem inferior, pelo que existem 5 possibilidades de transposição da BR-386.

Tendo em consideração as possibilidades de atravessamento previstas, a construção de um elevado não se justifica do ponto de vista económico.

172. Nome: Pablo Vaz, (professor do movimento contra os pedágios de Soledade)

Contribuição: Bom, boa tarde a todos aqui presentes. Principalmente à nossa população de Soledade e região. Acho fundamental a participação. Mas, sinceramente, eu estou com uma dificuldade de cumprimentar à mesa, porque, quem sabe, depois possam elucidar, eu posso estar errado, mas para que acontecesse essa audiência aqui, nós tivemos que mover muito: executivo, deputados, muita ação para que ela acontecesse. Devia de ser uma ação, essa audiência ser uma ação normal e simples, de uma região que vai receber duas praças de pedágios. Então, nós tivemos que ir atrás de deputados, prefeitos, vereadores se movimentaram para que acontecesse a ação em Lajeado e aqui, depois aqui em Soledade. Lembro que nós íamos nos organizar para ir lá em Lajeado e pedir para que acontecesse, suplicar para que acontecesse a audiência aqui em Soledade. E isso não pode acontecer. Em nenhum momento, nós, o povo, tem que suplicar alguma coisa, principalmente para praças de pedágios que vão estar aqui em nossa cidade, por 30 anos. Então, isso, em nenhum

momento, deve acontecer. Quem sabe depois possam me elucidar essa questão. Eu acho que esse é o primeiro xingamento, sabe? Vocês não olharam nos nossos olhos e nos xingaram de caipiras interioranos. Mas, esse é o primeiro xingamento a nós. O segundo xingamento é o edital. Sinceramente, eu sou professor de história, não sou técnico nesse edital, mas eu vi muitos técnicos que falaram que é um edital, totalmente errado, não serve para o nosso município, e isso a gente vê, dois pedágios. Mas, questões até de formatação, de cálculos. Existiam cálculo que chegavam a 110%. Uma criança do 5º ano sabe que não existe tal cálculo. Então, esse foi o segundo grande xingamento, as praças de pedágio uma hora estavam numa parte, outra hora na outra, não se sabia ao certo. O edital inicial, não o da apresentação. A apresentação aqui foi muito bonita, parabéns. Mas, o edital inicial totalmente errado, porque a gente acompanhou, a gente sabe interpretar documentos. E o terceiro grande xingamento para nós, são as duas praças de pedágio que cercam a nossa cidade. Isso não nos cabe. Não tem nenhuma forma de justificar. A região mais pobre do Rio Grande do Sul, temos Lagoão aqui, que está em primeiro lugar em analfabetismo, uma cidade vizinha aqui. Não sei se vocês já foram para ali, mas se passarem por ali, vão enfrentar uma estrada RS que está horrível, com crateras enormes. Então, nós de Soledade, estamos tentando nos organizar como um pólo educacional da região, estamos com a UERGS, estamos com os campos do PF, e como que a gente vai se organizar tendo esses pedágios. Os nossos estudantes vão para Carazinho, para Passo Fundo, estudar, com muito custo, com ajuda do Executivo e como que a gente vai se organizar? Então, nós do movimento, somos totalmente contra os pedágios, contra qualquer forma de pedágio. E a gente sabe que os nossos impostos já são altíssimos para condicionar a isso. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, no que tange a erros formais apontados no Programa de Exploração da Rodovia, os mesmos serão ajustados, mas podemos afirmar que os mesmos não permitam afirmar que o Edital, o qual refere-se aos procedimentos a serem observados pelas Proponentes e pelo Poder Concedente durante o certame licitatório, esteja errado.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para

os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

173. Nome: Eduardo Vaz (vereador de Fontoura Xavier)

Contribuição: Saudando à mesa e as demais autoridades. Aqui me demonstro contra os valores de tarifas e prazos de concessão desse projeto. O IPVA e tantos outros impostos, onde veremos o retorno de nossos tributos. A BR-386 é o acesso às nossas casas, ao nosso mundo. Se concedido nos termos apresentado um só carro que trafegue duas vezes por semana em nossa BR, gastará R$ 35 de ida, somando-se à volta, chegamos ao valor de R$ 70. Duas vezes por semana, chegamos ao valor de R$ 140, quatro vezes por mês, chegamos à casa dos R$ 561 e, doze vezes por ano, chegamos à casa de R$ 6.000. Meus valores ainda não estão corrigidos. Estou falando de duas vezes por semana, ao decorrer de um ano e usando valores de veículos leves. Qual será o valor pago por veículos de cargas? Qual valor chegaremos ao longo dos 30 anos de concessão? E ainda, se possível, prorrogados por mais 30. Nossos combustíveis, alimentos, fretes, transporte, ficarão mais caros, proporcionando até mesmo, um negativo impacto financeiro em nosso dia-a-dia, até mesmo para quem da BR não fazer uso. Ficará mais caro para todo mundo. Bem sabemos que melhorias estão sendo feitas com recursos públicos, outras já concluídas, em pontos-chaves de nossa BR, para um melhor fluxo. Cito as novas faixas estendidas desde São José do Herval à Soledade, e também, as melhorias no trevo da Vila Assis. Sabendo que não é a inflação que estoura e sim, os valores da corrupção. Peço às demais autoridades públicas e cidadãos que, vamos dialogar essa concessão logo ali na frente, quem sabe até mesmo com um novo governo, mais estabilizado. É tão jovem a reforma previdenciária, prestes a ser votada, e isso tem que ser incluído, pois logo ali na frente surtirá efeito. Temos outras reformas no Congresso, prontas para ser votadas, administrativa, a política, porque não a tributária? Quais surtirão melhorias na arrecadação, gestão e aplicação de recursos? Peço para que o governo cumpra seu dever de ser Estado. Vamos conversar logo ali na frente. Meu muito obrigado.

Resposta da área técnica: outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, no que tange a erros formais apontados no Programa de Exploração da Rodovia, os mesmos serão ajustados, mas podemos afirmar que os mesmos não permitam afirmar que o Edital, o qual refere-se aos procedimentos a serem observados pelas Proponentes e pelo Poder Concedente durante o certame licitatório, esteja errado.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões

do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari. No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, são valores de Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram e não são os valores que serão efetivamente pagos nas praças de pedágio.

Sobre a aplicação de recursos arrecadados pela União, cabe destacar que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. Para se ter uma ideia, o orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade a implantação de melhorias e ampliação de capacidade em novas obras.

O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários e vídeomonitoramento da rodovia.

É importante que se esclareça que concessões rodoviárias historicamente são promotoras de desenvolvimento e não de qualquer freio à circulação de mercadorias ou da instalação de empresas nas regiões em que se encontram. O exemplo principal dessa experiência de estímulo ao desenvolvimento é dado pelo estado de São Paulo, que ingressou em um forte programa de concessões desde a década de 1990, fazendo com que hoje tenha suas rodovias principais amplamente pedagiadas. A experiência mostra que os pedágios instalados não ofereceram obstáculo à expansão industrial e comercial vivida pelo estado, pelo contrário, ajudando a fortalecer a posição de centralidade perante o país, amparada em uma infraestrutura rodoviária de referência.

Esse efeito decorre em grande medida pela redução de custos operacionais (depreciação dos veículos, redução dos custos de manutenção e reposição de peças, redução dos tempos de viagem e maior previsibilidade quanto ao horário de partida e chegada), sem contar na

redução de acidentes, sobretudo com vítimas fatais, cuja precificação é de natureza mais abstrata. Estudos realizados a partir de softwares especializados demonstram que a redução de custos promovida na economia é superior ao recurso investido na rodovia, gerando efeitos positivos em toda a cadeia produtiva.

174. Nome: Cristian Sangali (servidor público do movimento contra os pedágios de Soledade)

Contribuição: Boa tarde a todos. Cumprimentando à mesa, cumprimentar as demais autoridades. Hoje eu vou ser mais light. Nós não podemos aceitar esse modelo que está aí. Infelizmente, ele é muito oneroso. A apresentação do Sr. Marcelo é muito bonita. Ah, aparece ali as "tarifazinhas", 9 "pila"! Mas, cadê a tarifa dos caminhões? Sabem quanto que é a tarifa dos caminhões? É aquele preço que está ali, por eixo. Um caminhão para ir de Soledade a Porto Alegre e voltar, vai custar R$ 400. Dá onde que vai sair esses R$ 400? Dá onde que vai sair esses R$ 400? Vai aumentar o gás, vai aumentar os alimentos? Quantos... nós aqui que somos a região mais pobre do Estado, quando que nós vamos se desenvolver, se as nossas principais saídas vão estar isoladas. O nosso pólo, eu até dizia antes para o Dr. Diógenes ali, o nosso pólo regional aqui é Passo Fundo. para ir para Passo Fundo nós vamos ter pedágio. Quer ir de carro? É R$ 20, ida e volta. Isso quando for implementado, depois já corrige com a inflação... até termos a duplicação, ah, vai estar, tranquilamente, em R$ 15, podem esperar. Então, assim, ó, é um atropelo muito grande, nós não podemos aceitar esse modelo. Nós temos que lutar pela duplicação sim, mas com os recursos do governo, os nossos recursos, como bem falou o prefeito! Cadê a participação do governo? Não tem nenhuma. A CIDE... ô, vamos fazer emendas impositivas no orçamento da União? No orçamento do Estado? Vamos ver quanto que arrecada de IPVA, as regiões atingidas, os municípios atingidos e vamos fazer isso aí retornar para a duplicação. Não podemos aceitar simplesmente, "puxa do bolso e paga". Está aqui o Chiarello, ali ó! Chiarello vai para Porto Alegre, vai aumentar também, consequentemente, o valor do guincho vai aumentar. Tudo vai aumentar. O Berte vai lá buscar areia, vai aumentar o preço da areia, vai aumentar, a construção civil em Soledade vai ficar mais cara. Tudo fica mais caro. Tudo, quem paga somos nós. É tudo muito bonito, olhar no papel é uma beleza, mas depois pagar? Eu, graças a Deus, estou lutando contra, e o futuro, a história vai dizer, quem estava contra e quem estava a favor. Eu estou no movimento contra e sou totalmente contra. Obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Cabe também salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica,

tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Quanto a contrapartidas da União, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade. O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

175. Nome: Deputado Estadual Altemir Tortelli

Contribuição: Obrigado, Leonardo. Ontem não chamei ele de Leonardo, hoje, vou chamar de Leonardo. Ontem só saudei à mesa, mas quero saudar os secretários, saudar os deputados aqui presentes, saudar os prefeitos, vereadores. Todas as pessoas que estão aqui sintam-se saudadas. Eu fui o último a falar ontem, quase 10 da noite, na audiência em Lajeado e participei de parte da audiência em Porto Alegre. E quero reafirmar o que falei ontem, a comunidade está dando um banho de sabedoria, está dando um banho de civismo, está dando um banho de sinalização para o governo, que não vai mais ter política de goela a baixo. Parabéns, vocês estão mostrando que querem um país democrático, um país que o governo tem que consultar. Não é consultar os seus pares partidários, é consultar todos da comunidade: empresários, trabalhadores, sindicatos, universidades, parlamentares, especialistas. Acho que esta é a grande demonstração da sabedoria do povo gaúcho nessas três audiências que eu participei. Não é assim em todos os debates, não é assim em todas as situações, então, parabéns, à população e à sua liderança, que estão

demonstrando essa grandeza de cidadania e de democracia. Primeiro lugar. Segundo, eu fico muito ansioso sim, Leonardo, fico muito ansioso com situações, com as que eu vi ontem e com as que se repetiram hoje. Fico ansioso, nervoso, e às vezes até, a gente perde as estribeiras e aí... o Edson é muito parecido comigo, às vezes, lá na Assembleia nós temos os nossos chiliques, mas depois já nos desculpamos, e vamos construir os projetos. Eu acredito que nós temos que compreender, e o governo tem que compreender e vocês, como técnicos, têm que compreender que a diferença para comunidade, entre um projeto de investimento de recursos públicos numa região, como duplicar um asfalto, não precisa fazer grandes consultas, é uma necessidade. Não precisa nem consultar os prefeitos, certamente os prefeitos, os empresários, os trabalhadores, não gostariam de fazer grandes debates sobre qual é o projeto da duplicação da 386. O que nós queremos é que ela duplique com a melhor tecnologia, que fato tenha o ritmo, não pode ser em 100 anos, tem que ser no ritmo mais rápido. Mas quando se trata de uma concessão, quando se trata da ausência do Estado com os recursos públicos, quando se trata de dinheiro público que vai ser transferido para iniciativa privada, porque eu duvido que uma concessionária puxa do seu dinheiro para fazer investimento. Ela pega dinheiro que é nosso, do povo, do FAT, do FGTS, que vai para o BNDES e aí, o BNDES empresta para as concessionárias. Essas grandes empresas não botam o seu dinheiro em risco. Botam o dinheiro das instituições financeiras públicas e só botam porque tem o BNDES, Banco do Brasil e Caixa Federal. Se não, talvez não fariam as concessões, primeiro lugar. Segundo lugar, quem paga, de fato, o pedágio, não será o governo e nem a concessionária, meus amigos. Portanto, respeitem as pessoas, respeitem as opiniões, mesmo que, às vezes, não sejam profundamente elaboradas. As pessoas estão aqui falando dos seus sentimentos, das suas vidas, dos seus empreendimentos, de projetos de empresas que têm 100 anos, 70 anos, de prefeituras que estão aqui constituídas que tem que responder às suas comunidades. Concessão é muito mais sério. São 13 bilhões de investimentos, legal, quem vai pagar? Quem vai pagar esses investimentos? Quem vai pagar são os empresários, quem vai pagar são os cidadãos que vão receber os produtos com os preços mais altos nas suas casas. É o agricultor, é o produtor rural, é a indústria, é o comércio, é o professor, é nós que vamos pagar quando usarmos, fizermos o transporte, os caminhoneiros e os automóveis. É nós que vamos pagar. Portanto... acho que a comunidade está pedindo só uma coisa, só uma coisa. Vamos dialogar, vamos colocar na mesa a ciência e o conhecimento que vocês têm, que nós respeitamos. Até porque nós ouvimos, ninguém vaiou vocês. Nas duas, três exposições que eu ouvi, ninguém vaiou. E acho que tem temas e questões colocadas que poderiam ser vaiadas, mas nós não vaiamos. Eu, por exemplo, acho um absurdo, sinceramente um absurdo, o maior órgão público se utilizar de uma empresa privada, como a Confederação Nacional dos Transportes, que faz uma análise de satisfação dos asfaltos públicos e

privados. Eu acho que essa pesquisa deveria ser feita por um órgão público, pelo amor de Deus! E a base da pesquisa é a CNTT, aliás a CNT. Será que a ANTT não tem capacidade de um dinheiro, uns R$ 50.000. R$ 100.000 para fazer uma pesquisa? Avaliar, de fato, a satisfação da população, dos consumidores, dos beneficiários? Então, eu quero dizer para vocês que eu não vou, eu não vou assistir de camarote, isto que está acontecendo. Acho que a chantagem, de fato, não cabe. Ou aceitem isso ou vão ficar fora do desenvolvimento, não dá. Posição de parlamentar, de liderança política que faz isso, é oportunista. Não dá para aceitar oportunismo nesse momento, temos que ser sérios. Temos que ser sérios, todos nós. E quero finalizar dizendo, gente, se a CNTT, se a ANTT, se o DNIT e outros órgãos têm conhecimento, têm ciência, sabedoria, as nossas universidades, aqui no Estado, também têm conhecimento e sabedoria, têm especialistas que são, não da universidade, têm as federações de empresários que... ontem o vice-presidente de uma federação de empresários do Estado, disse: "estamos dispostos com os nossos estudos...", têm os prefeitos e as suas associações. Eu acho que o desafio que está colocado aqui, para escolher o melhor caminho para trazermos a duplicação dessa rodovia, é sentarmos à mesa todos. Eu acho impressionante, a polícia rodoviária federal, na audiência em Porto Alegre, quase pediu, agora o senhor já falou que, tem cinco requerimentos pedindo para serem ouvidos. Lá em Porto Alegre vocês disseram: "nós vamos ouvir vocês", ainda não chamaram eles para ouvir? Não chamaram para eles darem suas opiniões? Quando é que vão chamar? Vocês disseram para nós, ontem, que têm um grupo de trabalho, depois da licitação feita. Depois que está feita a licitação, está morta... como é que é? Está morta a cobra. Então, pelo bem das nossas comunidades, eu não sou desta região de Botucaraí, nem sou de Lajeado, mas o povo da região do Alto Uruguai passa por aqui. O povo da região norte toda, passa por aqui e vai pagar pedágio. Portanto, vocês estão tendo o privilégio de fazer uma audiência pública. As outras regiões vão só pagar junto com vocês. Então, vocês estão autorizados... esta comunidade e Lajeado e Porto Alegre e as outras regiões, estão com autoridade, estão autorizadas pelas outras regiões do Estado a se posicionarem e a representarem bem todo o pólo gaúcho da [ininteligível] norte gaúcha para discutir o melhor projeto para esta região. E aí pergunto, se de fato tem um custo alto, esse trecho da Serra, porque nós não podemos projetar para 30 anos, olha gente, 30 anos é muito tempo! Porque não podemos projetar para 30 anos, concluirmos este projeto até a fronteira de Santa Catarina? E eu quero que me diga o porquê, não disseram ainda, por quê. Nenhuma das duas audiências públicas, porque é só até Carazinho? É porque o fluxo máximo de caminhões e automóveis que vêm de Chapecó, lá por Sarandi, e o que vem de Erechim, é suficiente para pagar o pedágio? E a região de Iraí? E a região de Santa Rosa? A região de Frederico, vai ficar fora do desenvolvimento? Nos dêem respostas! 30 anos de concessão renovados por mais 30. Nós não engolimos e cuspimos fora os 15 anos daquele

famigerado, pedágio do Governo Brito, nós vamos engolir 30 anos mais 30? Os gaúchos não vão... eu acho que não podemos aceitar isso. E outra coisa, são os dados que embasam o cálculo dos custos. Nós temos que ter acesso a essas informações. Quanto é o fluxo de carros, quanto é o custo de manutenção, quanto é o custo de investimento da duplicação, porque esse investimento não pode ser feito em longo prazo. Lammel, gostei muito da tua ideia. Porque não? O Governo Federal empresta para concessionária para ela fazer em 5 ou 10 anos a duplicação e depois, bota pedágio? Acho que aí dá jogo. Aí podemos fazer um bom debate de qual é, de fato, o valor do pedágio. Aí quem sabe o pedágio possa ser R$ 3 e não R$ 12. Eu vou gastar de Erechim a Porto Alegre, com os R$ 3,60 da estadual lá em Coxilha, sabe quanto? R$ 77 para ir para Erechim e voltar. Façam o cálculo dos caminhões que saem de lá e vão a Porto Alegre e voltam, quanto é que eles vão pagar com os quatro pedágios, e a volta. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015). Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado. Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de

influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Outrossim, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

No que tange à pesquisa da CNT de Rodovias (iniciativa conjunta da CNT e do SEST SENAT), gostaríamos de enfatizar que trata-se de uma pesquisa que está na sua 20ª edição, cujo método de coleta de dados é baseado em normas do DNIT e em outras referências técnicas amplamente reconhecidas, tais como o Manual para Identificação de Defeitos de Revestimentos Asfálticos de Pavimentos – MID e o Highway Capacity Manual – HCM, os quais apresentam nomenclaturas, definições, conceitos e métodos de levantamento referentes aos principais defeitos de revestimentos asfálticos assim como definições importantes de aspectos relacionados às características das rodovias, assim como métodos de análise da capacidade e da qualidade operacional de sistemas de transporte.

Por fim, há de lembrar que o processo está ainda na fase da Audiência Pública, e não de licitação, a qual ocorre somente depois de os estudos de viabilidade terem sido ajustados, conforme já descrito, o plano de outorga da concessão ter sido aprovado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e estes estudos terem sido aprovados pelo Tribunal de Contas da União.

176. Nome: João Lauri Lerner

Contribuição: Senhores e senhoras aqui presentes, o meu boa tarde a todos. Como o tempo é curto, inicialmente, eu quero dizer ao Sr. Marcelo... parabenizá-lo porque é um grande vendedor, é uma pessoa que vende ilusões e consegue até vender casa pegando fogo, parabéns Marcelo! E também pedir para o Marcelo que faça uma correção, que com certeza, se enganou. Falou que as praças de pedágio renderiam 12.000 empregos. Deve ter uma coisa borrada lá. Tira o 0 e o 2 que está errado. É um absurdo, nem tem onde colocar 12.000 pessoas em quatro praças de pedágio. Então, por favor, não venha mentir aqui em Soledade. Vamos agora aos assuntos. Do Chuí ao Oiapoque, ou do Oiapoque ao Chuí, que são os dois extremos do nosso país. Por via rodoviária, são 5.800km, muito bem. 1km de

asfalto, mais ou menos, um pouco mais, um pouco menos, está orçado em torno de R$ 1 milhão. Significa que 5.800km, a R$ 1 milhão de reais, daria um custo de R$ 5,8 bilhões, vamos arredondar para R$ 6 bilhões, para fazer um asfalto de ponta a ponta nesse país. Vamos duplicar, porque agora se fala tanto em duplicação, vamos puxar mais 1 de volta. Ida e volta, R$ 12 bilhões para asfaltar o Brasil de ponta a ponta. Muito bem! Segundo dados da polícia federal, nos roubos da Petrobrás, foram roubados R$ 45 bilhões e 800 milhões. Vou me permitir arredondar o roubo para R$ 46 bilhões. O BNDES foi maior, mas vamos dar um desconto, vamos deixar igual, também R$ 46 bilhões, com desconto. Temos o roubo, só nesses dois órgãos, de R$ 92 bilhões. Como a gente consegue gastar? Ou se gasta R$ 12 bi para se asfaltar o Brasil de ponta a ponta e voltar, duplicado, ainda fica R$ 80 bilhões que não apareceram, que foram roubados. Então, o Brasil é um país riquíssimo. Outra coisa, aqueles que pagaram propina para o governo, eles estão presos. Aqueles políticos que receberam propina, além de não terem devolvido nenhum centavo, estão soltos. Isso é revoltante. Agora vem o governo, através da ANTT, querer duplicar uma porcaria de 180km e que nós vamos pagar por 30 anos por essa porcaria, é justo? De Lajeado a Porto Alegre, não foi necessário. Agora estão pensando que nós somos tão burros, que nós vamos ter de pagar, 30 anos? Vem cá, gente, eu me nego a deixar essa herança maldita para os meus netos. Porque daqui a 30 anos, meus netos vão estar com 30 anos também, e vão olhar para trás e vão dizer: "qual foi a posição que o avô teve?". Engolir uma idiotice dessas por parte de um governo, que está no fim, que já não tem mais legitimidade, nem política, muito menos moral. Eu sou apartidário, nessa questão. O vice-presidente aqui hoje é presidente e tomou parte e estava por dentro disso tudo. Gente, uma praça de pedágio arrecada mais ou menos, segundo cálculos que obtive através do... quando havia praça aqui, R$ 8 milhões por mês, quatro praças de pedágio, R$ 32 milhões. Vamos baixar para 30, sempre chutando a favor deles, R$ 30 milhões. Muito bem, R$ 30 milhões, significa que, em meio ano, estaria paga essa duplicação e, os outros vinte e nove anos e meio, nós vamos engolir. Daqui se coloca o famoso "bode na sala", dizendo: "ó, daqui a 12 anos vamos duplicar!". Isso é uma palhaçada, isso é "bode na sala". Depois dizem assim: "pessoal, nós vamos duplicar em 2 anos, então". Aí vocês pensam que nós vamos dizer assim: "ah não, então tá bom!" Tá bom, porra nenhuma, o quê que é isso? Não podemos aceitar, gente! Nós temos que ser patriotas, temos que saber nos posicionar. E para finalizar, eu quero agradecer ao Lerner, que gentilmente me cedeu o seu lugar e tenho a opinião de que, porque que não botaram balanças ao longo desse asfalto e não permitiram que caminhões que poderia levar 30 toneladas, levavam 60, 20 toneladas, levavam 40? E porque que a ANTT, nesse momento não botou balanças, porque não estariam os asfaltos rachados, esburacados, entende? Estão pensando o quê? Que nós vamos pagar a conta? Aproveitando nesse momento, não quero ser cínico nem irônico, o

deputado aqui, secretário dos transportes é da nossa terra, quero convidá-lo depois, quem sabe está ao tempo, para darmos uma volta, o secretário, até Barros Cassal, até Lagoão, para o senhor, de repente, lembrar que essas estradas existem e que está morrendo gente, secretário. Por favor, secretário, eu não quero chorar, mas sou muito emotivo, por favor! Leve isso em conta. Senhores, nesse momento, mais uma vez eu digo, invejo a organização dos bugres, dos índios de Nonoai, que lá, quando a coisa... eles têm uma coisa para reivindicar, eles botam um tronco de eucalipto no asfalto e não passa ninguém e, conseguem o que querem. E nós, nem isso, nós fizemos. Então, está na hora. Senhores, muito obrigado.

Resposta da área técnica: O Custo Médio Gerencial do DNIT tem por objetivo estabelecer custos estimativos, para uso em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, Obras de Arte Especiais, referentes às obras rodoviárias. Os referidos custos são atualizados, bimestralmente, de acordo com a divulgação do último SICRO-2 disponível, enquanto que os insumos asfálticos são atualizados pelos valores fornecidos pela ANP.

Como o SICRO-2 é divulgado por Estado, e como o Estado de Minas Gerais é o mais representativo para o país em termos de custos médios, as tabelas divulgadas pelo DNIT referem-se ao Estado de Minas Gerais.

Pela última tabela divulgada pelo DNIT, com data-base em novembro de 2016, o custo médio de construção para implantação e pavimentação de pista simples com acostamento de 2,5 metros é de R$ 3,172 milhões por quilômetro. Já para duplicação com implantação de duas faixas novas, restauração da pista existente e canteiro central o custo médio seria de R$ 7,638 milhões por quilômetro.

Por outro lado, Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários,

vídeo-monitoramento da rodovia. Estas obras e serviços estão devidamente precificados nos estudos de viabilidade e compõem a tarifa de pedágio.

Sobre a estimativa relativa à geração de empregos diretos e indiretos apresentados durante as sessões presenciais, trata-se, para os primeiros, dos empregos gerados pela concessionária e as empresas que ela pode vier a contratar, tanto no que diz respeito a atividades administrativas, operacionais, de obras (fase de ampliação de capacidade); para os segundos, trata-se do efeito da presença de uma rodovia em condições adequadas de fluidez do tráfego e de segurança viária, e, portanto, da sua capacidade, como vetor de desenvolvimento econômico, em dar impulso para as indústrias, comércios e produtores locais, levando à criação de empregos para que estes setores possam se desenvolver.

177. Nome: Mariela Portz (vereadora de Lajeado)

Contribuição: Boa tarde, mesa! Boa tarde, público. Desde que lançaram esse edital, em janeiro, fevereiro desse ano, nós lá do Vale do Taquarí, nos dedicamos a escutar, aprender e a tentar entender todo o tipo de concessão em rodovias no Brasil, no mundo e, principalmente essa proposta. E a gente ouviu muita gente mesmo. Engenheiros, técnicos, advogados, ouvimos as pessoas. E até hoje, praticamente, três pessoas se mostraram favoráveis ao projeto. Esse engenheiro que vocês acabaram de falar, o Senna, que fez uma palestra, que eu fiquei, confesso, chocada, para AMVAT - Associação dos Prefeitos do Vale do Taquarí. O Governo do Estado, porque diz que, vai ainda colocar mais praças no nosso Estado, e o senhor secretário que hoje teve uma fala um pouco diferente da de ontem, a fala foi diferente da de ontem. Vocês nos dizem que esse contrato é bom, vocês falam de geração de emprego, renda, mais arrecadação de impostos para os municípios, mas isso não é verdade. Se isso fosse verdade, o Paraná não estaria entrando com o 20º processo junto ao Ministério, junto ao Supremo, para tentar tirar os pedágios de lá, que tem tarifas altíssimas como as que a gente vai ter aqui. Se fosse tão bom, os freteiros em São Paulo, as associações de transportadoras não estariam minguando, passando as cancelas de São Paulo, porque isso acabou de dar a uma semana, no Bom Dia Brasil, os caminhões cruzando reto e não pagando o pedágio. Os caminhões não tendo dinheiro para fazer a manutenção, imagina ter que pagar essas tarifas altas que a gente tem aqui. Quando vocês falam que o estudo de viabilidade técnica e ambiental está de acordo com o edital, ele não está. A gente já identificou CODEVAT, AMVAT, a CIC já apresentou para vocês, várias questões que eles não estão em acordo. Quando vocês dizem que esse contrato não tem interesses políticos por trás dele, eu confesso que não acredito, porque um ministro e vários ministros do Governo estão caindo e eles estão querendo alguma coisa para se firmar e para ter renda nos próximos 60 anos. E não adianta dizer que esse contrato não vai ser renovado, porque não é o que a gente tem visto no Brasil. A maioria das concessões, eles nem

perguntam, eles simplesmente vão lá e continuam com o contrato. Quando vocês dizem que essa é uma concorrência justa, a gente espera realmente que isso seja verdade, mas não é o que a gente tem visto, porque o próprio ministro foi na rádio gaúcha e disse que esse não é um contrato de concessão, é um contrato "concepão". Quando vocês dizem que vão duplicar o trecho de Marques de Souza, e aí vai a minha pergunta, porque ela não foi ainda respondida e, vocês dizem que vão duplicar aquele trecho, no edital não diz que tem a duplicação de ponte. Como é que vão duplicar um trecho numa cidade urbana, de 7km, onde tem oito pontes? Que tipo de duplicação é essa? O negócio vai ficar assim, com engarrafamento maior do que a gente tem hoje? Quando vocês falam que a ANTT, que o governo está ajudando o nosso Estado com esse tipo de concessão, isso não é verdade. Porque se ele fosse ajudar, ele tem que ser competente com o dinheiro dos nossos impostos, ele tem que ajudar a gente a pagar essas tarifas. Ele está se retirando e aí é o caso de vocês aqui no Vale. O quê que acontece? O Governo foi omisso porque até hoje não duplicou a BR. Matou tanta gente porque não duplicou a BR e agora vai continuar sendo omisso, porque vai se retirar totalmente e novamente, da responsabilidade, botando para vocês pagarem isso aqui. Nós, lá no Vale do Taquarí, a gente já tem tudo duplicado, de Lajeado até Santa Catarina, está quase tudo duplicado. Lá a gente pode dizer: "a gente não quer pedágio", mas a gente aceita o pedágio, se ele é um pedágio de manutenção com tarifas baixas. E a gente tem tarifa baixa quando não tem corrupção. A gente tem tarifa baixa quando o valor do metro do asfalto, ele não é incutido a propina para o técnico, a propina para a construtora, que é o que a gente tem visto no Brasil. Qual é a nossa sugestão? Pára esse contrato, deixa entrar um novo governo e a gente continua a discussão. Obrigada.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia. Estas obras e serviços estão devidamente precificados nos

estudos de viabilidade e compõem a tarifa de pedágio.
Cabe fazer a distinção entre o Edital, o qual refere-se aos procedimentos a serem observados pelas Proponentes e pelo Poder Concedente durante o certame licitatório e os estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária, as quais devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos.
Por fim, cabe informar que o projeto de concessão em comento prevê, para o trecho entre Tabaí - Canoas, a conversão da rodovia para uma pista em duplicação plena, porque, embora a pista atual possui duas faixas de rolamento por sentido, não tem separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais.

178. Nome: Sergio Rodrigues da Silva (vereador de Soledade)

Contribuição: Boa noite a todos e a todas, especialmente ao nosso prefeito de Soledade, aos meus colegas vereadores e ao secretário dos transportes aqui, sejam bem-vindos à nossa cidade. A imprensa escrita e falada, a todos vocês, sejam bem-vindos. Vou falar diretamente para vocês, da ANTT, que estão hoje no nosso município. O pedágio passado, da concessionária, deixou uma triste realidade para nós. A pista de rolagem, se você sair da pista de rolagem, deixou 50 cm de fora a fora, que se você sair, você tomba o carro, conforme a maneira que você sair. Esta é a triste realidade que vocês devem reparar aí e falar para nós. A outra realidade que eu falo para vocês, são duas praças de pedágio do nosso território, no nosso perímetro, praticamente urbano de Soledade. Sendo que a nossa região, aqui do Alto da Serra do Botucaraí, é uma das regiões mais pobres do Estado. Como é que nós, lideranças, nós políticos desses municípios, vamos aceitar que vocês venham aqui com esse projeto de duas praças e 30k e nos deixar dessa maneira? Quando nós vamos em Passo Fundo, principalmente à praça 7, o pessoal que procura muito a cidade de Passo Fundo, por tratamento médico, não tem condições. Se você for a Passo Fundo e der uma volta na praça, você vai ver gente com sanduíche na mão e uma garrafa d'água porque não tem dinheiro para comprar o seu almoço e está lá por uma necessidade médica. Então, eu faço um apelo a vocês da ANTT, com toda a educação, com todo o respeito que vocês devem ter pelo trabalho que vocês estão fazendo, pensem na nossa região, pensem nesse povo humilde que tem aqui nessa região. Nós temos 70km daqui até o Lagoão, daqui até as Tunas, são gente pobre, gente humilde que depende não muito de Soledade, mas depende de Passo Fundo. A praça 7, que vocês estão planejando fazer em Ibirapuitã, tem que ser colocada em Carazinho, não do Tio Hugo para cá. Tem que ser colocada do Tio Hugo para lá. Se vocês colocarem nesse período aqui, vão matar o povo da

região de Soledade. Esse é o apelo que eu faço para vocês da ANTT. Antes de fechar o contrato, analisem essas palavras. Eu sou defensor das pessoas que mais necessitam aqui dessa região e vou mais uma para vocês, não esqueçam os dez municípios que compõem o Alto da Serra do Botucaraí, 60, 70% são gente humilde, gente pobre, que precisam da ajuda dos municípios e das pessoas. Leve isso aí com vocês e pensem nesta região. A praça de pedágio 7, tem que ser feita em Carazinho. E a duplicação nós queremos. Se é com pedágio ou sem pedágio, o que é que vão fazer? O perímetro urbano de Soledade precisa para salvar vidas que o trânsito está matando aqui no nosso perímetro urbano. Muito obrigado a todos vocês.

Resposta da área técnica: Informamos que, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

179. Nome: Antônio Portela de Castro (vice-prefeito de Fontoura Xavier)

Contribuição: Boa noite mesa, boa noite pessoal aqui presente. Eu gostaria que essa audiência pública aqui não fosse para termos um debate onde nós queremos nos defender e defender o povo que está sendo massacrado pelo governo que aí está. Eu gostaria, com todo o respeito, que essa audiência pública fosse hoje, que o senhor secretário dos transportes, tivesse sentado ali naquela mesa, escolhendo onde nós iniciaríamos a primeira obra aqui em nossas estradas, rumo a Barros Cassal, rumo a Arvorezinha e rumo a Espumoso. Porque não é justo estarmos aqui simplesmente, ainda para ter que nos defender do pedágio. Porque o pedágio não é justo. Eu quero deixar uma pergunta aqui, que até hoje o Governo do Estado não pôde responder para a população gaúcha. Aonde vai as sobras do IPVA que nós somos sacrificados, pagando caríssimo, com veículos velhos. Muitas vezes até os que têm 20 anos, nós temos que pagar. Onde está as sobras das multas? Qualquer coisa, somos sacrificados, somos penalizados pelas multas. O que é feito dessas multas? Será que nós teríamos que, para ter boas estradas, pagar pedágio? Eu deixo uma pergunta, se os senhores da mesa, que estão aqui, quando vão passar em praças de pedágio, como um cidadão comum, em seus veículos, se vocês vêem o jeito de como estão sendo atendidas. Porque as praças que estão aí, são muito mal atendidas. São funcionários despreparados. Eu também pergunto ao rapaz, que antes apresentou aqui, que tinha a criação de 4 mil empregos diretos e 8 mil indiretos. Foi feita uma análise do impacto de quantos mil desempregos vai criar esse pedágio? Onde tem empresas de transporte quebrando, que hoje já estão mal das pernas, andando com mais esses pedágios? Será que foi analisado só quantos empregos vai criar? E não foi analisado quantos desempregos que nós vamos ter? Será que o povo brasileiro, o povo do Rio Grande, tem que pagar por erros

governamentais? Foi falado muito aqui, mas não foi falado na minha cidade, na nossa cidade, Fontoura Xavier. Fontoura Xavier pede socorro ao senhor secretário de transporte. Nós já perdemos muitas vidas lá no nosso município, e estamos sujeitos a perder em todos os momentos, porque foi feita uma duplicação lá, só que favoreceu alguns, mas outros ficaram muito mais desfavorecidos. Será que nós, o povo mais fraco, somos obrigados a pagar por tantas coisas? Será que já não chega, o Governo Federal estar lançando uma PEC lá, um projeto, fazendo reformas da Previdência Social, aonde quer matar, quer tirar o direito do nosso povo pequeno? Nós temos que ser mais sacrificados ainda, através de praças de pedágio? Essas não são soluções. O povo gaúcho precisa de muitas outras explicações. Saber o que é feito do dinheiro arrecadado para depois nós analisarmos praças de pedágio, se são realmente necessárias. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

180. Nome: Luiz Carlos Vizzoto

Contribuição: Minha saudação aos técnicos da ANTT, minha saudação aos senhores e as senhoras que se encontram aqui. Após tantos pronunciamentos até nem se faria necessário, mas algumas considerações são importantes. Após o nosso prefeito ter se manifestado tão bem, o presidente do COREDE, Idionei; presidente do COREDE do Vale do Taquarí, também a presidente se manifestando. Mas, é bom que se façam algumas observações, de alguns políticos que aqui passaram. As pessoas esperam, quando votam num representante, num deputado, que ele nos represente e nos defenda. Não que venham aqui, secretário, querer iludir as pessoas a aceitarem esse tipo de pedágio. É lamentável, senhor secretário, Pedro Westphalen, que o senhor esteja debruçado para este lado, querendo instalar pedágio. Deveria olhar melhor para nossa região, olhar um pouco para Espumoso, olhar um pouco para Barros Cassal. Que aquela estrada de Ibirubá até Cruz Alta ficou boa. Talvez se o senhor olhasse para a nossa região e desse uma atenção especial para ela. Mas, também tenho uma preocupação, esses pedágios vão sacrificar os nossos caminhoneiros. Há pouco nós estávamos conversando, de uma viagem a Porto Alegre sobram R$ 400, 500 quando

pegam um frete melhor e vão pagar 400 de pedágio. Os nossos universitários de Soledade, que vão a Passo Fundo vão pagar por isso. Vão ter que aumentar as passagens. Foi repassado 322 mil da prefeitura para essas pessoas que vão lá estudar em Passo Fundo. E agora tem que aumentar o valor para elas poderem continuar estudando, por que vão estar pagando pedágio. Os universitários da região que vem para Soledade, vão pagar pedágio. A BR-386, as pessoas muitas vezes dizem: "fazem 40 anos que eu espero a duplicação". Eu faço 40 anos que espero uma lombada eletrônica, um redutor de velocidade para ceifar menos vidas, daquele povo que mora no bairro Botucaraí. Há mais de 40 anos insistindo com o DNIT, com tudo, e não se coloca um redutor de velocidade. Ali próximo de Lajeado escapou um rodado de um caminhão e matou um índio. Em 8, 10 dias colocaram um redutor de velocidade. Ali em Santo Antônio do Planalto, Tio Hugo, nada contra eles... redutor de velocidade. Uma cidade com mais de 32 mil habitantes não consegue, será que é falta de algum político de pulso firme que venha nos defender? Ou temos que aturar e até quando, essas pessoas que não nos defende, que não estão à altura para defender o povo de Soledade. Às vezes, as pessoas não gostam que a gente fale, mas o que eu tenho para falar, falo mesmo. Eu não deixo para depois. Escutando o senhor Pedro Westphalen, o senhor Cajar Nardes, o senhor Zanchin, aí a gente fica triste. Quando as pessoas não estão defendendo os verdadeiros interesses da população. Pedágio nesse modelo, nesse sistema, não serve. E ali disseram que mudaram, não, "há possibilidade" estava escrito e bem grande: "possibilidade", de reduzir para menos anos, as obras. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Estão previstos mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos. Em Soledade já estavam previstas 2 passarelas no Bairro
Botucaraí, sendo que agora se vai também considerar uma passagem inferior para veículos e pedestres.

181. Nome: Sergio Luiz Kniphoff (vice-presidente da AVAT)

Contribuição: Boa noite senhores, boa noite senhor Leonardo Cavalcanti, presidente da mesa. E cumprimentando o prefeito Paulo Ricardo Cattaneo. E cumprimento todos os

valentes permanecentes remanescentes dessa reunião até esse presente momento. Ontem eu sair da reunião de Lajeado já eram quase 10 horas e foi até as 10:20. Meu nome é Sergio Kniphoff, eu sou vereador em Lajeado e vice-presidente da Associação do Vereadores do Alto Taquarí. E eu tenho uma relação com essa região, porque casualmente e coincidentemente, eu morava e estudava aqui em Soledade, quando a BR-386 estava sendo construída. À época eu estudei aqui no Colégio São José, acabei fazendo faculdade em Passo Fundo e sou do Boqueirão do Leão, então a minha relação com Soledade é uma relação muito próxima, porque para ir para o Boqueirão, eu tinha que passar por aqui, Barros Cassal e Boqueirão para chegar, levando 6 horas de viagem, às vezes, para chegar até lá. Então, eu tenho muita proximidade com essa região e, eu venho trazendo, já foi dito de quase tudo e eu não gostaria de ser repetitivo, mas eu gostaria de salientar duas coisas que me deixam um pouco preocupado. Eu participei das outras audiências e o que me preocupa é a notícia do dia seguinte. A notícia do dia seguinte, da audiência lá em Porto Alegre, foi a seguinte. Na manchete dos jornais lá da nossa cidade, ou tem pedágio e as estradas são duplicadas; ou se não tem pedágio e as estradas não vão ser duplicadas. Não sei se eles querem essa entrevista, se é verdade ou não é, mas essa é a notícia do jornal. Então, alguém que deu entrevista para o jornal disse: "se eles quiserem... se não quiserem o pedágio, então não vai ter estrada". Se isso não é uma ameaça, até entendo que possa não ser uma ameaça, mas ela bate com um ameaça. Porque todos nós sabemos o que significa isso. É uma pressão. Aliás, ontem foi dito que, o Estado não tem capacidade de investimento e disse, inclusive, que nos últimos anos, o Rio Grande do Sul já foi muito beneficiado com obras de infraestrutura e que, o Governo brasileiro deve obras no centro do país. Gente, nós moramos no extremo sul desse país e não temos o direito e temos que nos contentar com as obras que foram colocadas aqui no nosso Estado nos últimos anos e temos que dar graças a Deus que nós fomos contemplados com isso? Nós não merecemos isso ou muito mais? Nós não temos capacidade de lutarmos por isso e por muito mais? É por isso que nós estamos aqui, aliás? E gente, a segunda Assembleia que eu participei, que foi a de ontem, no jornal diz o seguinte, de hoje, Zero Hora: "As manifestações políticas contra os pedágios, não deve inviabilizar a concessão". Meus senhores, na audiência de ontem, tinha prefeitos de Palmeira das Missões a São do João do Sul, tinha vereadores de todos os partidos e prefeitos de todos os partidos, dizendo "não" a esse pedágio. Tem empresários e representantes de empresas, de associações, de empresários e representantes sindicais de trabalhadores dizendo "não" a esse pedágio. E vem querer dizer que serviu de palanque político, aliás, de hoje, no programa Atualidade, da rádio gaúcha, foi entrevistado o professor Senna, e o professor Senna disse e, eu ouvi, que a audiência de ontem serviu de palanque político de promoção pessoal para muitos candidatos. E olha, isso é um desrespeito com os prefeitos que estavam presentes. No dia de ontem, notícia da Zero

Hora: "A Câmara de Indústria e Comércio de Serviços do Vale Taquarí, que representa 3,2 mil empresas, considera a concessão, a única forma de garantir as obras e a conservação". Isso não é verdade? Ontem o vereador Leandro da Rosa, num público de 600 pessoas, fez uma pergunta: "quem aqui é a favor dos pedágios?". Entre 600 pessoas, 6 a 8 pessoas levantaram o braço, 6 a 8 pessoas, meia dúzia de pessoas. Essa entrevista foi feita com uma das pessoas que levantou o braço e essa é uma opinião pessoal. Eu disse ontem... eu fiz uma pesquisa no Face, até ontem tinham quase 6 mil acessos, hoje passa de 9 mil acessos. Desses 9 mil acessos, o percentual de recusa ao pedágio, é de 97%. E não sou eu que estou aqui dizendo, são moradores, trabalhadores e usuários das rodovias que estão dizendo isso, não sou eu Sergio Kniphoff. Eu estou aqui dizendo e transmitindo a mensagem da população do Vale do Taquarí, como representante da AVAT, e aqui, pelo que eu estou sentindo, da região do Botucaraí. E ontem, nas suas explicações, os senhores, em nenhum momento, trouxeram a possibilidade dos pedágios não acontecerem. Se os senhores não trazem isso é porque os senhores não estão ouvindo o que a população está dizendo. E se a população está dizendo que não quer esse pedágio, e os senhores não dizem por que que não existe a possibilidade de não ter pedágio, os senhores não estão ouvindo o que a audiência está querendo dizer. Os senhores passam a explicar ponto por ponto, todos os trechos das queixas e das reivindicações. No entanto, não foi levantada, em nenhum momento, a possibilidade de não existir pedágio. Então, eu gostaria de saber em que momento, vocês não entenderam o Vale do Taquarí, não quer o pedágio? Em que momento isso não foi escutado lá? Porque isso foi dito por toda aquela maciça população presente naquele auditório com mais de 600 pessoas. Gente, estão nos tributando ainda mais. O pedágio nada mais é do que dizer: "paguem pela rodovia porque vocês estão pagando poucos impostos, os impostos não estão sendo suficientes, nós precisamos arrecadar mais". Esse dinheiro não é imposto, mas é diretamente investido no investimento de infraestrutura, que não é da nossa responsabilidade. Nós já pagamos os nossos impostos. O governo tem que assumir o seu papel. E é do governo que nós temos que cobrar a sua participação. Eu entendo que os senhores são técnicos, eu sei que meu tempo já se esgotou e vou sair. Mas eu sei que os senhores são técnicos e os senhores não tem a culpa disso, mas como eu disse ontem, nós não somos contra vocês e vocês não são contra nós, os senhores são servidores públicos e são pagos pela contribuição de todos nós. Então, se coloquem ao nosso lado e entendam o que está acontecendo. Porque o que está acontecendo aqui é uma inversão do que deveria ter acontecido, como disse o prefeito de Taquarí. Essa região, como o Marcelo disse, está ainda sofrendo pelas chagas abertas da última experiência. E se tivesse sido feito diferente, ouvir a população, sentir essas chagas que ainda estão abertas, tentar cicatrizar algumas feridas e tentar construir a partir daí, um projeto, talvez fosse melhor aceito. Mas, assim como está vindo, em questão de 12 meses,

porque o ano que vem é ano eleitoral, tentar fechar esse contrato, não venham me dizer que não têm pressa, tem pressa sim, e a gente sabe por que que isso está acontecendo. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Cabe também salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, cabe lembrar que este projeto de concessão foi lançado através do Edital de Chamamento Público MT nº 11/2015, publicado no Diário Oficial da União em 10/06/2015; estamos, portanto, falando de um projeto que está sendo desenvolvido há cerca de dois anos.

182. Nome: Manir Zeni (advogado e cidadão de Soledade)

Contribuição: Pedro Westphalen, aguarde um segundinho, por gentileza! Queria cumprimentá-los, inclusive o senhor. Pode ficar aí, que é a rápida a minha manifestação. Cumprimentar à mesa, cumprimentar os senhores e as senhoras. Cumprimentá-lo, Pedro Westphalen, pelo excelente trabalho que vem fazendo nas rodovias da sua região. Fazer uma audiência em Cruz Alta essa semana. [microfone fora do alcance do interlocutor]. É, eu fui fazer uma audiência em Cruz Alta e passei pela estrada de Soledade a Espumoso e, é aquele horror que todos sabemos. Passei de Espumoso a Ibirubá e a estrada razoável, boa, transitável. E aí passe de Ibirubá a Cruz Alta, a estrada de primeiro mundo e, parabéns por isso. Pena que a nossa região aqui, Soledade, Barros Cassal, nossa região não está recebendo os investimentos que precisamos. Senhores membros da ANTT, nós moramos numa região muito pobre, já foi dito isso aqui várias vezes, e talvez a revolta do nosso povo, em razão da instalação desses pedágios, seja a incapacidade da nossa região suportar essas tarifas. Então, nós precisamos avaliar como muito carinho, a questão da tarifa, e eu aqui quero dizer, então, que não sou contra os pedágios, mas nós precisamos avaliar a

questão das tarifas que sejam compatíveis com a nossa capacidade econômica e precisamos avaliar a questão dos investimentos. Não é possível, nós não temos condições de arcar, pagar pedágio para ver investimentos daqui 10 anos. Nós precisamos que, simultaneamente, ao início do pedágio, comece a ser ao início da cobrança das tarifas, comece a serem feitas, obras de infraestrutura, principalmente, nos perímetros urbanos de Soledade, de Fontoura Xavier, de São José do Herval, de Pouso Novo, de Tio Hugo, o trevo de acesso a Ibirapuitã, senão nós não conseguiremos digerir este pedágio. Marcelo, talvez tu precise ver, como todo o respeito, qual o programa que tu tens aí que te dá essas tarifas, né? Para mim, não me convence, o programa. Vamos fazer as simulações, mas eu já estou te alertando, com certeza o teu programa aí está muito favorável aos interesses privados e não aos interesses públicos, com todo o respeito, vamos tentar achar um outro programa, talvez mais evoluídos, de países mais evoluídos, que certamente, nós vamos chegar em tarifas mais adequadas. Por fim, eu queria dizer, minha gente, vamos nos preparar. Eu penso que o Governo Federal vai nos ouvir, pode fazer alterações nas tarifas, mas vai fazer o pedágio. Isso eu tenho como certo. E eu alerto que as tarifas... eu estava entrando... já estava preparando um petição inicial, uma ação civil pública para fazer com que, obrigatoriamente, tivesse uma audiência pública aqui em Soledade, que é o principal pólo dentro deste contexto, deste pedágio, para fazer uma audiência pública aqui, quando a ANTT anunciou que faria essa audiência pública. Mas, eu quero alertar à associação dos prefeitos, a associação dos vereadores, as câmaras de vereadores, os corpos jurídicos das prefeituras municipais da região, para que se preparem e, eu vou me preparar, para quando o edital definitivo for lançado, nós estarmos habilitados a impugnar naquilo que não nos interessa, o edital. E naquilo que não nos seja possível engolir. Por exemplo, não é possível um edital que não tenha, eventualmente, as tarifas para os caminhões e, se não tiver, qualquer juiz vai parar o processo e vai fazer com que seja esclarecido isso, nos editais. Então, vamos nos preparar para fazer esse embate, eu diria. Se o edital não estiver elaborado de acordo com que realmente precisa, nós temos os mecanismos jurídicos. Qualquer cidadão, em especial as associações de prefeitos, de vereadores e assim, sucessivamente, tem as armas na mão, tem como fazer com que o pedágio, com que o edital seja suspenso e que nós possamos rediscutir isso tudo, inclusive no Poder Judiciário. Desculpe, senhoras e senhores pelo atraso aqui na minha manifestação, mas acho importante essa colaboração.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses

documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.
Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.
Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. O cronograma de obras foi revisto em discussões com o Grupo de Trabalho, de modo a refletir melhor as necessidades das comunidades locais. Além disso,
além de todas as melhorias previstas na versão original do estudo, foram incluídas diversas novas melhorias com base nas solicitações concretas da
comunidade nas audiências públicas. (ver item 173)

183. Nome: Pedro Westphalen (Secretário de Estado de Transporte do Estado do RioGrande do Sul)

Contribuição: Só como tocou na questão da estrada de Cruz Alta, cadê o... você foi injusto, você foi oportunista. Eu ia te responder, até porque todas as [ininteligível] são pertinentes aqui. Você tem que ir para Gonhonhem, você tem que ir nas missões, você tem que ir para fronteira, você tem que ver como é que estava há 2 anos atrás, esse Estado do Rio Grande do Sul, estradas detonadas... não justifica, não justifica... eu escutei vocês todos que... me deram a palavra aqui. Não justifica o que está acontecendo aqui, não justifica. Eu não estou justificando, eu estou reclamando a sua insinuação que fiz [ininteligível] aqui. Eu estou discutindo é isso aí. Essa sua insinuação... [microfone fora do alcance do interlocutor] ...essa sua insinuação que o senhor fez, de eu estar [ininteligível] Cruz Alta. [microfone fora do alcance do interlocutor] o senhor foi... e nem eu, que o senhor me chame de injusto e que prejudico minha cidade, [microfone fora do alcance do interlocutor] nem eu, que o senhor se manifeste dessa maneira para mim. [microfone fora do alcance do interlocutor] mas, não faço questão de falar... ele que me deu a palavra... eu pedi? e eu estou respondendo...

[microfone fora do alcance do interlocutor] estão ficando nervosos à toa. Do jeito que vocês podem acusar, a pessoa pode se defender, isso é democracia. Vocês não querem democracia? Isso é democracia. Então, vocês têm opiniões e ele tem opinião.

Resposta da área técnica: Manifestação que não requer resposta no âmbito da AP nº 01/2017

184. Nome: José Pedro Turela (presidente do sindicato rural de Soledade)

Contribuição: Muito bem. Eu gostaria de cumprimentar à mesa organizadora que representa a ANTT. Cumprimentar os senhores deputados, representantes de deputados, prefeitos, vereadores, secretários, demais autoridades e o cidadão e a cidadã, que aqui se encontram. Como já foi comentado, sobrou pouco, por quê? Porque acredito que, praticamente, já foi atingido quase todos os objetivos desta audiência, quando aqui foi levantado, democraticamente posições contrárias e favoráveis. Eu tenho a honra e satisfação também, de estar representando aqui a Coagrisol, porque o presidente teve que sair, e também o Sicred, de Botucaraí, o Rogério Matuel tinha uma Assembleia. Então, eles estavam presentes até poucos minutos e tiveram que se ausentar. Eu queria, inicialmente, dizer que eu não sou contrário, totalmente, ao pedágio. Nós somos contrários à maneira do edital, que está aí e está sendo analisado. Eu vou ter que ser repetitivo, não vai ter outro jeito. Mas, eu vou tentar ser pontual e também vou usar pouco tempo. Primeiro caso, que nós somos contrários: essas duas praças de pedágio. Isso aí é um absurdo. Essas duas praças numa distância em torno de 34km. Isso aí vai ficar complicado e inviável para Soledade, para população e também para região nossa. Então, a proposta, que não tenham duas praças de pedágio, somente uma. E também, a questão de valores. Esses valores também, acredito que sejam exorbitantes, considerando que já foi levantado pelas pessoas anteriores, que a nossa cidade, a nossa região aí, é uma região com a renda per capita baixa, em relação aos municípios também ali do Vale Taquarí, Lajeado e outros, aos redores. A nossa região aqui, a nossa é bem baixa. Então, nós não temos condições de arcar com pedágios tão elevados assim. Também, em terceiro lugar, eu queria dizer aos senhores, que a duplicação da 386 é essencial para nós e para nossa região toda, num todo. É a questão de escoamento de produção também como segurança de viagens evitando assim, entre outros inconvenientes, esses acidentes fatais, como muito bem, já foi relatado anteriormente. E esta duplicação, no nosso entendimento, tem que iniciar imediatamente à cobrança dos pedágios. Iníciou a cobrança, iníciou a duplicação. E para finalizar aos senhores, nós não podemos abrir mão, como muito bem falou o nosso prefeito Cattaneo, da contribuição do Governo Federal. Essa conta não pode ser paga só para nós. Porque nós já pagamos muitas contas como impostos e taxas, que todos nós pagamos, quase que

diariamente, ou é... diariamente, por cada consumo nosso, nós estamos pagando impostos e taxas. Não podemos abrir mão da participação do Governo Federal também. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia. Estas obras e serviços estão devidamente precificados nos estudos de viabilidade e compõem a tarifa de pedágio.

Outrossim, informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

185. Nome: Lívia de Fátima Veiga Miranda (movimento contra os pedágios)

Contribuição: Eu agradeço aos que vieram aqui, todos. Mas, eu tô pedindo assim, quero mais redutores e uma passarela, ali no asfalto. Eu moro no Botucaraí, meu filho morreu ali.

Eu estou pedindo isso aí, que ouçam a gente. Vai morrer muita gente ali ainda, porque tem trabalhadores, pais de famílias, que trabalham e cruzam muitas vezes ali. Muito obrigada pela gentileza de me deixar falar.

Resposta da área técnica: Estão previstos mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos. Em Soledade já estavam previstas 2 passarelas no Bairro Botucaraí, sendo que agora se vai também considerar uma passagem inferior para veículos e pedestres.

186. Nome: Anir Pedroso (movimento contra os pedágios)

Contribuição: Cumprimento a todos. Meu nome é Anir Pedroso e defendo... sou contra o pedágio. E a gente precisa de pavimentação lá na BR-386. Fazem 35 anos que eu moro ali e o problema é sempre o mesmo. Morrendo gente, morrendo gente. É mãe enterrando filho, filho enterrando o pai, que morre ali [ininteligível]. Eu até me emociono com isso aí. Então, a gente pede ao governo, aos superiores que podem fazer isso por nós, que olhem por nós, lá na BR-386, por favor. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários e vídeo-monitoramento da rodovia.

Outrossim, informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à

área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

187. Nome: Altair Hoerlli (presidente da ACIC)

Contribuição: Boa tarde a todos. Meu nome é Altair, falo em nome da associação comercial de nossa cidade. Achei até que não falaria (rs). As demandas que nós estamos aqui, da associação da associação comercial, foram coletadas junto aos nossos empresários. Sou obrigado a discordar do nosso ilustríssimo representante legislativo de Lajeado e, entendo que ele tenha que ter o desejo mesmo de que não se estabeleçam as praças de pedágio lá, porque eles já estão resolvidos. Mas, os nossos empresários, eles têm outra percepção. E acho que os empresários, ao qual se referiu a reportagem, também reforçava a ideia de evolução, investimento, trabalho. Nós sabemos o que é a verdade do que acontece e daquilo que a gente gostaria que acontecesse. Existe uma distância muito grande. Nós sabemos da realidade econômica, fiquei com pena do Pedro Westphalen aqui, por que... não pelas colocações, que eu acho que são pertinentes ao [ininteligível] manejo, que colocaram bem. Nós temos que reclamar, mas nós temos que se entender também as limitações que se colocam dentro das estruturas econômicas e financeiras que foram colocadas até o momento. Então, as nossas demandas são: primeiro, não pode existir praças com essa proximidade, isso não existe, está errado. Foi muito registrado isso por vocês, com certeza. Segundo: os investimentos precisam ser imediatos. Nós quando nos posicionamos como empresa, nós nos estabelecemos e investimos, colocamos produtos, equipamentos e depois começamos a ter os nossos retornos financeiros nos nossos negócios. O pedágio tem que ser assim também, se vai acontecer, tem que ser imediato. Terceiro: o prazo limite para finalização desses investimentos principais, tem que ser muito mais apertado do que está, justamente porque é preciso chamar capital para investimento. Que peguem o retorno depois, isso é natural! Quarto: os valores têm que ser analisados, não resta dúvida. Nós acreditamos que foi muito inteligente a abertura para o mercado internacional, para que investidores viessem participar dessas licitações. Porque nós somos extremamente favoráveis à livre iniciativa e à iniciativa privada. Então, a gente acredita já que isso possa acontecer, mas eu acho que esse teto tem que ser modificado. Quinto: a revisão do prazo de exploração. É um prazo muito longo, exagerado. Nós acreditamos numa proposta mais apertada de 20 anos para 10 de prorrogação, até para que se possa rever os contratos. Sexto: que as concessionárias tenham uma estrutura de custos mais adequadas. Enfim, acho que algumas respostas precisam ser colocadas para nós. Nós não sabemos... nós sabemos os investimentos, os custos, mas nós não sabemos qual é o faturamento. Foi colocada uma coisa, que eu gostaria de chamar atenção. São Paulo tem 44 milhões de habitantes, tem 142 praças de pedágio. O Paraná tem, aproximadamente 12 milhões de habitante, tem 22

praças de pedágio, ou melhor, 44 praças de pedágio. Nós do Rio Grande do Sul, temos 22 praças de pedágio. Nós acreditamos que o pedágio seja uma realidade sem volta, uma realidade mundial. Nós poderíamos nos esgotar discutindo aqui, o quê que o governo faz ou o quê que o governo não faz com seu dinheiro, mas o que acontece, na prática, a gente já sabe, é buraco para ir daqui a Barros Cassal, é buraco que nós entramos dentro para ir daqui até Espumoso. Essa é a realidade. Onde não tiver a participação da iniciativa privada, as coisas não acontecem, infelizmente. O governo já deu inúmeras demonstrações da sua incapacidade de gestão e de gerir recursos e de fazer gestão de qualquer coisa que seja, inclusive do básico, que é atender a saúde, que é atender, enfim... já estourei 1 minuto do meu tempo. Meu muito obrigado. Acho que foi muito produtivo, o trabalho. Eu espero que a gente seja ouvido.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Todavia, salienta-se que a duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela

ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Porém, um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, os mesmos notarão os serviços que estão sendo realizados desde o primeiro ano da concessão. Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Lembramos que o início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão). Outrossim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

188. Nome: Alessandro Gasparin (presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Soledade)

Contribuição: Minhas saudações aos senhores, senhoras, à mesa. Falo em nome dos agricultores e familiares da nossa região. População de 140 mil habitantes. Nossa região é essencialmente agrícola, agora almejando o desenvolvimento. Solicito que se faça um estudo dos impactos sociais e econômicos na nossa região com a possível instalação desses pedágios. Isso tem que ser debatido, porque nós, agricultores, vamos pagar a conta duplamente, com a instalação dos pedágios, porque o diesel que chega para alimentar as nossas máquinas chegarão mais caros e nós vamos ter que pagar por isso. Quando nós formos vender os nossos produtos, nós não repassamos os valores, porque são postos pelo mercado. Chegamos para comercializar um saco de soja, um saco de feijão, as nossas hortaliças, são postos, os valores, pelo mercado. Nós não conseguimos repassar isso. Por isso, nós, enquanto sindicato dos trabalhadores rurais da nossa região, nós somos

totalmente contra a colocação de pedágios, porque vai impedir o nosso desenvolvimento. Temos uma empresa em Soledade fabricando... a Semeato fabrica aqui. Está ali com o pé de sair de Soledade. Coloca esse pedágio para ver se não vai embora. Outra empresa que vai se instalar em Soledade [ininteligível] para colocar abatedouro de frangos. Colocando os pedágios, vamos ver se ela vai vender ave e não vai embora também. Qual a geração de renda que vai vir para gente, empregos, se nós perdermos empresas? Então, nós reafirmamos nossa posição, enquanto sindicato dos trabalhadores rurais da região, falo pelos demais que aqui, não se puderam fazer presentes e me concederam que os representasse e falasse que a nossa grande maioria de agricultores, a nossa região, economicamente, é da agricultura, falar que nós somos contra esse modelo que está sendo posto, principalmente, o edital com tantas falhas que se apresenta. Nosso muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

189. Nome: Alisson dos Santos, (PT de Soledade)

Contribuição: Boa noite a todos e a todas. Boa noite à mesa, os prefeitos, vereadores, à vice-prefeita. Cumprimentar a todos. Quero dizer que eu estou muito melhor agora, do que quando cheguei aqui. Eu estava muito apreensível com essa audiência, mas eu fiquei muito feliz com a postura de diversos, sobretudo, parlamentares, vereadores, do prefeito de Soledade, que se colocou contra este edital. Eu não pude ouvi-lo porque eu tive que atender um cliente quando saí. E porque que eu digo isso, gente? Porque essa é uma tarefa que quem pode levar adiante, debater essa questão mais a fundo, são os prefeitos, os vereadores. Porque nós, como aconteceu hoje comigo, como eu tive que voltar para atender um cliente, vai acontecer com os senhores e com as senhoras. Então, esse debate tem que ser aprofundado. E quando se chega aqui nessa tribuna e diz assim: "este modelo não serve", o modelo que está posto pela ANTT é esse. Pedágio mais para lá ou mais para cá, não muda o modelo, ele é o mesmo. Se o pedágio for para o lado de Carazinho, nós vamos pagar a conta também, porque o caminhão que vem de lá ou vai para lá. Então, o custo vai ser o mesmo. Modelo diferente de pedágio, seria o modelo que o Colares fez, por

exemplo, lá no pedágio de Coxilha ou o modelo que o Tarso fez com a EGR, isso seria modelo diferente. Modelo este é igual ao do Brito, a diferença é que está prevendo investimentos. Mas, o modelo é conceder, é uma concessão como insiste o presidente da ANTT, que tu entrega para iniciativa privada sobre alguns aspectos por 30 anos. Ninguém arrenda nada por 30 anos. Pede para os agricultores, pode pagar o que quiser até, que ninguém arrenda. Mas, o governo arrenda, entrega, toda a gestão por 30 anos. Então, este modelo, isso é uma pegadinha para gente ficar discutindo tarifa maior ou menor. Tarifa menor é esse investimento. Não serve, porque nós vamos pagar pelo que já temos. A pista está sendo conservada, inclusive, com investimentos. Ali em Fontoura acabou de sair agora, uma pista adicional. Já saíram diversas pistas adicionais depois do fim da concessão do modelo Brito. Aliás, o Brito concorda comigo, ele disse que não é o momento de fazer privatizações e, isso não é brincadeira, é verdade. O Antônio Brito disse isso, no jornal do comércio, há poucos dias. Então, vamos com calma nesse negócio. Não dá para gente cair nessa jogada. Não é o momento de fazermos isso, vamos continuar lutando. Eu quero lutar pela duplicação da 386, como eu vinha lutando. E como aconteceu. E quero discordar de quem vem nessa tribuna dizer assim: "ah, não se faz obra no Brasil sem iniciativa privada". Não se faz obras sem as empreiteiras contratadas pelo governo, porque obra só saiu, de duplicação na 101, de fora a fora, na 448 agora há pouco tempo antes da copa e na própria 386 ali em Lajeado, com recurso do Tesouro. Então, a história não está dizendo isso, que precisa privatizar para ter investimento. Então, quer investimento, é isso, investimento e tarifa alta para nós pagarmos. Eu quero a duplicação, mas não para nós pagarmos. Quem quer vai ter que assumir esse debate. Eu espero que as lideranças aqui, sobretudo, os prefeitos e vereadores, continuem com esse discurso daqui hoje e levem adiante. Porque, cair nessa armadilha de discutir o pedágio um pouquinho mais para lá ou se é 7 pila ou se é 6 pila, não vai resolver. E mais, 2015 bota 15% de inflação nessas tarifas que estão aqui, nós estamos falando de R$ 10 a tarifa, no mínimo, 10,50. Então, não é uma tarifa por veículo de passeio. Caminhão vai para 60, 80. Então, eu quero investimento na região, mas não desta forma. A 101, nós lutamos muito e muitos anos e a vida não vai acabar. Nós vamos estar lutando aqui 30, 40 anos, se vivo estivermos, estaremos lutando por investimento. Cair nessa aqui? Eu não recomendo, não é uma boa, eu sou contra. E estou muito feliz por ver gente de todos os partidos e todos os seguimentos contra isso. Então, vamos lutar porque a luta não termina aqui, talvez aqui, ela comece.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o

DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários e vídeo-monitoramento da rodovia.

190. Nome: Junior Berté (vereador de Soledade)

Contribuição: Sou pai do Junior, que era o que está lá escrito. Nós estamos aqui desde o início preocupados, ouvindo pró e contra das praças de pedágio. Essa palavra pedágio, nos transmite um trauma, porque toda a comunidade lembra quando a comunidade soledadense, após a instalação do pedágio, ela abriu um desvio na marra, a comunidade, os agricultores, para desviar o pedágio. Aí a rodoviária fechava o pedágio, a comunidade abria, trancavam e abriam, era aquela confusão. Então, nós temos um pequeno trauma sobre pedágio. Nós temos uma pequena empresa no ramo de pré-moldados. Uma empresa que já tem 30 anos. Então, eu estou com 67 anos e ainda trabalho. Hoje a situação está muito difícil. Nós temos que trabalhar mais para poder manter uma empresa aberta, tendo em vista, alta carga tributária, os impostos, enfim. Um desemprego sem precedente, faltando investimentos em nosso município. Está aqui o nosso prefeito, se pronunciou muito bem. Eu acho que é o que representa a nossa comunidade. Eu estou sentindo que o pedágio, de uma maneira ou de outra, ele deve sair. Mas, estou fazendo um apelo. Vocês imaginem, eu saio com meu caminhãozinho velho para entregar os meus produtos, em Fontoura Xavier, vou pagar pedágio, fazer 20km. Vou aqui para Ibirapuitã, pagar pedágio, ida e volta. Quer dizer, nós já vivemos numa cidade pobre, uma região que precisa de investimento e nós vamos ser ilhados e sitiados por pedágio. Então, meu ex-colega, vereador Idionei, você lembra muito bem que, em 88, fomos vereadores, nós já brigávamos, paralisamos, certa vez, o trânsito da 386, pedindo melhorias em nossa rodovia. Estás lembrado? O quê que era? Um trevo de acesso que dê segurança para quem chega em Soledade, redutores de velocidade, até hoje, passaram-se 30 anos e nada disso aconteceu. Então, se a duplicação for realizada em 8 ,10 anos, é muito provável que eu não vou estar mais vivo, ou vou estar com uns 80 anos, e de repente, eu não vou ter a felicidade de ver a nossa rodovia duplicada. Então, o apelo que nós vamos fazer. Vamos avaliar a localização das praças de

pedágio, nós tivermos duas praças de pedágio nas imediações, dos lados de nossa cidade, será trágico para Soledade, meu prefeito e comunidade! Então, se nós tivermos que ter uma praça de pedágio, vamos discutir um preço acessível. Eu lembro muito bem, para finalizar, naquela mobilização, quando foi instalada aquela praça de pedágio, a comunidade se mobilizou e aquele soledadense que tivesse alguma propriedade, aqui nas mediações e que passava pelo pedágio, foram isentadas. E porque não discutir, para quem mora em Soledade, já que somos juntos à praça de pedágio, onde eu tenho que fazer 20km e pagar pedágio, poderia haver uma discussão de redução de tarifas. Porque eu acho que, se há necessidade para nós melhorarmos a nossa rodovia, já que o Governo Federal não tem recursos, o Governo Estadual não tem recursos, é inevitável que vai acontecer as praças de pedágio. Mas, vamos discutir tarifa e antecipar, o quanto antes para nós termos um pouco de segurança.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, os mesmos notarão os serviços que estão sendo realizados desde o primeiro ano da concessão. Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Lembramos que o início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão).

Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari. Estão previstos mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos. Em

Soledade já estavam previstas 2 passarelas no Bairro
Botucaraí, sendo que agora se vai também considerar uma passagem inferior para veículos e pedestres.
O cronograma de obras foi revisto em discussões com o Grupo de Trabalho, de modo a refletir melhor as necessidades das comunidades locais.

191. Nome: Felisberto Godoi da Rosa

Contribuição: Quero saudar à mesa, senhores e senhoras, autoridades. Primeiro, eu acho que, uma saudação especial aos técnicos. Mas, quero dizer para os técnicos que nós também não somos bobos para nos passar um melzinho nos lábios e dizer que estamos melhorando com a discussão nossa. Primeiro lugar, senhores e senhoras, ontem lá em Lajeado, uma autoridade de Bom Retiro do Sul, levantou e questionou ao Fábio, enfim, à mesa, que lá no trevo de Bom Retiro do Sul, prefeito Cattaneo, não precisava uma passarela e no projeto tem uma passarela. Até a pessoa, autoridade de lá disse: "ali vai passar uma pessoa, talvez, por dia". Retirem essa passarela. Agora, o prefeito José Flávio falou antes, que deu acidente com uma ambulância a menos de 2km do pedágio do Brito, e que aquaplanou. E aí o Fábio fez uma explicação melosa, aprofundada tecnicamente, meio dormindo, sonolento, e disse assim: "não, os nossos estudos são muito perfeitos". Mas, como é que ele vai saber onde que uma água vai invadir uma pista, se ele não consultou à polícia federal? Mas, como é que ele vai saber onde que tem que fazer uma correção, uma colocação de uma passarela, se ele não consultou a comunidade? Mas, como é que ele vai saber que ele vai ter que duplicar uma ponte, se não consta no projeto nenhuma duplicação de ponte? Então, senhores técnicos e senhoras técnicas, que fizeram esse projeto, eu tenho certeza de que, cada um dos senhores e das senhoras, são pais e mães de crianças. Pois saibam os senhores, que hoje a noite, ao deitarem a cabeça no travesseiro, lembrem que aqui na regional mais pobre do Estado do Rio Grande do Sul, que tem o maior índice de mortalidade infantil, senhores técnicos, que tem o maior índice de analfabetismo, Idionei, que tem a renda per capta menor do Estado do Rio Grande do Sul, está sendo, mais uma vez, escravizada, roubada por duas praças de pedágio. Escutei muito bem um empresário aqui, falando e, o prefeito de Fontoura falou, Cainelli, José Flávio, que afirma ontem, nós comentando sobre a instalação, provável instalação de uma fábrica de ração, mas, entrou o pedágio no meio, daí já ciscaram para trás. Prefeito Cainelli, eu gostaria que o senhor passasse aqui na frente, o senhor como presidente da Associação de prefeitos e eu como presidente, Betinho presidente da Associação de Vereadores, gostaria que nós, Cattaneo, prefeito Cattaneo. Nós, dia 17/03/2017, não a este modelo de pedágio. Repudiamos duas praças de pedágio na Botucaraí. Não exclusão da Botucaraí, segunda

região menos desenvolvida do Rio Grande do Sul. Gostaria que nós entregássemos à mesa, para que registrasse na ata. Obrigado, pessoal.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Informamos ainda que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Por fim, informamos que, quando os Estudos de Viabilidade detectarem a necessidade de ampliação de capacidade de uma rodovia, na forma de obras de duplicação, as obras de arte especiais presentes no trecho (pontes) são obrigatoriamente duplicadas, e as pontes existentes são avaliadas quanto à

necessidade de reforço e alargamento (o qual mantém a largura da ponte com o mesmo padrão do que a rodovia em si).

192. Nome: Jorgenei Sergio de Souza (vereador de Soledade)

Contribuição: Obrigado. Boa noite à mesa, boa noite platéia, que estão à tarde inteira, paciente. Isso é muito importante. A peleia só é válida quando os guerreiros são fortes, né, Berté? Eu gostaria de dizer para os senhores, que vocês têm várias faculdades, mas uma

vocês não têm, vocês perdem para nós, que é a faculdade dos pedágios. Nós tivemos 15 anos dessa faculdade aqui em Soledade. Então, nós estamos afiados nessa área. É muito importante. Quando a gente faz um protesto aqui, não é brincadeira não, porque nós sofremos na pele, 15 anos de sofrimento, isso não é brincadeira, gente. E agora não são mais 15, são 30 e mais 30, meu Deus do céu, tchê! Daqui a pouco, a nossa cidade estará vulnerável aos pedágios. Já somos uma região pobre, já somos taxados, os nossos oito municípios, como a região mais pobre do Estado, agora querem sugar o restinho do dinheirinho que nós temos. Meu Deus do céu, gente, não dá, desse jeito não dá. Eu agradeço as palavras do nosso prefeito Paulo Cattaneo, muito importante, prefeito, quando coloca que o Governo Federal tem que colocar o dedo nessa questão. O Governo Federal tem por obrigação, de fazer essa duplicação do nosso asfalto, não precisamos entregar para iniciativa privada. O Zé Flávio fez uma colocação aqui, o prefeito de Fontoura, de grande importância, onde ele coloca, até eu ia colocar, se eles tinham feito um estudo que vem trazer grandes preocupações, que é o pacto social, aonde vai dar um impacto no bolso do consumidor. Será que foi feito esse estudo? Claro que foi feito, mas ficou para eles, para nós eles não iam passar isso aí, Berté, jamais. Porque eles sabem que aqui apresentaram o valorzinho dos carrinhos. E dos caminhões? E do transporte? Capaz que eles vão passar! Então, vão fazer como o Neuri falou, se for preciso, vamos fazer como os índios, vamos trancar a BR, vamos trancar todos os asfaltos, vamos chamar o pessoal, vamos fazer barreiras. Porque, eu fico triste com isso, gente. Muito bem à mesa colocou aqui, não tem volta, os pedágios vão vir. Pois, eu fico aborrecido com isso. Eu lembro das diretas já, prefeito, nós derrubamos um presidente da república, será que não vamos conseguir derrubar um pedágio, tchê? Trancar um pedágio, mas o quê que é isso? A que ponto chega isso aí, tchê? Nos enfiar goela abaixo isso aí. Não podemos nos entregar. Somos gaúchos e vamos pelear até o fim. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-

somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Informamos ainda que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

193. Nome: Maria Arlindo Daroit (empresária)

Contribuição: Cumprimento à mesa, cumprimento às pessoas que, patrioticamente, e aqui falo em nome de nossa primeira pátria, que é o município e, estão presentes aqui para debater esse assunto, que é tão importante. Inicialmente, eu gostaria de me colocar como cidadã deste mês, deste ano, neste país, que está atravessando sérias dificuldades financeiras, morais, econômicas e de toda a ordem. Mas, com fé de que tudo vai melhorar, porque cada setor do país está cumprindo com as suas responsabilidades. Gostaria de começar a minha fala destacando a apresentação, acho que é do Marcelo, aonde ele coloca a importância dos condutores desse trabalho ao diálogo, a ouvir as reivindicações da comunidade. Eu tomo isso, Marcelo, me permita te chamar assim, como um compromisso de ouvir o que está sendo aqui, colocado. Gostaria de colocar também, que os governos, em qualquer nível, seja federal, estadual ou municipal, são gestores dos recursos públicos arrecadados e que devem ter a sensibilidade de ouvir e o dever de ser sensível ao que está sendo colocado aqui. Destaco aqui também, a fala da presidente do Supremo Tribunal Federal, quando ela se dirigiu a sua excelência, o povo. Coloco aqui que sou totalmente a favor da duplicação da BR-386, ela é vital para o Rio Grande do Sul. Por aí passa o progresso, o alimento, o desenvolvimento do Rio Grande do Sul. E também sou totalmente a favor dos pedágios, falo como representante da iniciativa privada, como ex-dirigente do principal hospital da região do Botucaraí, falo como uma das diretoras da Câmara dos Dirigentes Lojistas. Mas, faço ressalvas importantes e decisivas quanto ao tipo de edital que está sendo colocado. E fazendo a síntese do resumo do esquema do que foi colocado aqui, é preciso rever a época em que as reformas sejam colocadas, o número de praças de

pedágio. É inconcebível, em qualquer... bastam dois neurônios na cabeça para que se estabeleça duas praças de pedágio em 30km de distância um da outra e, se possível, o preço das tarifas. Acho que está fora do contexto brasileiro. E a importância das obras paralelas à rodovia para resolver os problemas dos municípios, onde se concentram a maioria das populações abrangidas por este edital. Coloco também, que é importante a participação do Poder Público Federal. Ele não pode se esquivar do seu dever primário, de colocar a segurança da população. Agradeço muito a vinda de vocês até o nosso município. Marcelo, coloco novamente, o compromisso do diálogo dessa comissão que está aqui representando esse importante processo com a população. Agradecida.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, os mesmos notarão os serviços que estão sendo realizados desde o primeiro ano da concessão. Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Lembramos que o início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão).

Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

194. Nome: Leonir Cardozo (prefeito de Sarandi)

Contribuição: Queria cumprimentar aqui os prefeitos, vereadores, dessa nossa grande região, que desfilaram aqui com discursos importantes. Nós que somos de uma região mais

ao norte. Cumprimentar Jairo Zandoná, que também se pronunciará em seguida, que é um empresário de Sarandi. E queria cumprimentar aqui à mesa. Nós estamos aqui para pedir que esse projeto de duplicação alcance a cidade de Iraí e, principalmente, como nós somos de Sarandi, nós integrávamos a antiga concessão e até a nossa cidade. Entretanto agora, nós ficamos muito surpresos e a nossa comunidade está muito entristecida, porque a cidade de Sarandi, ficou fora da programação dessa melhoria. Eu creio que, não sei se é possível ainda, entretanto, nós estamos aqui para trazer esta nossa preocupação. Não é possível que a cidade de Sarandi, que é importante para o Rio Grande... eu creio que a nossa região norte do Rio Grande do Sul, foi uma das regiões mais pobres do Rio Grande, hoje é uma das regiões que mais crescem, do Rio Grande do Sul, é a nossa região. Não tem outra região no Rio Grande que cresce mais do que a nossa região, por conta de inúmeros projetos ligados ao agronegócio e também por conta da industrialização que é muito forte. Uma colônia de gente trabalhadora e, agora esta notícia do esquecimento da nossa região. Nós sabemos que não há desenvolvimento, não há progresso, não há outra forma de se construir uma região, um estado, enfim, um país, sem que se tenha a logística. Aquilo que está se fazendo aqui no Brasil, se fez a muitos anos em outros países, e os países cresceram, evidentemente, vivem bem, e nós infelizmente estamos aqui num país ainda, empobrecido por conta desses investimentos. Evidentemente que, em relação à questão dos valores das tarifas, nós entendemos também, que são altos, principalmente, eu não me refiro nem ao automóvel, eu entendo que é um valor alto, principalmente para escoamento da nossa produção. Eu creio que, não sei com é que é feito esse cálculo, mas eu queria trazer aqui esta minha preocupação em relação a isso. E no sentido de que fosse, evidentemente, melhorado, porque eu compreendo que, a partir do momento que é entregue para a concessionária iniciasse a operação dos pedágios. Então, praticamente, o investimento todo, ele será feito já, com os recursos captados nas cancelas. Então, eu acredito que o nosso gauchinho lá, o Marcelo, que é daqui do nosso Estado... eu sei que foi feito um estudo, mas eu acho que esse é o reestudo, porque uma empresa vai receber um negócio, vai pagar um investimento, com certeza, porque a gente tem uma experiência de cidade, nós cuidamos da cidade de Sarandi, já cuidamos num outro período. A gente tem essa experiência e sabe que tem, com certeza deve ter ali, gordura, por que esse é um edital de concessão e quem sabe venham outras empresas. A gente tem experiência também que os pedágios de outras regiões do país reduziram muito em relação àquilo que era proposto no primeiro momento. Evidentemente que se nós colocarmos um preço base alto, as companhias vão vir naquele preço base alto. Isso é como uma licitação que nós fizemos nas nossas prefeituras. Então, eu creio que o preço base... é mais importante nós colocarmos um preço base, que daqui a pouco temos que fazer uma repetição do edital, que não tenha nenhum interessado, do que colocar um preço base alto, que vai custar caro,

principalmente, para escoar a produção. Agora, nós queremos que esta duplicação vá até Sarandi e que as melhorias vão até a divisa com Santa Catarina e até Iraí. Esse é o pedido nosso e é o pedido daquela região norte do Rio Grande, que é a região, uma das regiões que mais cresce, do Rio Grande do Sul e que está esquecida.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Todavia, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

195. Nome: Jairo Zandoná (vice-presidente da CIERGS, do Rio Grande do Sul)

Contribuição: Boa tarde a todos. Saudação à mesa, que vem de Brasília para nos ouvir. Eu sou da empresa Águas Minerais de Sarandi e também represento o CIERGS, Centro das Indústrias do Rio Grande do Sul, junto à Federação das Indústrias. Estivemos em Lajeado ontem e hoje resolvemos voltar aqui. Porque como falou o nosso prefeito Cardozo, nós precisamos que essa rodovia vá até Iraí, na divisa com Santa Catarina. Esse é o primeiro equivoco deste projeto, deste edital. O segundo equivoco é que essa estrada da produção e a produção, praticamente, começa daqui para trás. É Carazinho, é Nonoai, é Santa Rosa, é Palmeira das Missões. E aí que escoa a nossa produção para o porto de Rio Grande. Então, é o segundo equivoco. Não vamos falar de tarifa porque é um absurdo, vocês sabem disso. Porque essa concessão vai ter toda a 101, que está pronta, toda a de Lajeado a Porto Alegre, que está pronta, então a grande parcela desta obra está pronta, gente. O governo

vai entregar, só cobrar pedágio no mesmo dia. Então, a cobrança do pedágio da Freeway, vocês estão levando para Santa Catarina para evitar invasão pela estrada do mar. Quer dizer, a concessionária vai estar cobrando: "no mesmo dia esse dinheiro tem que vir para cá". Como o governo está dando, entregando lá, a parte de lá tem que subsidiar aqui. Primeiro o cronograma de obra, tem outro equivoco, gente. Nós temos aqui, de Lajeado a Iraí, 400 urbanos. Soledade, Carazinho, Sarandi, Frederico, Seberi. Se vocês, nos primeiros 5 anos, fizerem cada pedaço desse de 20, 25km, porque Lajeado a Tabaí são 30km, e estão fazendo. Nós podemos fazer para aliviar o caixa da concessionária, esses quatro pontos urbanos, que é onde estrangula o gargalo, e depois com as terceiras pistas, vejam bem onde fizeram aqui, em Marques de Souza, na subida aqui da Tendas, foi feito a terceira pista, resolveu o problema. Lá na subida do Segredo, em Sarandi, foi feito. Então, eu acho que está faltando um pouco de conhecimento. Eu falo porque, das 50 semanas do ano, eu faço 40, de Sarandi a Porto Alegre. Toda semana nós temos uma operação lá, praticamente, uma semana sim, uma não, eu estou na estrada. Há 20 anos eu faço isso. Podia estar morando em Porto Alegre, estou morando em Sarandi. Faço isso há 20 anos. Então, eu acho que vocês têm que conversar com quem conhece. Nós podemos fazer isso aí com menor tarifa. Gente, sem pedágio não vai ter estrada! Não existe. É no mundo todo, no Brasil inteiro. Os pedágios de São Paulo são um horror. Os pedágios do Paraná... eu fui esses dias para Curitiba, gente, que o pedágio é plausível, eu invés de ir de avião, fui de carro, porque eu tinha que parar em Florianópolis e a Curitiba, fui e voltei. Toda ela duplicada, sem problemas. Então, a duplicação faz-se necessária. E vocês estão cometendo, neste edital, algum equivoco. Vamos levar até Iraí, vamos fazer nos primeiros anos, esses centros urbanos, com a segurança, com as lombadas eletrônicas, com as passarelas, gente! Vai custar mais barato. O pedágio vai custar mais barato e nós vamos resolver o problema. Se nós ficarmos aqui, se digladiando, nada vai funcionar. Nós temos que ir para um consenso. O que é consenso e o que tem solução. E tem soluções baratas, gente. Vamos estudar mais o caminho. A concessionária vai pegar o dinheiro da Freeway e vai ter que botar aqui nos primeiros anos. E se não, o BNDES, invés de ir lá em Cuba, no Panamá, no Peru, financia as concessionárias aqui dentro, gente. Tem dinheiro no BNDES, sim. Vamos financiar aqui. Porque que foram lá em Cuba levar dinheiro? Porque que foram no Panamá? Porque que foram no Peru? Porque que foram em Angola? Nós temos que financiar as nossas empresas para botar aqui. Uma dúvida: a concorrência internacional, pode participar? Vocês viram o aeroporto nosso? Então, gente, vamos abrir esse edital, vamos clarear, vamos baixar esse custo, vamos botar o BNDES, vamos fazer os centros urbanos primeiro, vamos resolver o problema, tchê. Se não daqui a 50 anos nós vamos estar se matando na estrada. Eu cada vez que chego em casa e volto, agradeço a Deus por estar vivo. Porque, realmente, é a estrada da morte. E a produção, gente, é daqui para lá. Se nós

duplicarmos só até Carazinho não vai resolver o problema do gargalo do escoamento da safra. Cada vez produzir [ininteligível] produzir soja a 100 saca, o hectare. Não vai ter silo esse ano para armazenar, tem que ir para o porto no dia. A soja vai cair no silo das cooperativas e tem que ir para o porto no mesmo dia. Nós temos que achar uma solução e não é brigando, gente. Nós temos que usar a ideia, usar o BNDES, o Governo Estadual, o Governo Federal. Vamos dar incentivo, vamos exonerar as tarifas de impostos dessa empresa. Para quê que nós vamos cobrar imposto para ir lá e voltar? Vamos isentar essa empresa de impostos federais, impostos estaduais. Os próprios municípios podem contribuir com o ISSQN. Vamos baixar para 1%. Sarandi ganhava com o pedágio de Sarandi-Carazinho, 400 mil por ano. A tarifa devia ser 3%, acho que é mais ou menos isso. Vamos baixa para 1? Fazer um acordo com os municípios, gente. Vamos usar a criatividade. Tem prefeito querendo a praça de pedágio na cidade dele para receber mais. Essa é que é a verdade. Vamos usar a criatividade, gente. Vamos baixar a tarifa de 4, R$ 5, todo mundo vai pagar. Porque a saída é a solução. As próprias ambulâncias hoje, morre gente na estrada, que eu vejo, porque não tem ambulância. Então, pessoal desculpe me alongar, mas eu queria dizer para vocês, que eu acho que nós temos saída. Se precisar participar do grupo de trabalho, eu estou à disposição a hora que precisar. Eu acho que nós temos saída para construir tranquilamente e resolver esse problema. Muito obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Ainda, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, os mesmos notarão os serviços que estão sendo realizados desde o primeiro ano da concessão. Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Lembramos que o início da

cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão).
Todavia, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.
Outrossim, informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul. Por fim, informamos que o projeto de concessão termina no entroncamento com a BR-285/377(B) (para Passo Fundo), não tendo, portanto, interferência com o distrito Industrial de Carazinho. De fato, conforme já observado de forma geral na maioria dos municípios atravessados por concessões de rodovias federais, o percentual médio do ISSQN é de cerca de 5 %, o qual tem um impacto relevante na tarifa básica de pedágio.
Por fim, conforme estipulado pelo Edital, podem participar empresas nacionais e estrangeiras no certame licitatório. O cronograma de obras foi revisto em discussões com o Grupo de Trabalho, de modo a refletir melhor as necessidades das comunidades locais.

196. Nome: Marilda Borges Corbelini (vice-prefeita de Soledade)

Contribuição: Boa noite a todos. Cumprimento os integrantes da mesa e desde já, agradeço a essa oportunidade que nos foi concedida aqui na nossa região. Em nome do nosso prefeito, Paulo Cattaneo, cumprimento a todas as autoridades presentes e os demais, valentes, que estão aqui até esse horário. Acho que muita coisa já foi dita, não quero ser repetitiva, porém apesar de nós estarmos localizados numa região privilegiada do Rio Grande do Sul. Muito bem, já foi colocado sobre as nossas condições econômicas, sobre as ânsias que temos há muitos anos e nossas lutas por pessoas que já passaram pelo poder público municipal, pelos cidadãos soledadenses, durante muitos anos. Então, para resumir, eu quero colocar, este modelo que está posto, não nos serve. Nós não podemos ficar ilhados entre dois postos de pedágio. Não podemos e não temos condição de pagar esses valores. Se nós, apesar de sermos um povo que mais paga impostos no mundo, mesmo assim para ter boas estradas, precisarmos pagar pedágios, podemos pagar. Mas então, que esses preços sejam mais baixos, que as obras sejam feitas em pouco tempo, que a antiga reivindicação da duplicação da BR-386 seja atendido de imediato, e que também, próximo

ao nosso município, passarelas, segundas vias, enfim, tudo aquilo que foi listado pelos outros que me antecederam, sejam feitas. Então, nós queremos, realmente, que possamos ser escutados e que, através da ANTT, dos seus representantes, levem a voz, o pedido do povo do Alto da Serra do Botucaraí. Que até pode e quer colaborar para nós possamos tem mais segurança nas nossas estradas, mas que o preço seja de acordo com o poder aquisitivo da nossa região.

Resposta da área técnica: A duplicação da BR-386 nos primeiros anos de concessão levaria á necessidade de investimentos vultosos num curto prazo, o que implicaria numa tarifa de pedágio muito elevada, onerando desta forma os usuários, além de tratar-se de obras mais complexas, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental.

Ainda, sobre os benefícios que a concessão trará para os usuários, os mesmos notarão os serviços que estão sendo realizados desde o primeiro ano da concessão. Entre os benefícios trazidos já no início da concessão está a fase de trabalhos iniciais (recuperação emergencial dos diferentes elementos do sistema rodoviário tais como pavimento, obras de arte corrente e especiais, elementos de proteção e segurança, estruturas de contenção, entre outros serviços), assim como a disponibilização de um sistema de atendimento ao usuário (atendimentos médico e mecânico) e a realização de intervenções em trechos críticos da rodovia em termos de segurança, para seguir com obras mais complexas a partir do 3º ano do prazo da concessão, tendo em vista a necessidade de aprovação dos projetos de engenharia pela ANTT e ainda de licenciamento ambiental. Lembramos que o início da cobrança para 5 das 7 praças previstas no projeto (P1, P4 a P7) está previsto quando a fase de trabalhos iniciais for concluída (prevista para o 1º ano do prazo da concessão).

Cabe também salientar que os Estudos de Viabilidade do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul apresentados durante a Audiência Pública estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari. Por fim, para o município de Soledade, estão previstas as seguintes melhorias: (i) vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí; (ii) 3 interseções em desnível do tipo

diamante; (iii) 3 retornos em nível; (iv) 5 melhorias de acesso; (v) 2 passarelas; e iluminação de todas as travessias urbanas, interseções em desnível e retornos.

197. Nome: Jair Trautmann (topógrafo)

Contribuição: Jair Trautmann, sou topógrafo. Eu falei ontem até, na audiência de Lajeado. Me preocupa a questão de que quem assumir essa, enfim, essa concessão, vai ter um passivo, uma série de obrigações e ações da concessionária CONCEPA. O pessoal de Cachoeirinha, movimento livre acesso a Freeway, ingressou com uma ação para impugnar a participação dela na próxima concorrência, se vier essa aí. Marco Barbosa, presidente da câmara lá e tal. Mas, então, seguindo o raciocínio, imagine o seguinte, a questão de que ficaria um vazio de estrada ruim entre Sarandi e ali, a região deles e aqui. Então, o cara no Paraná, em São Paulo, ele carrega uma carga, ele vai escolher o roteiro, porque ele vai quebrar o caminhão. Se passar o carro, se passar 10, 20km de estrada ruim, ele não vai querer, porque o custo de diesel é um, de mecânica é outro, entende? Então, era um vácuo, um vazio na proposta, é isso aí. A questão, a outra, circuito de câmara de TV, não sei o quê, pára lá! Redutor de velocidade, principalmente em obra, porque o quê que adianta filmar um cara sendo atropelado? É lógico! A questão de gargalo, que tem técnica de gargalo aqui, é a região de Marques de Souza, as pontes, elas não estão, não tem. Obras de arte especiais listadas no... acredito que até altere o Programa de Exploração da Rodovia. A redução de mortes aqui que você falou, 14%. O trânsito reduziu mais lá. Então, diminuiu o número de morte, mas o trânsito baixou mais na porcentagem. Na época em que foi inaugurada aquela praça de pedágio, Cachoeirinha, zona norte, toda Porto Alegre era cheia de obras. Quem anda por ali, projeto Pró-Guaíba, que daí depois a mesma empresa que criou o monstrengo do nosso projeto antigo de pedágio, [ininteligível] transformou num tal de Pisa, que não funcionou também, entende? Aquela época, o cara era obrigado a ir pela Freeway, nos primeiros anos ali. Até 99, 2000, depois começou a decrescer. Aquilo que eu falei ontem, toda aquela série de obras no acesso Assis Brasil, a duplicação da ponte. Eu não lembro bem, acho que faz uns 10 anos isso aí. Na época eu fui para o Paraná. Eu só queria, seguindo o raciocínio... nos preocupa uma notícia de um reajuste de 15% num pedágio. Tem gente que fala que baixou a inflação. Não, isso é deflação. Tem mercado, produto perecível já saindo por preço a baixo do custo para não perder. Inflação é desvalorização de moeda, não subir preço por oferta, procura, isso é outra coisa. É um raciocínio meio... mas, tem lógica. Uma coisa que eu vou sugerir no quadro funcional de vocês, é que vocês incluíssem o... pessoal que tem ABENDI, tem formação na ABENDI – Associação Brasileira de Ensaios Não Destrutivos, controle de qualidade. Esse pessoal está parado, esse pessoal de porto, refinaria e tal. E aí é o seguinte, para o cara manter uma qualificação dessas, não é um CREA, não sei o quê, ou fazer uma prova da OAB. A cada 5

anos, o cara tem que fazer uma prova com tudo aquilo que modificou de normas técnicas, isso, aquilo. Laboratorista que preste é raro, entendeu? Em questão de obra. Topografia é uma tragédia. O cara se forma técnico de estrada e não consegue, para quem sabe o quê que é, locar uma curva circular simples, não consegue. Ele não sabe o que ele faz: "de onde é que eu tiro distância, o que é que eu faço?". Está assim e isso não é de hoje, é de quando eu nasci, mais ou menos. O Dr. Henri Maksoud, que foi o fundador da Hidroservice, não existe mais, ele já morreu também. Ele escreveu um livro em 73, eu tinha 1 ano: Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento. Eu vou passar para vocês, o... ainda ontem eu falei com um ex-profissional, topógrafo, brasileiro, é raro, porque o quadro técnico dele era todo importado. Mas, porque que o doutor só queria gente importada. para trazer, agregar. Essa metodologia aí também veio de controle e qualidade do pessoal que estava no Oriente Médio. Aí eu faço uma pergunta para o excelentíssimo senhor procurador: quando é que cessa a indenização do Governo Federal para as seis empresas que construíram no Oriente Médio, o senhor não sabe? Não, isso aqui é importante. É uma questão de orçamento. Foi em 97 aí, por setembro ou outubro.

Resposta dada na sessão presencial:

Leonardo Cavalcanti – O assunto é... não é objeto da audiência., entendeu? Gostaria que o senhor contribuísse com o objeto da audiência.

Resposta da área técnica: Informamos que na avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos (recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.

Manifestações Orais proferidas durante as sessões presenciais

São João do Sul 22/03/2017

198. Nome: Ivan Bertuol (Secretaria de Transporte do estado do Rio Grande do Sul)

Contribuição: Boa tarde a todos. Quero saudar o presidente da mesa Leonardo, em teu nome todos os componentes da mesa, quero saudar o Prefeito de São João [vozes as fundo]. Está ruim o som? Prefeito Moacir Teixeira, Vice-Prefeito Edson Pereira Trajano, obrigado pela hospitalidade da cidade, fui muito bem recebido aqui, almocei muito bem e tive ótimas conversas antes do início dessa reunião. Quero saudar também o vereador Sérgio Luiz dos Santos, Presidente da Câmara Municipal, e em nome dessas autoridades os demais Vereadores, Prefeitos e Vice-Prefeitos desse recinto. Deputado Manoel Matos, Deputado José Scheffer, Deputado Federal Jorge Boeira, e a Deputada Federal Geovania de Sá. Em nome dos senhores também, demais autoridades aqui presentes. Senhores, eu quero dar um testemunho porque eu assisti a primeira apresentação da ANTT na primeira Audiência lá em Porto Alegre, há uma mudança significativa no projeto, muito significativa no projeto, a antecipação dos investimentos, muito grande a antecipação dos investimentos e principalmente há uma significativa mudança na postura, Marcelo na sua apresentação hoje fez questão de ressaltar todo o tempo sugestões e contribuições, e eu percebo na apresentação de hoje que as sugestões e contribuições que começaram a surgir em Porto Alegre na primeira Audiência já estão aparecendo nesse projeto, e tenho certeza que outras que ainda não estão, estão sendo analisadas, como algumas que o próprio Secretário Pedro Westphalen que participou de todas as outras Audiências mas não pôde estar aqui hoje, já manifestou, já entrego por escrito para a ANTT. Então eu acho que nós precisamos hoje aqui fazer um exercício de efetivamente colocar na mesa todas as nossas angustias, falei com alguns vereadores antes da Sessão que me relatavam que aqui na 101 norte, na 101 entre Torres e Ozório quando chove alaga, e alaga porque foi feita a duplicação da 101, isso agora é problema considerado da concessão, a Concessionária terá que resolver isso, isso tem que ser posto hoje aqui, essa é uma necessidade, essa motivação dessa Audiência aqui, é o problema da 101 que alaga, é o problema da passarela, é o problema do viaduto, é o problema da rua lateral ter sido feita, isso é que nós temos que colocar aqui. Porque minha gente, é o seguinte, eu trabalho a dois anos num projeto no Rio Grande do Sul, talvez já exista aqui em Santa Catarina, que é o Plano Estadual de Logística de Transporte, nós estamos concluindo esse trabalho com a seguinte conclusão, o custo logístico do Rio Grande do Sul hoje se aproxima de 20%, isso significa o seguinte, que o produtor que hoje está colhendo sessenta e cinco, setenta sacos de soja por hectare, vai deixar 20% no custo

logístico, ele se matou, comprou máquina nova, plantadeira nova, tecnologia de última geração e vai deixar 20% da lavoura até o Porto, vai deixar 20%, não sei se é diferente aqui, mais lá nós temos essa convicção, e por que? Porque nós não conseguimos mais manter as estradas nas condições que precisam [vozes ao fundo]. Muito obrigado por ter me avisado amigo, obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 do Contrato), especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos. Além das melhorias, o projeto prevê nos anos iniciais da concessão a recuperação de todo o sistema rodoviário, bem como a sua conservação e manutenção ao

longo do período da concessão, de modo a garantir que seja disponibilizados aos usuários um sistema rodoviário em plenas condições de segurança e conforto.

199. Nome: Moacir Francisco Teixeira (Prefeito de São João do Sul)

Contribuição: Boa tarde a todos. Cumprimentar o Presidente dessa Sessão o seu Leonardo, gostaria de cumprimentar a todos os deputados estaduais que se fazem presente aqui, Manoel Mota, Ricardo Guidi, Zé Nei Ascari, o Deputado Zé Milton Scheffer, Deputados Federais Geovania de Sá e Jorge Boeira. Aos prefeitos municipais de toda a nossa região que se fazem presente aqui em grande número, Vereadores, Vice-Prefeitos, imprensa, Presidente, talvez eu passe um minutinho, mais eu tenho direito, tenho certeza que eles vão aceitar. Então agradecer desde já a presença de todos e dizer que São João do Sul nunca recebeu tanta representação política tão fortes como hoje aqui. Tem representação política aqui que jamais São João do Sul viu na sua história, por que? Porque essa obra realmente vem a causar um grande impacto no Sul de Santa Catarina e principalmente em São João do Sul. Então agradeço a presença de todos vocês desde já e agradeço todos os senhores deputados e prefeitos, vice-prefeitos, vereadores que se fizeram presente porque nós fomos surpreendidos no mês de fevereiro com a notícia que São João do Sul ganharia de presente um pedágio, e desde aquela época então a gente não dormiu mais em paz, primeiramente fomos à Brasília e tivemos lá com o Diretor Geral da ANTT numa Audiência com ele, de lá seguimos direto para Porto Alegre e fomos a Audiência Pública em Porto Alegre, semana passada tivemos na Audiência Pública lá em Lajeado buscando conhecimento, buscando saber como esse projeto funciona, e procurando ter conhecimento mais aprofundado de quais os impactos que esse pedágio causaria no município de São João do Sul, e nós estamos cada dia que passa mais preocupados ainda, porque sabemos, nosso município

senhores, município pequeno, um município pobre, e temos aqui na BR 101 aonde será instalado nosso pedágio o acesso principal pode se dizer do nosso município, é por ali que nós vamos as nossas praias, que temos, que todo mundo gosta de uma praia, quem não gosta? O nosso acesso a Torres, a Passo de Torres que é nosso caminho da roça, as comunidades aqui, os agricultores nosso que transitam todos os dias ali naquela BR para fazer as suas plantações, temos nossos agricultores que trabalham na Vila Conceição com verdura que vão a Torres todo dia vender, temos os nossos pescadores ali da lagoa do Sombrio, que trafegam todos os dias ali também e vão ter que se sacrificar pagando esse pedágio. Então eu acho que com essa força política que está aqui hoje, com a representação da população de São João do Sul, eu quero dizer a todos vocês que nós vamos esgotar todas as possibilidades para que São João do Sul não ganhe esse presente de grego [palmas]. São João do Sul não merece esse presente, São João do Sul precisa de obras mas de obras importantes. Então eu quero aqui deixar o meu registro que São João do Sul está pronto para o que der e vier. Agora nós gostaríamos muitos senhores que procurassem outras alternativas, se tiver que sair esse pedágio que saia, mas que saia lá no Rio Grande do Sul porque vai ser para cuidar das estradas do Rio Grande, então nós não podemos [palmas], a nossa população não pode ser sacrificada com esse pedágio, que eu disse, ali é o nosso caminho da roça, nós vamos dividir o nosso município em duas etapas [palmas], nós gostaríamos que vocês olhassem com muito carinho e vissem que São João do Sul não precisa desta obra. Então eu gostaria de dizer para todos vocês que a população de São João do Sul não quer esse pedágio, que nós, a comunidade de Barrinha, os pescadores de Barrinha que estão presentes aqui, para eles virem no posto de saúde, para eles virem no correio buscar uma correspondência, para a nossa agente comunitária trabalhar vai ter que pagar o pedágio de ida e volta, então isso é inadmissível, temos que acha alternativas concretas para que isso não possa acontecer. E eu gostaria de dizer mais, que até as igrejas vão ser sacrificadas com isso, porque os moradores lá da Barrinha até para vir fazer sua oração para demonstrar sua fé na igreja, tem que vir no centro de São João, e tem que pagar pedágio para rezar, nós não podemos isso [palmas]. Então eu peço apoio de todos os políticos, de todas as lideranças, de toda nossa região, do empresariado, da imprensa e o apoio da ANTT para que haja outra alternativa e não aqui em São João do Sul. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

200. Nome: Geovania de Sá (Deputada Federal)

Contribuição: Meu boa tarde a todos e a todas, a mesa, cumprimentar o Prefeito da cidade, em nome dele, em seu nome Moacir todos os prefeitos aqui presentes, todos deputados, Presidente da Câmara Sérgio, em seu nome todos os vereadores, Deputado Federal, meu colega, e nesse momento eu vim aqui como Deputada Federal não só do Sul do estado de Santa Catarina mais de todo o estado, para que com essa gente a gente possa lutar, porque toda explanação ouvida nessa tarde Marcelo, e você esclareceu, colocou muito bem os números, mas nenhum realmente me conscientizou da vinda dessa praça de pedágio aqui para São João [palmas], onde o maior trecho, maior trecho é no Rio Grande do Sul, não se falou em isenção de placa, não se falou em nenhum benefício, a não ser, único colocado aqui foi a passarela, e se é por causa da passarela nós Deputados, Deputado Boeira deu essa ideia, eu e ele estaremos trazendo a emenda parlamentar para implantação da passarela aqui no município [palmas]. Agora, na próxima semana nós dois que aqui estamos representando dezesseis deputados federais, estaremos indo ao Presidente do Fórum Parlamentar Catarinense, Senador Dalírio Beber, e ali nós estaremos levando a reivindicação não só para nós dois estarmos lutando, mas para que os dezesseis deputados possam ir até a ANTT levar o que esse povo aqui de São João e de todo o Sul de Santa Catarina está sentindo na pele, pagar essa conta mais uma vez para que o Rio Grande do Sul seja beneficiado, nada contra nossos irmãos, mas como o trecho está lá nós vamos lutar, mas para que ele fique lá, e nós lutaremos até o final, não podemos desistir [palmas]. Um abraço a todos, parabéns.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

201. Nome: Jorge Boeira (Deputado Federal)

Contribuição: Gostaria de cumprimentar a mesa aqui formada representando a ANTT, cumprimentar todos os meus colegas deputados, prefeitos, vice-prefeitos, vereadores, lideranças aqui presentes, população e comunidade aqui presente nesse importante evento diria assim, importante evento que demonstra unidade do sul do estado de Santa Catarina, que como disse o Prefeito, aqui estão representados praticamente toda a população do sul do estado de Santa Catarina pelas lideranças da REC, pelas lideranças da AMESC, porque nós temos convicção que muitos de nós lutamos, Deputado Manoel Mota, e todos os nossos companheiros que estão aqui presentes, deputados estaduais e deputados federais, e grande parte da população, pela duplicação da BR 101 como uma obra pública, com recurso público, e recurso público é recurso da sociedade, e como foi construída com recurso da sociedade, por ela todos nós devemos transitar gratuitamente [palmas], gratuitamente, em princípio já somos contra o pedágio, muito menos um pedágio, com

todo o respeito ao povo do estado do Rio Grande do Sul que muito temos respeito, mas todo o respeito, agora se somos contra o pedágio, muito menos um pedágio em Santa Catarina para beneficiar o Rio Grande do Sul, porque todos aqueles recursos que ali eles falaram serão aplicados mas lá no Rio Grande do Sul. Então nós aqui pagaremos a conta pelos recursos que serão aplicados no Rio Grande do Sul, e quem vai pagar a conta é a população que mora aqui, pescadores lá da Barrinha, como dizia o Prefeito, agricultores familiares, pequeno agricultor que já está sendo extremamente prejudicado por essa reforma previdenciária, professores, professores que possivelmente tenha que ir para o outro lado do município para dar aula, estes serão os grande prejudicados, R$8,60 pode ser que para alguns pouco signifique, mas são quase cinco quilos de arroz, quase cinco quilos de arroz, dá para muita gente comer. Então nós aqui estaremos pagando, a sociedade estará pagando, que nós já pagamos dos nossos impostos para trafegar numa rodovia que nós mesmos construímos, portanto podemos até entender que queiram aqui colocar uma praça de pedágio, mas defenderemos até o fim, que seja lá de fato na divisa do Rio Grande do Sul com Santa Catarina, assim como diz o edital encaminhado pela ANTT, da divisa do estado de Santa Catarina com a BR 290, e não vamos pagar essa conta.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

202. Nome: Lucas Justin Vieira (Vereador)

Contribuição: Boa tarde a todos, boa tarde a mesa. Eu sou de Terra de Areia, represento o estado do Rio Grande do Sul, município de Terra de Areia, venho aqui reivindicar as obras de manutenção da BR 101. Ontem teve uma chuva no nosso município, nós não conseguimos trafegar nas ruas laterais no nosso município, porque a chuva vem, alagou as obras da BR 101 foram feitas e em vez de trazer benefícios a nossa população nos onerou, não trouxe benefício nenhum, simplesmente as marginais foram mal feitas, tem bairros que não ganharam ruas marginais, precisa ser feita as ruas paralelas, a gente não tem um viaduto em nível, que a gente precisa para veículos de grande porte no KM 42. Ontem essa chuva deixou intrafegável a cidade porque o esgoto fluvial decorrente da chuva, a obra foi feita e não tem ligação com outro lado da cidade, o esgoto fluvial, escorre e ficou uma represa, que a obra foi feita, uma elevada e essa represa está lá e simplesmente quando chove ninguém trafega em lugar nenhum. E a respeito também, acessos laterais na comunidade da Serraria e Olaria e a comunidade de Sanga Funda que não tem acesso laterais, e a obra está nos custando muito caro sendo que o município de Terra de Areia cortado pelo meio pela BR 101, a gente não tem estacionamento, não tem sinalização durante todo o perímetro, as ruas laterais estão em má condição, a ciclovia, há muito

buraco na ciclovia, a questão do esgoto, a quebra das galerias está causando danos, já teve morador que caiu dentro de uma galeria e se machucou, pediria mais atenção a isso. E a questão também dos acessos, muita gente que se perde dentro da cidade por não ter placas no município, então eu peço um pouco mais de atenção a isso, e a nossa comunidade clama por essas melhorias que é onde o município necessita dessas melhorias em termos as ruas laterais, que é o principal, alguns acessos também está dificultando, devido a ser mão única dentro do município, aqui em Santa Catarina a gente tem vários trechos que são mão dupla, o município ficou tudo mão única e a população não tem acesso a um lado a outro da cidade, tem que sair se deslocar até às vezes ao município vizinho por ser mão única. Meu muito obrigado, agradeço a atenção.

Resposta da área técnica: Muitas das solicitações não se enquadram no escopo da Concessão, pelo que não poderão ser atendidas. Terra de Areia é um dos municípios melhor servidos por acessibilidades à BR-101, assim como possibilidades de retorno. Ao todo tem 7 obras em desnível, 6 do tipo diamante e 1 do tipo trevo completo, e ainda 1 retorno em nível. Nos estudos está prevista 1 passarela para melhorar as travessias pedonais ao km 44+500.

A utilização de mão dupla em vias marginais só deve ser adotada quando não há alternativas, uma vez que é muito penalizadora da segurança, pelo que deverá ser mantida a solução atual.

Quanto aos elementos de Drenagem, é obrigação da Concessão a devida manutenção de todos eles

Os estudos já contemplam a reativação do posto de pesagem, assim como a iluminação de todas as travessias urbanas.

A nova Concessão será responsável pela manutenção e conservação adequada de todo o sistema rodoviário, conforme os padrões estabelecidos no PER, indo ao encontro da expectativa do solicitante.

203. Nome: Cláudio Schuwartzhaupt (Secretário da Administração da Prefeitura Municipal de Terra de Areia)

Contribuição: Boa tarde senhor Presidente, com a permissão saúdo todos os presentes aqui. Só complementar as palavras do colega Vereador Lucas, que também somos solidários aqui com o povo aqui de Santa Catarina, a BR 101 corta ali a nossa Terra de Areia aproximadamente dez quilômetros de trecho, e a iluminação pública não existe, os trechos de iluminação foi colocado somente os postes e as lâmpadas estão apagadas, estão nas escuras. Queremos também que seja reativado o posto da Polícia Federal que ali se encontra e a balança que está fechada, com isso gerará emprego e renda também para o município, essas cobranças que os senhores estão tendo aqui juntamente com os

deputados que fizeram as suas informações, as suas contribuições, nós somos solidários, nós sabemos como a máquina funciona, foram feitos todo o trabalho posterior volta para todo o povo contribuir para que continue servindo e prestando serviço às rodovias, então todos os impostos são deduzidos e todo o povo que paga por isso. Então nós queremos refrisar essas questões, as agulhas que são as passagens de pedestres, passam de moto, passam de bicicleta, elas estão mais baixas que as laterais, então como o colega falou ali quando chove na frente de uma escola as crianças molham seus pés para atravessar, porque a escola estadual é de um lado e as crianças moram do outro e não são beneficiadas com isso, nós temos essas preocupações. Os acessos laterais quando chegam no nosso município as pessoas que não conhecem o fluxo ou que não tem educação de transito, descem com a velocidade alta no perímetro não obedecendo a sinalização, queremos lombada ou redutor de velocidade nos acessos indicando o perímetro urbano a qual eles estão chegando, no nosso município. Então deixo esse esclarecimento, essas contribuições, estamos com vocês povo da Terra de Areia, aqui com vocês povo de Santa Catarina, somos irmãos de vocês. Um abraço a todos e muito obrigado.

Resposta da área técnica: No que diz respeito ao sistema de pesagem proposto pelos estudos de viabilidade, foram previstas 4 unidades (um posto de pesagem existente na BR-101/RS e três novos, com provável localização na própria BR-101 [outro sentido] e na BR-386/RS [dois sentidos].

204. Nome: Pedro Henrique Gross (Vereador de Terra de Areia)

Contribuição: Boa tarde mesa diretora, pessoas que aqui estão. Bom, eu venho somar as demandas dos meus companheiros de Terra de Areia referente à obra da 101, uma delas é a questão da forma como ela foi feita, sendo elevada, e ressaltando a questão das chuvas causando erosão na pista, com escoamento de areia e isso podendo futuramente causar um transtorno ainda maior e prejudicando os munícipes de Terra de Areia. Uma das ideias que nós tivemos referente a isso [interrompido]. Bom, uma das ideias que nós tivemos referente a isso é a implantação do acortinamento verde, que ajudaria, seria de um custo inferior e traria um benefício muito grande referente a isso porque evitaria que a areia saísse da pista já que ela é elevada. Outra situação, nos extremos do centro do nosso município existe uma dificuldade perante aos comércios que é as marginais de mão única, e não tendo retornos próximos, e aí a questão, isso prejudica muito os comércios, aos moradores pela longevidade dos retornos, seriam então nos extremos do município a implantação de via de mão dupla, para que eles pudessem ir e retornar na mesma via que seria de grande valia para o município. E ressaltando também referente à iluminação pública que não gere custo para o município, e referente também a balança ela já tem a estrutura pronta em Terra de

Areia e esta desativada. Também acho que seria de um custo inferior e ajudaria muito. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: No que diz respeito ao sistema de pesagem proposto pelos estudos de viabilidade, foram previstas 4 unidades (um posto de pesagem existente na BR-101/RS e três novos, com provável localização na própria BR-101 [outro sentido] e na BR-386/RS [dois sentidos].

205. Nome: Alex Bristo, (Presidente da Seccional Sul da Ordem dos Economistas)

Contribuição: Boa tarde a todos. Cumprimentar o Prefeito da cidade Moacir Teixeira, vice Edinho, Presidente da Câmara o Sérgio, os demais deputados federais, estaduais, a todos nessa tarde de hoje, também os representantes da ANTT. Parabenizar o Marcelo pela apresentação, Marcelo, e me coloquei no teu lugar quando estavas apresentando, porque eu sei que é difícil conduzir uma Audiência, me coloquei também no lugar do Leonardo, porque na tua fala e pelo grau de conhecimento e a função que vocês aqui assumem, eu tenho certeza que vocês sabiam que a fala e a apresentação que estava sendo feita aqui não estava contento daquilo que a população veio escutar, não, claro, não deixa de ser importante o trecho a ser concessionado, a área toda, o que vai ser feito, não deixa de ser importante e é importante, mas a região se mobilizou para vir aqui para escutar sobre a praça de pedágio em São João do Sul, vamos ter um ônus na instalação da praça de um pedágio? Ah, irreversível, então vamos ter um ônus, mas qual o bônus? Quanto vai ser o retorno financeiro para o município? Quantos empregos vão ser gerados? Qual vai ser o retorno econômico, social que o município de São João do Sul, que o sul de Santa Catarina vai ter? Então o pessoal veio aqui para escutar, como tu mesmo pedisses a atenção, pessoal vamos escutar, nós temos a explicar, mais a explicação ela não houve, e por isso então que durante a tua fala o pessoal começou no zum zum zum, porque não estava a contento, então assim, da minha parte ficou uma decepção muito grande, em mobilizar uma região para vir aqui debater um assunto e nós não temos o assunto aqui realmente sendo debatido, apenas uma explanação daquilo que já veio sendo definido ou encaminhado pela ANTT sobre o pedágio. Claro, deixaste aberto que sugestões estão aceitas, mas assim, apresentaste um cronograma já com, vai ser, o tempo de prazo de concessão é esse, a instalação é essa, o preço médio é esse, as tabelas desatualizadas, o preço do pedágio de R$8,60 tendo como referência o ano de 2015, nós já estamos em 2017, aquele valor atualizado já vai chegar a R$10,00 reais, sem dúvida alguma, pela atualização inflacionária, então causando ainda um desencontro de informações, e fazendo com que a população aqui até saia, com informações desencontradas e com informações que não são verdadeiras sobre a realidade que pouco se aproxima. Então em nome da ordem dos economistas de

Santa Catarina nós saímos daqui muito decepcionados com o resultado da Audiência Pública, sabemos que muito a ANTT pode melhorar nessa apresentação, e muito a ANTT pode contribuir para que uma melhor condição se apresente para a instalação da praça do pedágio, mesmo que seja em Santa Catarina, mas que seja de uma forma mais clara e que mostre então aquilo que seja positivo para o sul de Santa Catarina aceitar, reunir uma grande quantidade de pessoas e vir aqui de pré e aplaudir então essa obra, esse investimento que o Governo Federal estaria nos presenteando. Obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

206. Nome: André Porto Silveira (Vereador de Passo de Torres)

Contribuição: Boa tarde Presidente, cumprimentando o Presidente cumprimento a todos, deputados estaduais, federais, todos os vereadores e prefeitos que aqui se encontram. Como disse o Marcelo que o pedágio ele não divide a cidade, Marcelo, aqui ele está dividindo, está deixando uma comunidade de Barrinha isolada do município sede aqui de São João do Sul, o primeiro ponto. Outro ponto que eu gostaria de levantar, por que o pedágio de Palhoça o valor é R$2,60 e aqui é R$8,60? É um valor com bastante diferença eu acho de pedágio, nós do município de Passo de Torres, ele foi emancipado aqui de São João do Sul, mais pertencíamos a São João do Sul, então nosso sindicato de trabalhadores rurais é aqui em São João do Sul, nossos agricultores dependem ainda de São João do Sul, nossa agência bancária é aqui em São João do Sul, nós não temos agência bancária no nosso município, nossa paróquia, como disse já o Prefeito aqui, a nossa paróquia é aqui em São João do Sul, nossos padres vão diariamente ao nosso município para fazer as missas lá, estão passando. E a nossa cooperativa de energia também é daqui, Praia Grande que também está passando diariamente os caminhões ali, está o nosso presidente aqui da cooperativa. Como fica nós município de Passo de Torres dependendo de São João do Sul? Eu acho muito triste, muito lamentável também para o nosso município. Como já disse o Deputado, se o pedágio é para cuidar do trecho do Rio Grande do Sul que se instale da divisa do lado de lá, instala em Torres, na ponte ali perto da Polícia Rodoviária, deixa esse pedágio ali, não tragam para cá, não somos obrigados a pagar pelos nossos irmãos aqui do Rio Grande do Sul. Então quero deixar aqui em nome de Passo de Torres que a gente é contra o pedágio e vamos lutar até o fim para que esse pedágio não seja instalado aqui em São João do Sul. Uma boa tarde a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

207. Nome: Gilberto Delfino, (representante do Deputado Federal Jorge Melo)

Contribuição: Boa tarde a todos. Gostaria de cumprimentar os membros da ANTT, deputados estaduais, federais, prefeitos, Vice-Prefeitos, representantes das sociedades organizadas, representante da sociedade civil. Eu vou ser bem sucinto, em nome do Deputado Federal Jorginho Melo, ele se coloca juntamente com a bancada de Santa Catarina contra a instalação do pedágio, e falando em meu nome e em nome dele, não tem conta matemática que convença que o pedágio vai dar benefício para São João do Sul, essa conta inexiste, qualquer conta que seja feita só vai trazer prejuízo, como é que nós vamos explicar para um cara que é agricultor familiar que ele vai sair daqui para vender um produto em Torres que custa R$7,00 reais e vai pagar R$10,00 reais de pedágio e vai ter lucro? essa conta inexiste. Então senhores, o pedágio provavelmente vai ser instalado porque é praxe do Governo fazer uma obra com dinheiro público e depois cobrar novamente para gente andar nele, isso é uma outra questão, mas a instalação desse pedágio em São João do Sul só trás prejuízo, não existe benefício nenhum, qualquer benefício com relação a isso é pura ilusão. Então, era só colocar essa posição do Deputado Federal Jorginho Melo, a minha posição pessoal e tenho certeza que a posição de 100% da população de São João do Sul, de Passo de Torres, dos arredores. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

208. Nome: Júlio César (Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de Criciúma)

Contribuição: Boa tarde a todos. Gostaria de saudar a mesa, aos deputados, prefeitos, vereadores, mais principalmente a comunidade de um modo geral que será evidentemente a mais sacrificada mais uma vez pela instalação do pedágio. A cidade de Criciúma é a maior das cidades entre Florianópolis e Porto Alegre, e nós não poderíamos nos furtar, as nos irmanar, aos cidadãos de São João do Sul, Moacir, pode contar com a Câmara de Vereadores do município de Criciúma, nós estamos com São João do Sul, nós estamos com os Catarinenses. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

209. Nome: Daniel Freitas (Vereador também de Criciúma)

Contribuição: Boa tarde a todos, boa tarde senhor Presidente, cumprimento a mesa, aos amigos deputados estaduais, deputados federais, prefeitos, vice-prefeitos, vereadores, principalmente toda a comunidade aqui de São João do Sul e dos arredores. Meu colega Presidente Júlio Colombo já colocou a solidariedade da cidade de Criciúma, eu estou como Presidente da Comissão de Obras da Câmara de Criciúma, aqui com os colegas Vereador Miri Dagostim, Vereador Tita Belloli, e nos colocamos senhor Presidente totalmente contra essa questão do pedágio aqui, o Fábio Freitas já colocou que as discussões para as concessões em Santa Catarina serão realizadas, portanto eu acredito que essa discussão seja postergada para o futuro, para que Santa Catarina discuta melhor, no atual momento retire essa discussão e coloque essa praça de pedágio para o Rio Grande do Sul. Muito obrigado a todos.

Resposta dada na sessão presencial: Daniel, e aí para todos os catarinenses, deputados federais, deputados estaduais, prefeitos aqui presentes, óbvio que quando a minha fala inicial se deu justamente para isso, acho que a gente tem alguns projetos em andamento para a infraestrutura no estado de Santa Catarina, óbvio que a gente busca nos projetos como disse, tentar chegar ao menor valor para todos os projetos mas se a gente não conseguir chegar a um consenso, não conseguir a um termo e tiver que discutir essa praça junto com a concessão de cima, é uma possibilidade, nós vamos estudar, já estamos discutindo isso com o governo do estado, com as secretarias de infraestrutura e planejamento, vamos chamar a bancada lá também para fazer essa discussão e ver qual a melhor solução que aí se matematicamente todos entenderem que a melhor solução é uma ou outra a gente vai ter que sentar e buscar o melhor consenso para atender a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

210. Nome: João Paulo Silva Teixeira (Empresário da Empresa Polvilho Ensolarado do Sul)

Contribuição: Boa tarde a mesa, as autoridades presentes e demais presentes. A apresentação do Marcelo foi assim bem detalhada e até didática em um determinado ponto em falar a nossa contribuição para esse projeto que é de pagar conta, a única obra que está em Santa Catarina é a praça de pedágio. Agora também não vamos fechar os olhos, a gente sabe que o processo de privatização das estradas é uma realidade, vai ocorrer não é, agora é difícil de entender Marcelo a Alto Pista Litoral Sul consegue administrar um pedágio na mesma BR101 por R$2,60 e aqui na mesma BR101entregue pronta tem que ser R$10,00 que nem vai ser agora valor atualizado. Então é impossível se aceitar uma diferença tão grande, a gente precisa equacionar isso, porque se a gente

tivesse tratando de um valor que fosse considerado justo, não teríamos essa manifestação toda, a gente sabe não gostaríamos de pagar pedágio nenhum, mas já que é um mal necessário, más ele tem que ser justo, R$2,60 em um trecho desses que o estado preparou a estrada, deixou pronta, entregou e é só fazer a manutenção é um valor fora da realidade. A outra questão, esse pedágio está dentro do município de São João e está dividindo a cidade, por que não então aquele posto do ICM do Rio Grande do Sul está lá sucateado, por que não permutar aquilo ali? Construir uma praça para o ICM do Rio Grande do Sul um pouco mais para frente no Campo Bonito, São Braz para lá que só vai atacar caminhões, caminhões não passam pela estrada do mar vão ter que passar por ali, não tem problema nenhum para a fiscalização do ICM do Rio Grande do Sul, e colocar a praça de pedágio naquele ponto ali na divisa do Rio Grande do Sul por quê? Porque a obra da 386, a obra da 101 ou qualquer outra estada que seja concedida a 48 são obras do Rio Grande do Sul, então deixa essa p praça de pedágio para lá e vamos entrar em outro modelo porque nós queremos ser tratados como catarinenses que somos e em Santa Catarina o pedágio é mais barato, é isso que a gente está reivindicando, Santa Catarina é R$2,60, se nós temos que pagar o pedágio, nós vamos pagar o pedágio de Santa Catarina, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul. Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

211. Nome: Enio Manoel Cardoso

Contribuição: Queria cumprimentar os colegas e companheiros que se encontram à mesa, senhor Prefeito Municipal de São João do Sul meu amigo Moacir, demais prefeitos aqui presentes, deputados federais, estaduais e vereadores de São João do Sul em especial como

também de todos os outros municípios que brindam São João do Sul com sua presença. Procurei ouvir mais atentamente possível todas as manifestações que foram aqui proferidas e cheguei a conclusão que de objetivo não se ouviu nada, a explanação feita inicialmente do membro da mesa foi bastante esclarecedora quanto a execução da obra mas praticamente nada aconteceu e essa Audiência Pública aqui creio que seja e tenha sido por um motivo a chegar a uma conclusão de modo a favorecer todas as pessoas imediatamente interessadas nesse posto de pedágio. Falou um colega aqui se não me engano um vereador que porque próximo a Florianópolis a tarifa de pedágio é R$2,60 era R$2,30 e subiu R$0,30 e aqui já se fala em R$9,70 e já vi no jornal de ontem em circulação aqui na região que vai para R$10,70, na verdade para o pessoal aqui da região São João do Sul/Praia Grande que vende seus produtos agrícolas em Torres e região,os professores que para lá se dirigem para lecionarem aos alunos, os médicos e enfim, outras pessoas que tem que se dirigir a Torres seria um valor inaceitável sob todos os aspectos. Então, esse posto de pedágio parece que é irreversível e ele vai acontecer, mas não em Santa Catarina, falaram também que lá por volta da região de Campo Bonito não prejudicaria em nada os agricultores, professores, médicos, etc., dessa região aqui em especial São João do Sul e Praia, Grande por quê? Porque eles poderia se dirigir todos os dias como já o fazem até essa hora, esse momento para levarem seus produtos e lecionar, ensinar seus conhecimentos aos alunos lá de Torres, etc., e não prejudicaria em nada a execução desse posto de pedágio que é realmente interesse imediato do Rio Grande do Sul e não nosso, não prejudicaria porque os caminhões e outros veículos que venham do centro do país e do nosso estado pagariam pedágio ali e mais adiante dentro do Rio Grande do Sul e não prejudicaria o nosso pessoal que é mais prejudicado nessa questão de fixar e bater questão com estabelecimento esse posto de pedágio em Santa Catarina. Então meus senhores queiram levar em consideração eu não vim aqui para falar, mas acompanhando o que eu ouvi resolvi me inscrever porque realmente as coisas não batem, então vamos favorecer nosso pessoal, nosso agricultor enfim, aqui da região sul de Santa Catarina que poderão se dirigir diariamente ao Rio Grande do Sul para executar seu trabalho, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

212. Nome: Manoel Mota (Deputado Estadual)

Contribuição: Bom, eu gostaria aqui de cumprimentar nosso prefeito de São João do Sul e de Passo de Torres, que são os dois municípios que estão recebendo esse peso, quero em nome deles saudar todos os prefeitos municipais aqui presentes, quero saudar os nossos colegas deputados que estão em numero grande aqui presentes, nosso Deputado Federal, nossa Deputada Federal, saudar nossos vereadores dos dois municípios São João do Sul e Passo de Torres e em nome deles saudar todos os vereadores que vieram de toda região, saudar as nossas lideranças de toda região e a população aqui de São João de Sul e de Passo de Torres que estão aqui presentes. Dizer que é um tema muito polemico, eu tenho trinta e quatro anos de vida pública, eu sou da área do transporte, Santa Catarina não tem um pedágio estadual porque eu da área do transporte não deixei criar um pedágio, eu sou contra o pedágio com dinheiro público, se tiver o dinheiro privado, a participação do dinheiro privado não tem problema nenhum, eu sou contra é a concessionária pegar o dinheiro público para faturar em cima é o que está acontecendo hoje no Brasil. Então nós tivemos uma BR101 sofrimento do sul do estado e nós tivemos que fazer um movimento muito grande, eu acho que fechamos umas cinquenta vezes para poder buscar a duplicação e eu hoje sofro quatro processos na Polícia Federal por esses fechamentos da BR101, não me arrependo e faria tudo em dobro para ter a BR 101 de novo realizada como está hoje. Então hoje nós temos hoje o pedágio de Santa Catarina foi feito lá por cima é R$2,60 é o pedágio de Santa Catarina, a concessionária que está recebendo do Rio Grande do Sul não tem nada a ver com Santa Catarina. Então eu queria dizer aos companheiros que estão dirigindo essa Audiência Pública que a concessionária não vai realizar o pedágio aqui, nós não vamos deixar construir o pedágio aqui na nossa região [palmas]. Eu gostaria, eu gostaria, o meu nome é Manoel Mota, sou Deputado Manoel Mota que botasse em ata porque nós vamos impedir de qualquer forma, nós não vamos aceitar de jeito nenhum. Então que fosse levado em ata que aqui não vai ser construído pedágio. A população não

vai aceitar e nós não vamos aceitar, toda a bancada da nossa Santa Catarina não vai aceitar, um abraço, obrigado [palmas].

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

213. Nome: Ronaldo Benedet (Deputado Federal)

Contribuição: Falar depois do Deputado Manoel Mota é covardia não é o discurso empolgado dele. Quero nesse instante justificar a ausência do Deputado Federal Ronaldo Benedet que está em uma missão no exterior, fui designado por ele para participar das Audiências Públicas todas até agora e acompanhei o Prefeito Moacir nas do Rio Grande do Sul e tenho sempre feito o relato ao Deputado que algumas coisas vem acontecendo e houve a interferência dele por último para que acontecesse esse momento de hoje, que até semana passada não se sabia ainda se teríamos Audiência Pública ou não. Portanto de duas Audiências Públicas se desdobraram em quatro e em seis e acho que o assunto não se esgotou, mas eu penso que não tem mais muito o que acrescentar aqui, se pedirmos para cada um aqui se manifestar vão ser cem manifestações contra, a deixa já foi dada pelo senhor Fábio quando disse que tem uma solução que pode ser apontada junto com os deputados estaduais, as lideranças, deputados federais, lideranças estaduais e municipais, enfim, o corpo político, o corpo técnico achar a saída. Todos os catarinenses sabem que o lugar essa praça de pedágio é depois da ponte, é no lado de lá é no Rio Grande do Sul. Eu acho que dentro da sua fala com aquilo que o Deputado Ueira colocou, a equação está dada, é sentar a área política com a área técnica e definir o que nós vamos discutir pedágio

em Santa Catarina quando for no trecho de Santa Catarina. Essa praça de pedágio cabe ao Rio Grande do Sul porque a coleta daqui é para lá, portanto é só dizer que a praça de pedágio vai para outro lado e está encerrada a nossa sessão aqui. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

214. Nome: Clorisvaldo Pilco (Presidente da SETRANS)

Contribuição: Nosso boa tarde a todos, queremos cumprimentar a mesa, cumprimentar os nossos deputados estaduais e federais aqui presentes, os nossos colegas transportadores, a população de forma geral que é aquela que mais paga a conta. Nós queremos ser breve senhor presidente e dizer que nós transportadores inicialmente somos totalmente contra a instalação de uma praça de pedágio aqui, mas gostaria também de dizer que nós transportadores nos sentimos já há muito tempo tanto pelo Governo Federal, Estadual e pela ANTT nós nos sentimos saqueados, nós há muitos anos não conseguimos trabalhar em paz, os senhores conhecem o número de empresas nesse Brasil que já faliram porque não conseguem suportar a carga tributária. Então nós queremos agradecer aos nossos deputados aqui presentes que já se manifestaram, agradecer o apoio que eles têm nos dado que certamente a população de São João do Sul e municípios vizinhos sofrerão muito com isso e nós transportadores não vai ser diferente, a pena que nós vamos ter que pagar vai ser muito grande e não vai ser possível cumpri-la e corroboramos com os demais. Se essa praça tem que ser instalada que não seja aqui no nosso estado e quando for senhor presidente nós transportadores temos uma Federação Catarinense, gostaríamos de participar do estudo que vai definir local e preço para ser cobrado nessa praça de pedágio a exemplo do que já aconteceu no setor norte Palhoça/Joinville. A nossa posição dos SETRANs – Sindicatos das Empresas de Transportes de Carga do Sul do estado é contra essa decisão. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

215. Nome: Ricardo Guidi (Deputado Estadual)

Contribuição: Meu boa tarde a todos e a todas vocês, gostaria de cumprimentar Moacir Teixeira Prefeito Municipal, cumprimentar o Valdo, Presidente da AMESK, cumprimentar todos os prefeitos aqui presentes, meus colegas deputados estaduais, deputados federais, a todos os vereadores que também participam, a comunidade em geral que vai ser altamente impactada com essa praça de pedágio. Eu tenho duas considerações a falar a respeito da

palestra do Marcelo, eu acho que ele soube explicar muito bem o projeto, mas isso acabou deixando primeiro que não era o objeto da Audiência Pública, não é a necessidade, os benefícios do projeto e sim o local da praça de pedágio e segundo como ele conseguiu detalhar muito bem o projeto, deixou bem claro para a gente, explicito que se torna de um projeto gaúcho como já foi falado aqui que vai trazer melhorias para a gente do Rio Grande do Sul, o estado do Rio Grande do Sul, um projeto que vai trazer uma séria de investimentos como foi falado, mas infelizmente para nós todos no Rio Grande do Sul, então eu acho que o assunto a ser discutido aqui é o local da praça como já foi falado não é, acho que a gente não é contra o pedágio, a gente sabe a necessidade para a manutenção da estrada, para que a gente tenha uma estrada segura, mais rápida, nós queremos discutir o local; o local tem que ficar do Rio para baixo ou pelo menos entre o Rio e entrada de Passo de Torres. Que a população de Santa Catarina não tenha que pagar todos esses benefícios que serão para o Rio Grande do Sul inclusive um trecho ali que não é duplicado ainda, que vai ser investido esse dinheiro dos pedágios na duplicação. Segundo lugar também dizer a todos da mesa como já foi claro aqui que a população do sul do estado e eu sou de Criciúma, por volta de cem quilômetros daqui mais é ressonante lá na cidade em todo o nosso sul do estado que a população não vai aceitar essa praça de pedágio de um trecho gaúcho, de uma obra gaúcha no nosso estado. Nós vamos usar de todas as formas e forças que o nosso sul do estado tem para impedir essa ação. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

216. Nome: José Nei (Deputado Estadual)

Contribuição: Senhor Presidente, senhores da mesa , cumprimentar todos os prefeitos, faço isso na pessoa do Moacir Prefeito aqui de São João do Sul, na pessoa do Valdo que preside a Associação de Municípios aqui da região, saúdo os deputados federais, deputados estaduais, as demais lideranças que estão aqui presentes, a imprensa, o povo do extremo sul, saudar também os gaúchos que participam irmãos do estado vizinho que participam também dessa importante Audiência Pública. Eu ouvi aqui atentamente a fala do Marcelo, entendo que a concessão acho que essa é a compreensão também de todos é um processo irreversível, mas eu confesso que não entendi qual é a lógica, qual é a justificativa, a argumentação para incluir o trecho catarinense nesse processo de concessão em andamento. Para eu não ser repetitivo, fazendo coro com tudo aquilo que já foi dito aqui o meu encaminhamento é muito simples, é para que essa discussão específica do trecho catarinense fique para o debate a ser travado futuramente como já anunciado aqui quando

da concessão da BR 101 no trecho catarinense. O Fábio que é o diretor de Departamento de concessões do Ministério me parece que é a principal autoridade presente aqui nesse momento deu esse indicativo, eu acho que essa informação foi recebida por todos aqui com muito contentamento essa é a verdade, eu gostaria que o Fábio mais uma vez se manifestasse e sinalizasse nessa direção, me parece evidentemente que eu não sou técnico nesse meio, mas me parece que isso é mais lógico e isso se for anunciado aqui vai ser bem recebido repito, todos nós aqui temos a compreensão de que o processo de concessão é irreversível, mas eu faço aqui um apelo para essa discussão seja feita futuramente com nós aqui discutimos, como já foi dito aqui a concessão do trecho catarinense da BR101. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

217. Nome: Emerson Citadini (Vice-Prefeito de Praia Grande)

Contribuição: Boa tarde a todos, a mesa, queria cumprimentar aqui os deputados estaduais aqui presentes, meus amigos Ricardo Guidi, José Nei [inaudível] e em nome deles a todos os deputados aqui presente, aos Prefeitos Moacir o anfitrião, meu Prefeito de Praia Grande Henrique Maciel, ao Prefeito Jonas de Passo de Torres e todos os municípios envolvidos aqui, a todos os vereadores aqui presente, em nome do Sergio Presidente da Câmara, em nome do Edinho Vice-prefeito de São João do Sul, a todos os vice-prefeitos, ao Secretario de Praia Grande Fernando [inaudível] todos os secretários municipais aqui presente, enfim, a todas as pessoas que vieram aqui nessa Audiência com o objetivo único de escutar. Gostaria que vocês olhassem porque quando estavam explicando eu estava prestando atenção então gostaria da sua atenção na minha fala porque eu também mereço ser ouvido. Não vou aqui me repetir tudo o que já foi dito até pelo prolongado da hora, mas ficou muito claro que a população do sul de Santa Catarina não é contra o local e eu represento um município que até então não foi citado que é Praia Grande, nós nem estamos dentro do contexto, mas somos um município com potencial turístico enorme, o único impar aqui no Brasil que são a região dos canyons que nós temos aqui e nós recebemos muitos turistas. Vou contar só de um empreendimento que a gente tem que é um pesque pague umas piscinas naturais que tem onde recebemos, o nosso município tem sete mil habitantes, recebemos em torno uma média de duas mil pessoas por fim de semana oriundos principalmente da região de Torres, Passo de Torres no norte aqui do Rio Grande do Sul, então isso nos afetaria drasticamente porque as pessoas deixariam de ir porque teriam que pagar esse pedágio ida e volta. O Moacir foi muito feliz na fala dele, queria parabenizar Moacir porque tu representou nós todos aqui e tu esquecestes ainda

dos alunos que vão estudar na UBRA Torres, dos Professores que tem que se deslocar de Praia Grande/São João do Sul para buscar o seu pão em outros municípios que também tem que passar no pedágio, então é uma classe sofrida que vem [palmas], uma população que já é carente, nós somos uma região muito carente no sul de Santa Catarina, Praia Grande o meu município tem um dos movimentos econômicos mais baixos da região da AMESC não é Valdo, está aqui o presidente da AMESC que eu deixei de cumprimentar também. Então esse olhar sabe, como falou o Deputado Zé Nei Ascari aqui é importante, a gente sabe que tem que acontecer, mas tem que acontecer por que o Rio Grande do Sul o senhor Marcelo foi muito feliz na colocação é o maior beneficiário? Não vamos deixar de ouvir essas pessoas, é preciso respeitar a opinião dessas pessoas dessas lideranças que aqui estão, desse povo que é tanto carregado com essa carga tributária no país de tantas injustiças, que está passando por uma crise política, ética, moral e econômica e por aí nós ficaríamos aqui até a noite. Sabe, respeitem essas pessoas enquanto cidadãos, enquanto contribuintes. Praia Grande se solidariza com São João do Sul e Passo de Torres e é contra o pedágio aqui em Santa Catarina.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

218. Nome: Osvaldo da Costa (Engenheiro do DNIT)

Contribuição: Boa tarde a todos. Em primeiro lugar eu gostaria de me colocar à disposição como técnico do DNIT, tanto para a ANTT quanto para a população aqui presente. Acredito que o resultado da Audiência já foi exposto não é com referência a praça do pedágio, mas eu queria perguntar par o Marcelo uma questão mais da parte técnica, se após a concessão existirá algum acompanhamento sobre os problemas nas rodovias? Como o colega de terra de areia ali falou causados pelas obras ou pela própria gestão como buracos e se a população vai poder registrar isso e notificar no caso a concessionária para que tomem uma ação? Dito isso é parte da pratica que o setor privado tem uma maior autonomia para agir nesse sentido, tanto porque a parte econômica que envolve o projeto considera valores extremamente elevados. Obrigado.

Resposta dada na sessão presencial: Marcelo Fonseca – Bom, Osvaldo não é? Osvaldo obrigado pela contribuição, só para explicar rapidamente alguns conceitos técnicos , você é Engenheiro provavelmente compreenda bem o que eu vou colocar aqui. A gente tem a degradação do pavimento ao longo dos anos é um ciclo de manutenção, quando se faz uma rodovia nova existe uma vida útil dela e ela é de acordo com o número de veículos que trafegam nela, as condições até climáticas, o quanto chove nessa rodovia, por exemplo, todas as condições que afetam aquela rodovia naquele trecho especifico, então temos ao

longo do tempo uma vida útil e isso a Engenharia calcula lá um número "N" que é no projeto considerado, cada projeto tem a sua vida útil não é, uns são cinco outros são dez, outros são quinze anos à depender do volume de investimento que é colocado ali, dos materiais que são utilizados e aí varia o preço disso enfim, mas cada um tem o seu horizonte, a gente sabe aqui que teve uma obra muito recente feita pelo DNIT inclusive, do qual você é técnico que trouxe a duplicação e juntamente com a duplicação trouxe uma recuperação do pavimento, uma restauração do pavimento; então tivemos a partir dali e aí eu não tenho conhecimento especifico do projeto que foi realizado, dos termos do projeto mas ele tem uma vida útil e isso é fato, foi calculado nesse projeto uma vida útil para esse pavimento a partir do final da construção dele pelo DNIT, então isso com o tempo se deteriorará, isso é uma realidade que temos que assumir e sabemos que como sendo gerido pela Gestão Pública principalmente pelos recursos que temos e aí não é nenhuma crítica ao DNIT, o DNIT faz muito bem o seu trabalho e faz milagre às vezes com os recursos que tem, mas sabemos da dificuldade hoje principalmente com a crise de termos os recursos não é, e com o tempo esse pavimento ele passaria a se deteriorar e isso é uma tendência que ocorra e até um dos motivos pelos quais toda a BR 101 como foi colocado pelo Fábio aqui será incluída no programa de concessão, já foi anunciado também no projeto crescer o trecho subsequente até Paulo Lopes. Então esse é um dos motivos que queremos manter esse pavimento de forma plena, com as características perfeitas que foram projetadas pelo Projeto de Engenharia e podem ser inclusive ampliadas dando mais vida útil pelos ciclos de manutenção que estão previstos no período de uma concessão; são vários ciclos ao longo do tempo, isso é considerado inclusive investimentos – CAPEX, então isso é em todo trecho ao longo de trinta anos. Quanto à capacidade da ANTT, a ANTT é um corpo direcionado para a fiscalização, então a concessionária deverá aplicar esses recursos e manter parâmetros de desempenho ao longo de toda a concessão isso inclui não haver buracos como eu falei, não haver panelas, não haver irregularidades e ter uma sinalização perfeita com retroreflectância, ou seja, luminosidade perfeita que traga segurança, se ela não fizer isso ela vai ser penalizada, temos mecanismos que inclusive se ela não faz reduz a tarifa e ela não recebe, temos nesse contrato esses mecanismos, temos a capacidade de garantir uma performance boa em contrato de concessão e aí não falo desse contrato, falo de qualquer contrato de concessão. Quanto à autonomia, realmente uma concessionária pode contratar mais facilmente os serviços diferentemente de um órgão público, sabemos que em um órgão público os prefeitos aqui sabem muito bem isso, temos que passar pela licitação, temos que levantar os preços por meio de procedimentos muito rígidos e isso é um dos motivos pelos quais que eu mostrei aqui, o desempenho de concessões é muito melhor e o principal motivo é a disponibilidade de recursos que é equilibrada com a necessidade, mas talvez o segundo seja essa autonomia para que sejam

feitos [inaudível] na hora certa sem processos judiciais que atrasam a licitação, enfim. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 do Contrato), especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

219. Nome: Zé Nilton (Deputado Estadual)

Contribuição: Gente, uma boa tarde a todos aqueles resistentes que estão até essa hora, vamos tentar não ser repetitivo, cumprimentar ao DNIT, dizer que é, aos prefeitos aqui na pessoa do Moacir e do Edinho, os nossos vereadores. Eu acho que essa Audiência já é uma vitória, já é uma vitória da nossa região porque nem ela estava prevista, desde que soubemos das Audiências eu tenho mandado a minha assessoria através do André acompanhar no Rio Grande do Sul, o Moacir também tem estado nela, isso aqui já é uma vitória. A segunda olhando toda a explanação nós entendemos o contrato de vocês, mas não dá para entender sob a ótica nossa aqui da região que nós vamos ter que pagar por duzentos e vinte quilômetros da Rodovia 386 lá do Rio Grande do Sul por mais que eles mereçam, não dá para tirar dinheiro dessa região de forma alguma, como representante dessa região nós não poderemos aceitar, vamos no DNIT, vamos no Ministério, vamos no Governador, a onde for preciso para que essa praça não seja instalada aqui. Tem local para instalar logo após a ponte de Torres, já foi dito aqui, dá para tirar dali o setor de fiscalização, a PRF e dá para instalar a praça de pedágio ali e aí tudo bem, deixa esse trecho, esses nove quilômetros para fazer no trecho de Santa Catarina que vai ser iniciado agora no 2º semestre a discussão, nós não queríamos e não queremos pedágio, mas se tiver que ser que seja para ser aplicado em beneficio da nossa população, não dá para aceitar que um agricultor que vai entregar leite no Passo de Torres vai deixar vinte litros de leite para ir e para voltar, não dá para aceitar Moacir. Então de uma vez por todas já foi dito, vamos mudar para diminuir o stress da nossa população, avalia o DNIT isso imediatamente e retira essa praça de pedágio de Santa Catarina, são só nove quilômetros. Como é que nós vamos pagar um pedágio tão caro por nove quilômetros, a maioria deles aqui vai andar dois quilômetros em cima da rodovia para ir à Passo de Torres e para voltar e vai recolher essa taxa, é impossível de ser aceitado. Então fica aqui um pedido, se isso não mudar nós vamos mobilizar o estado de Santa Catarina, vamos mobilizar o Governo Federal para isso. Eu quero fazer um registro de agradecimento também ao Senador Dalírio Beber, ele como Presidente do Fórum Parlamentar o procuramos, e ele nos atendeu e foi

ele o portador junto ao Ministério dos Transportes do pedido de Audiência que os prefeitos fizeram, que nós deputados estaduais fizemos para que essa Audiência tivesse ocorrido, ele não pode estar aqui hoje por problemas na agenda dele, mas tem que ser justo e dar o credito a essa ação Moacir que todos vocês fizeram, mas gente, não existe outro caminho, não quero ser repetitivo, os motivos já foram colocados aqui, mas nós de Santa Catarina não podemos estar colocados nesse contrato, os investimentos são todos fora. A sua explanação como técnico, mas ela não convenceu. A necessidade da criação da praça de pedágio aqui na nossa região não teve um argumento que nós disséssemos "não, por isso vai ser bom", nenhum argumento nos convenceu. Obrigado gente, vamos lutar juntos nós vamos vencer.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

220. Nome: Helio Vitor da Costa

Contribuição: Boa tarde a todos. Marcelo eu tinha uma pergunta para você, se possível, o pedágio ali refere a R$8,60 certo? Por eixo? Isso é veiculo leve? É um veículo leve isso? Você é da onde por acaso? Que região você é? Você é de Porto Alegre? Você acha justo pegar um veículo de Porto Alegre a São João do Sul hoje no momento R$27,60 para rodar mais ou menos quatrocentos e vinte quilômetros? Daí vai acrescentar mais se não me falha a memória mais R$17,20, então vai aproximadamente R$45,00, você acha justo? Estou perguntando para você como usuário, não sabe? E se você for em Curitiba e voltar, não vai gastar isso de pedágio, é errado? Já foi em Curitiba? Sim ou não, você já foi em Curitiba de veículo? Só por gentileza. Outra pergunta para ele, o pedágio vai sair o P1 aproximadamente no 2º após acesso sul certo? E vai ter um desvio para quem está vindo lá para não passar no pedágio quem quiser retornar para Torres, certo? Você falou no mural exato, então a comunidade da Barrinha é obrigada a passar pelo pedágio? Não sabe? Então tá obrigado. Até mais.

Resposta dada na sessão presencial: Marcelo Fonseca – Desculpa, mas assim, procuro ser sincero aqui, claro, objetivo, não vou me furta a responder nenhuma das questões, eu só queria fazer uma consideração sobre a tua fala, respeito e entendo a fala, não cabe a mim fazer esse tipo de julgamento, não cabe, eu sou um técnico do ponto de vista, eu olho para o projeto no ponto de vista estritamente técnico, cabe a vocês fazerem esse julgamento, e vocês vão fazer e nós vamos observar como técnicos, nós damos o tom técnico, vocês dão o tom político, é esse o acordo que existe aqui. Então eu não vou fazer um julgamento se é justo, se não é, se o pedágio é justo ou se não é outro, se me perguntarem, alguns já falaram aqui sobre as diferenças da Litoral que cobra R$2,60, ou da Planalto que cobra

R$5,60, para esse projeto que custa R$8,60 eu consigo explicar os motivos tecnicamente, cada um tem o seu contexto, foi licitado em momento diferente, eu consigo explicar pelas obras que tinha em cada projeto, posso me manifestar tecnicamente e farei isso dessa forma, mas não cabe a mim fazer esse julgamento, eu sou um técnico, eu sou um servidor do estado, se eu começar a fazer julgamentos meus particulares, é claro que tenho meus julgamentos, eu enviesarei meu objetivo aqui que é ser neutro e técnico, como falei antes, estou aqui para servi-los e deem o tom político que nós daremos o técnico. Obrigado [vozes ao fundo].

Resposta da área técnica: Informamos que o Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2 do Contrato), especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como (i) as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho e parâmetros técnicos e (ii) os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja, já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

221. Nome: Henrique Matos Maciel (Prefeito de Praia Grande)

Contribuição: Gostaria de cumprimentar o senhor Leonardo Presidente da Audiência Pública, cumprimentando a ele cumprimento a todos os membros da mesa. Gostaria de cumprimentar a nossa bancada, deputados federais do sul de Santa Catarina, cumprimentar também a nossa bancada de deputados representando o sul do estado, deputados estaduais, cumprimentar ao nosso Presidente da AMESC, e ao Moacir cumprimento todos os Prefeitos da AMESC, e também os Prefeitos da região da REC, cumprimentar os nossos Vice-Prefeitos na pessoa do meu Vice-Prefeito Weverson Maqvell, cumprimentar a todos

presentes, e dizer da minha alegria, da minha satisfação e da minha emoção de ver o sul de Santa Catarina, tanto as forças políticas como todas as classes sociais, a população como um todo unidas numa grande conquista, por uma grande causa aqui do nosso sul de Santa Catarina, mais especificamente do nosso estremo sul de Santa Catarina, e me manifesto aqui como representante das região dos Canyon, uma das regiões mais promissoras do contexto turístico do estado de Santa Catarina e porque não dizer do sul do Brasil. Nós como Praiagrandenses, como Catarinenses, eu me manifesto extremamente contrário a uma situação totalmente arbitrária que ao invés de nos dar o privilégio de recebermos na nossa região, meu Presidente da AMESC algo que nos venha a engrandecer e anos tirar de um dos patamares mais baixo do Estado de Santa Catarina para nos ajudarmos a crescer e a convidar e abrir as portas do nosso Estado de Santa Catarina, e nos dão de presente uma cancela, uma porteira com cadeado bem na porta do nosso Estado de Santa Catarina, e aí o que vamos dizer para as pessoas e para aqueles que adentram no nosso estado e na nossa região para visitar o nosso Sul de Santa Catarina, a nossa região dos canyons, que satisfação podemos dar a nossa população já massacrada por uma carga tributária que o nosso governo tanto fala em fazer uma reforma tributária e todo dia coloca mais uma para que as pessoas possam ainda mais tirar do seu bolso para poder sobreviver. É um descaso com nosso extremo Sul de Santa Catarina, eu estou indignado com uma situação como essa que trazem para nós do Sul de Santa Catarina meus Deputados, um presente como esse que ainda tem a audácia de colocar para nós resolver uma situação como essa, colocar uma praça de pedágio, uma empresa para arrecadar dinheiro para outro estado e não para o nosso, não para o nosso povo e não para a nossa gente, me dá revolta ter que estar aqui defendendo uma causa como essa, mais do que óbvia que para nós isso não é de importância nenhuma, muito pelo contrário, vai trazer um dano para toda a nossa população. Então em nome da Região do Canyons, como Prefeito de Praia Grande e representando a AMESC e todos os Catarinenses, me perdoe o Rio Grande do Sul, eu amo, eu cultuo as origens do Estado do Rio Grande do Sul, o carinho e o apreço que tenho pelo Rio Grande talvez aqui no meu estado todos saibam que sou o Prefeito mais gaúcho da AMESC, né Valdo? Mais essa cuia de chimarrão eu vou deixar para vocês e tomem conta dela. Um forte abraço e meu muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

222. Nome: Sérgio Luiz dos Santos (Presidente da Câmara Municipal de São João do Sul)

Contribuição: Boa tarde senhor Leonardo, Presidente da ANTT, aos senhores que fazem parte da mesa, quero cumprimentar nosso Prefeito municipal Moacir Teixeira, ao Vice-Prefeito Edinho, também a todos Vereadores que fazem presente, aos Deputados Estaduais, Deputados Federais. Quero dizer a cada um cidadão de São João do Sul que nós já estamos cansados de participar de Audiência Pública sobre esse pedágio maldito que vai ser instalado aqui em São João do Sul, quero dizer Leonardo, Marcelo, que já em duas, a terceira Audiência Pública que eu venho ver a explanação e não vejo nada significado para a nossa população de São João do Sul, aonde nós vamos receber um presente com nove quilômetros só, você explana ali tudo bem certinho, que daqui a Lajeado, a Carazinho só vimos falar na 386, e o trecho de São João do Sul a divisa não temos nada de benefício? Isso é um presente que querem instalar aqui em São João do Sul, eu quero dizer Marcelo que eu também me manifesto em nome da Câmara de Vereadores de São João do Sul que somo contra esse pedágio, a esse presente que querem instalar dentro do nosso município em São João do Sul. E também quero dizer a ANTT, vou falar aqui como empresário, como eu tive caminhão, quero ver quantas empresas de transporte tem aqui nessa Audiência Pública hoje, que estão tudo sofrendo por causa do pedágio caro, e hoje Marcelo que eu vi, ah que motorista usa droga, usa droga porque a ANTT faz os pedágios e não faz o descanso para os motoristas, não botam no projeto aonde o motorista pode permanecer a noite para descansar, isso eu acho um absurdo, que só fala que em pedágio de R$8,60 e treze e pouco que é Guairá, é da Freeway, mais eu não vi ainda, só vi até hoje o descanso para o automóvel, o turista passear, mais aquele que leva o produto para todos os brasileiros comer, será que vocês estão olhando isso? Eu acho que não gente, eu acho que não tão olhando, por isso eu quero ver o caminhão sair daqui para ir a Porto Alegre gastar de Porto Alegre a São João do Sul oitenta e um reais, e sair daqui de São João do Sul para ir a São Paulo gastar trinta e um reais, isso é uma vergonha. Então eu peço com carinho que vocês olhem aqui para o município de São João do Sul e arranquem esse pedágio daqui, que a população não aguenta mais esse absurdo. Muito obrigado a todos e quero agradecer a presença de todos.

Resposta dada na sessão presencial: Stéphane Quebaud – Sérgio, para responder sua pergunta, no projeto que está sendo apresentado para vocês, assim como todos os outros aliás, tem a obrigação para a concessionária, a futura concessionária de apresentar o estudo, para que a gente chama de ponto de parada de apoio para os caminhoneiros, logo no início da concessão, nos três primeiros meses, por que não está no projeto? Porque na verdade depende do conhecimento da futura concessionária do trecho para poder indicar para a ANTT qual seria os melhores pontos para colocar esses pontos de parada. Então está previsto sim, é uma obrigação contratual, ela tem que apresentar esses pontos de parada. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

223. Nome: Manoel Margenat Antônio (Presidente dos Sindicatos dos Trabalhadores Rurais de São João do Sul)

Contribuição: A minha saudação aos senhores, as senhoras, de maneira muito especial aos políticos aqui presentes, Deputados Estaduais, Federais, dizer que, repetir tudo aquilo que foi falado aqui não se faz mais necessário devido até o adiantado da hora, mais eu como Presidente do Sindicato representante dos trabalhadores rurais, como diz Jorge Boeira, não basta já a preocupação que a gente está desde dezembro com a tal reforma da previdência, vem mais essa da instalação, de uma possível instalação de um pedágio aqui no nosso município. Como foi falado, contemplado dois quilômetros só do nosso município, isso é um absurdo, mais sete do município de Passo de Torres, são nove quilômetros, é só pegar o dinheiro daqui para levar para o Rio Grande do Sul, então se for feito a instalação de um pedágio que seja depois de Santa Catarina para cá, aonde se paga menos, e aí mais longe aqui de São João do Sul. Então assim gente, como sou representante do povo, estou preocupado, e agradeço mais desde já, muito, o apoio dos nossos políticos que aqui vieram, saber que a gente pode contar com os políticos de Santa Catarina, Deputados Federais, Estaduais, isso é muito bom, nos dá muita confiança, é muito bom contar, em saber que em Santa Catarina os deputados são voltados para o povo, estão trabalhando pelo povo, e assim a gente espera que não a reforma da previdência e não pedágio em São João do Sul. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

224. Nome: Sandro Eller (Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de Dom Pedro)

Contribuição: Minha saudação ao Leonardo, que preside essa Audiência Pública, e aos demais componentes da mesa, aos Deputados Federais, Deputados Estaduais, em nome do Prefeito Moacir saudar os outros Prefeitos, meu vizinho Flávio, Prefeito de Três Cachoeiras, Vereadores, Secretários Municipais, e também minha saudação especial a comunidade de São João do Sul. De certa forma Leonardo, Marcelo, me sinto contemplado e gostaria que depois pessoalmente ou agora se fosse possível, tu me falasse que Dom Pedro depois daquela Audiência em Porto Alegre já foi contemplado em alguma coisa ali no projeto, mas mais para reforçar aquilo que eu já coloquei lá em Porto Alegre, e não é só problemas de

Dom Pedro, de toda região, eu estava conversando com o Prefeito Flávio ali agora, todos os municípios lindeiros da BR 101enfrentam problemas com relação a estrutura da BR, mais especificamente Dom Pedro a gente gostaria de que fosse contemplado aquele retorno no KM 13, que eu já reivindiquei lá, a questão da iluminação pública, que é super importante devido a questão de segurança que gente enfrenta geral em todo o país, a questão das ruas paralelas ali entre São Brás e Dom Pedro, , gostaria de reforçar, não sei se alguém de Torres vai se manifestar a respeito disso, mais também alinhar que Campo Bonito e São Brás que é uma região que tem muito, que está muito urbanizada e necessitada dessas ruas laterais, a questão da nossa passagem, nosso acesso de nível inferior ele é baixo, ele tem que ser encontrado uma solução para isso de no mínimo cinco metros e meio. Então de certa forma me sinto contemplado pelo que tu apresentou, gostaria de [inaudível] pessoalmente ou agora Marcelo que tu se manifestasse. Muito obrigado a todos.

Resposta dada na sessão presencial: Marcelo Fonseca – Rapidamente então aqui para não perder muito tempo, todas essas questões são possíveis de tratar, de atender por meio do projeto, lá em Porto Alegre, só para retomar, falou-se de duas questões fundamentais que foram, a primeira, três questões fundamentais, uma primeira já estava decidida que era o deslocamento da praça de Gravataí para depois do acesso a Gravataí, para depois da GM, uma coisa que já tínhamos pensado, então já estava decidido, mais de incremento ao que foi colocado lá, o projeto original era até uma apresentação diferente dessa, mais técnica, focada no contrato, foram duas coisas, primeiro, o posicionamento das praças P6 e P7, eu não passei aqui porque é lá na 386, posicionamento estava muito próximo entre as duas praças, e a gente já está estudando um novo posicionamento lá, ainda não temos uma definição mais seguramente faremos uma mudança lá em relação as praças, e além disso também as obras de duplicação, inicialmente tínhamos as obras de duplicação previstas do nono ao décimo quinto ano, e como mostrei aqui na apresentação, nós até invertemos o cronograma e passaremos a começar por elas porque foi constatado a partir de lá que eram as obras mais relevantes para a sociedade. Então também atendemos isso, assim como podemos atender outras considerações que são feitas aqui, e quanto ao posicionamento das praças, quanto aos trechos, tudo é possível mexer ainda, reforço que o que apresentamos aqui é preliminar ainda, e discutiremos as contribuições e a partir daí faremos as modificações necessárias. Quanto a iluminação, um retorno no KM 13 em Dom Pedro, e vias laterais podemos também incluir a partir da contribuição, então peço que caso tenha uma demanda bem específica coloque a quilometragem de onde até onde são as ruas laterais, qual é o ponto do retorno, a iluminação, a iluminação na verdade ela já está prevista, nosso contrato aqui ele ilumina todos os perímetros urbanos, todos os dispositivos, todas as áreas que são necessárias, consideramos necessárias iluminar inclusive com pagamento da tarifa de energia pela concessionária, inclusive marginais também, tudo que

estiver no sistema rodoviário. Então isso já está contemplado, há outros dispositivos [inaudível] pontuais podem ser incluídos. Obrigado.

Resposta da área técnica: Existe possibilidade de retorno a cerca de 1.2km do Paradouro 86, com passagem sob a BR-101 ao km 12+170. Será assegurada uma melhoria no acesso à via marginal existente, para assegurar condições de viragem adequadas para ónibus e carretas.

Nos estudos de viabilidade efetuados está contemplada a construção de 7 passarelas, estando prevista 1 em Campo Bonito e 2 em Três Cachoeiras.

Será equacionada a implantação de 1 passarela em São Braz.

Relativamente à iluminação, a mesma está prevista para todos os trechos urbanos, pelo que o seu adequado funcionamento será assegurado no escopo da

Concessão.

O trecho da BR-116 entre Guaíba e Pelotas não está incluído nesta Concessão.

225. Nome: Valdionir Rocha (Prefeito de Morro Grande)

Contribuição: Boa tarde a todos. Quero aqui cumprimentar a mesa, saudar as pessoas que se fazem presente nessa tarde de hoje, cumprimentar o Prefeito Moacir e em nome dele cumprimentar todos nossos colegas Prefeitos, aos Vice-Prefeitos, Vereadores e Vereadoras, cumprimentar de forma especial o apoio da nossa Bancada Estadual de Deputados que vieram aqui nessa tarde de hoje defender o interesse do nosso povo do Sul do Estado de Santa Catarina. Agradecer a Bancada de Deputados Federais que também estiveram aqui defendendo os interesses aqui do nosso povo do Sul de Santa Catarina. Cumprimentar em nome do nosso Prefeito de Cocal do Sul Ademir, Presidente da REC, cumprimentar os Prefeitos da REC que se fazem também aqui presentes, dizer a todos vocês que se eu for me manifestar eu serei repetitivo, porque todos aqui que me antecederam já passaram sua indignação, a sua insatisfação perante a construção dessa praça de pedágio aqui em São João do Sul. Fábio, Marcelo, eu acho que o recado, a população, as autoridades que aqui já tiveram já passaram para vocês, tenho certeza que vocês entenderam a manifestação do povo do Sul de Santa Catarina que de forma alguma vamos aceitar a construção dessa praça de pedágio aqui em São João do Sul, que só vem nos prejudicar a todos nós do Sul do Estado, não temos benefícios nenhum coma construção dessa praça de pedágio, então eu acredito que para vocês e para todos nós que estamos aqui presentes já ficou definido essa praça de pedágio não vai ser construída aqui em São João do Sul, vocês podem ter certeza, com todo o respeito, com todo o respeito que tenho por vocês da mesa, espero que vocês nos entendam a nossa colocação como nós entendemos as colocações de vocês, mais aqui quero dizer para vocês que nós temos representando a AMESC e a REC setecentos mil habitantes, são setecentos mil habitantes que serão afetados com a construção desse pedágio aqui em São João do Sul. Então é não ao pedágio, é a posição

de eu como Prefeito de Morro Grande e Presidente da AMESC, é não ao pedágio. Não podemos aceitar que nosso povo venha mais, venha a pagar mais uma conta que não é deles, não podemos aceitar que o povo investiu bilhões e bilhões de reais na construção da BR 101 e hoje nós temos que entregar para as concessionárias, o povo está cansado Fábio Moacir, o povo está sofrido, o povo não aguenta mais, chega de impostos, chega de tributos, não ao pedágio, vamos discutir num futuro a instalação de pedágios no Sul do Estado de Santa Catarina, e eu peço a vocês encarecidamente que no momento oportuno que a ANTT venha querer construir praça de pedágio aqui em Santa Catarina que chame as nossas autoridades, que chame a nossa população e a sociedade para discutirmos o projeto da praça de pedágio aqui na região Sul do Estado, nós não vamos engolir qualquer coisa que vem lá de cima para baixo. Um abraço e obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

226. Nome: Elizeu de Souza Trajano (Presidente da CDL)

Contribuição: Boa tarde ao pessoal da mesa, boa tarde as autoridades aqui, ao Prefeito, ao Vice-Prefeito, boa tarde aos pagãos, falo isso não porque não receberam o sacramento do batismo, mais porque estão pagando sempre a conta. Senhor Marcelo, os números do projeto, projeto estava tudo muito bonito, agora ficaram dois números aí que não apareceram no projeto, primeiro eu gostaria de saber quantos carros circulam por ano dentro dessa nossa região? Segundo, esse eu não quero acreditar que é verdade, mais ouvi uma história de que a concessionária que ganhar essa licitação, que vim para Santa Catarina ela vai ter doze anos de carência para depois começar a investir o dinheiro que está recolhendo do pedágio, eu não quero acreditar nisso, vocês imaginam, eu sou um comerciante, vocês já pensaram se eu recolho dinheiro doze anos, doze, para depois eu começar a pagar meus fornecedores, se eu tenho doze anos de carência o quanto de dinheiro que eu não vou fazer? Segundo, faz sete anos que eu trabalho na Instituição CDL, vocês não sabem como é difícil trabalhar de forma voluntária, nós hoje temos uma comunidade que vai ficar quebrada por uma rota de pedágio, nós temos a cidade de Torres, a cidade de Passo de Torres que servimos como comércio, vocês imaginam funcionários que nós temos que trabalham nessas duas cidades, ter que desembolsar R$20,00 reais por dia, isso não é possível. Outra coisa, essa praça de pedágio está vindo para Santa Catarina por dois motivos, primeiro porque tem uma rota de fuga que é a estrado do mar, e segundo porque a base de votos do senhor Elizeu Padilha que está do lado do governo, pode ter certeza que tem a mão dele, e vem para cá para Santa Catarina. Outra coisa, esses nove quilômetros de Santa Catarina que foram envolvidos no projeto é

justamente para jogar essa praça de pedágio para Santa Catarina. Então eu tenho a dizer para vocês, porque essa praça de pedágio não está entre Três Cachoeiras e Terra de Areia? Que Terra de Areia e as outras cidades se servem da cidade pólo de Ozório, Três Cachoeiras se serve da cidade pólo de Torres, não quebraria uma rota de serviço, então aqui eu digo a vocês, eu mostro a minha insatisfação e sinto que essa praça de pedágio já está instalada em São João do Sul, e tenho a dizer para vocês, nós hoje aqui viemos e assistimos uma bela praça, uma bela cena, uma bela cena de teatro, isso daqui foi uma peça de teatro, que já está definido, vai vir para São João do Sul, porque é o meu sentimento, é o que eu estou vendo aqui. Então todas as explicações voltadas são para que ela venha para São João do Sul, e eu só tenho a dizer para vocês, é o meu sentimento, é o sentimento do comercio de São João do Sul, é o sentimento do povo de São João do Sul e da região sul, nós repudiamos a instalação dessa praça de pedágio aqui na nossa região. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial: Participante não Identificado – Só para esclarecer, o investimento ele começa no primeiro ano, ele na realidade, os investimentos de ampliação de capacidade é que começam no final do segundo ano, mais investimento objetivamente começa a partir do primeiro ano na recuperação da estrada, então não começa investimento no décimo segundo ano. Se tem um cronograma de investimento ao longo dos anos da concessão, basicamente é isso, e a quantidade de veículos está no estudo de tráfego que está disponível já no site da ANTT.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

227. Nome: Ademir Magnani (Prefeito do município de Caxias do Sul)

Contribuição: Boa tarde a mesa, boa tarde a todos, os nossos Prefeitos, colegas. Eu represento o município de Cocal do Sul, e por quão seguinte represento também a presidência da REC, onde lá são doze prefeituras incluindo inclusive a nossa prefeitura pólo que é Criciúma, a maior cidade do Sul a partir de Florianópolis. Queria trazer aqui em nome da REC a nossa solidariedade, isso desde o início quando nós ouvimos falar que haveria um pedágio em Santa Catarina na cidade de São João do Sul nós nos solidarizamos com a AMESC, solidarizamos por que? Porque nós entendemos que esse pedágio, quando conhecemos toda a tratativa desse pedágio e hoje sabendo de toda a explicação percebemos que esse pedágio é estritamente para as rodovias do Rio Grande do Sul. Então acho que aqui todas as manifestações foram de que? Não contra totalmente ao pedágio, mais contra a posição aonde ele pretende ser instalado, e eu não tenho dúvida, eu talvez estou sendo um dos últimos a falar nesta Audiência, eu prestei muita atenção de que, vocês

já estão com certeza admitindo que essa praça de pedágio vai ser instalada no Rio Grande do Sul, nós temos que respeitar a cidade de São João do Sul que ela vai ser a grande prejudicada com essa praça, eu não tenho dúvidas dessa sensibilidade de vocês técnicos, porque vocês são técnicos e vocês vão levar ao conhecimento, a direção da ANTT de que essa praça precisa sem dúvida nenhuma, ir par o Rio Grande do Sul, e aí assim, quando nós formos tratar de Santa Catarina nós pediríamos muito que vocês técnicos procurassem os prefeitos que é lá na cidade, é lá que acontece tudo, e nós temos que participar de toda essa discussão, de toda essa formação, e aí sim nós vamos admitir em Santa Catarina as nossas praças de pedágios para que elas tragam melhoria, segurança para todas as rodovias, então queremos pedir encarecidamente, e eu não tenho dúvida que vocês vão ser sensíveis em levar essa praça do outro lado, do estado vizinho para atender as necessidades do Rio Grande do Sul e assim a comunidade, a cidade de São João do Sul não terá esse grande problema, o nosso Prefeito de São João do Sul sem dúvida nenhuma, é uma dor de cabeça para ele resolver esses problemas, porque como aqui foi falado, até para o culto eles terão que pagar pedágio. Então essa solidariedade que eu trago da REC, que é da região do extremo sul onde compreende doze prefeitos, aqui vários vereadores da cidade de Criciúma se manifestaram e nós estamos trazendo aqui esse apoio Prefeito, esse apoio Prefeito Moacir de que eu não tenho dúvida, a praça não será instalada na sua cidade, no seu povo de São João do Sul. Era isso que eu queria dar a minha contribuição. Obrigado e uma boa tarde a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

228. Nome: Felipe da Silva Machado (Empresa SJS Gessos)

Contribuição: Boa tarde a todos, eu sou residente aqui de São João do Sul e dependo muito desse trajeto onde eu trajeto oito quilômetros por dia, eu faço meu trabalho para trazer meu sustento para casa e onde a maioria da população também precisa disso aí, então é injusta essa cobrança, é uma cobrança muito injusta por parte dessa população aqui é pobre e precisa desse trajeto, tem que usar do bom senso de vocês e fazer como os nossos companheiros aqui falaram e mandar para o Rio Grande do Sul onde esse benefício será atendido. Eu agradeço a todos que estão aqui empenhados querendo tirar esse pedágio daqui, que via prejudicar muito a nossa população. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

229. Nome: Everton Farias Nascimento

Contribuição: Boa tarde a todos . O senhor Marcelo falou muitas vezes a palavra crise, essa é uma palavra que está no vocabulário do Brasil hoje não é, você acha senhor Marcelo que a crise é sentida por quem? O trabalhador que vai para Passo de Torres ganhar R$900,00 por mês ou é sentida por algum deputado, algum senador ou alguma outra pessoa que ganha em torno de R$20.000, R$25.000,00 por mês fora as outras regalias? Claro que esse valor é sentido pela pessoa mais pobre, obvio não é. A crise tem que ser paga pelo pobre, então eu te faço a pergunta, se a pessoa trabalha no Passo de Torres aqui de São João do Sul vai para Passo de Torres trabalhar como é o caso de muita gente porque São João do Sul é dos municípios mais pobres da AMESC, é um dos mais pobres, eu acho que o Governo deveria incentivar e não cobrar . Nós pagamos uma taxa de imposto absurda, é um dos países que mais cobra taxa de imposto no mundo, é o Brasil, isso é ridículo, a gente deveria crescer e não diminuir. Um acrescimento de imposto desse tamanho, você imagina quanto custa uma cesta básica hoje? Quanto está a conta de luz hoje? Alguém sabe? Está bem cara não é, pois é senhor Marcelo, imagina então a pessoa que ganha R$900,00 por mês pagar R$10,00 para ir no Passo de Torres e R$10,00 para voltar, são R$20,00 por dia certo, totalizando vinte dias isso dá quanto? Bastante não é, bastante dinheiro. Eu gostaria de dizer que a população de São João do Sul e eu assim como todos que estão aqui são contra esse pedágio, gostaria que você colocasse esse pedágio lá no Rio Grande do Sul, que é o lugar devido dele. Muito obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

230. Nome: Alexandra Cardoso da Silva (Funcionária Pública da Prefeitura de São João do Sul)

Contribuição: Boa tarde a todos . Em primeiro lugar cumprimentar todos os presentes e agradecer a todos os envolvidos que colaboraram para que essa tarde ocorresse. Por que nós estamos aqui? Para que a nossa voz, a voz da população seja ouvida, assistimos aqui nessa tarde uma explanação do senhor Marcelo de um projeto da minha parte digo com respeito até incoerente, por que incoerente? Ele mostrou ali que os benefícios serão dados para o meu estado inclusive, eu tenho residência em Torres – Rio Grande do Sul e todos os benefícios vão ser para lá, o extremo sul de Santa Catarina e principalmente São João do Sul nada vai a ganhar, vai a perder. O senhor Marcelo também comentou que aqui nós vamos exigir juntos, estamos aqui para que as contribuições serão analisadas e acatadas e o que nós vimos aqui? Em massa a grande insatisfação, descontentamento sobre a localização desse pedágio. Deixo aqui a minha indignação porque já pagamos impostos inclusive em

cima do combustível para manutenção das rodovias que nós não deveríamos pagar por uma coisa que nós já pagamos. Nós deveríamos ter rodovias em perfeito estado que sim preservasse as nossas vidas, mas o porquê dessa concessão, os senhores estão aí defendendo a Agência com certeza e vão falar tecnicamente obvio, mas o que passou a nós e como o senhor Marcelo falou, nós tiramos as nossas conclusões de um projeto insensato, de um projeto incoerente. A população de São João do Sul como o Prefeito Moacir bem falou vai ser muito prejudicada, pescadores, agricultores, professores que será lesada. Adiante vocês pensam em fazer uma concessão de toda a BR101 Santa Catarina, então vamos discutir hoje, hoje nós temos a localização da praça 1 aqui em São João do Sul e após isso vocês vão discutir, então vamos falar de hoje, do real hoje, o que nós temos aqui? Total descontentamento da localização, levem para o Rio Grande do Sul e em um segundo momento quando forem fazer essa concessão então ou não que será espero discutido, aí sim entra Santa Catarina, entra São João do Sul. Então que vocês levem daqui por favor senhores e anotem que em massa o descontentamento da população, apoio da região do extremo sul catarinense e o apoio das lideranças políticas. É isso que eu tenho par dizer. Obrigada.

Resposta da área técnica: Acerca do trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, o mesmo será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

231. Nome: Roberto Porto Teixeira (Empresário)

Contribuição: Só para cumprimentar todo mundo e reafirmar aqui o que todo mundo já falou não é, a gente não gostaria desse pedágio aqui, eu sou morador da comunidade de Barrinha e nós pelo simples fato de sair de casa temos que passar no pedágio duas vezes. Pessoas como a gente tem estabelecimento, nossos clientes viriam do nosso estado de Santa Catarina teriam que passar pelo pedágio duas vezes, até então mesmo as pessoas que viessem do Rio Grande do Sul teriam que passar pelo pedágio duas vezes, então para nós fica bem complicado. Um segundo ponto pelo nosso explanador, o senhor Marcelo, o senhor falou para a gente tentar ajudar a ANTT, mas como a gente bem viu aqui é muito difícil, muito difícil mesmo, com 99,99% das obras sendo no Rio Grande do Sul, Santa Catarina ficando apenas com uma passarela e um retorno fica complicado. Quando falado em igualdade, igualdade como se o pedágio em Santa Catarina é R$2,60 e aqui com planilhas atualizadas ela já via para R$10,70, fica muito difícil mesmo. Então a gente pede assim, já que vai mudar o P6 e o P7, muda o P1 para o Rio Grande do Sul também e como falado por amigo meu aqui, esse pedágio em Santa Catarina é a mesma coisa que o Presidente dos Estados Unidos resolveu construir um muro e mandar o México pagar a conta, fica difícil. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

232. Nome: Flávio Raupp (Prefeito de Três Cachoeiras)

Contribuição: Boa tarde a todos, sou Flávio Lipert, Prefeito de Três Cachoeiras. Saudar o Presidente dessa Audiência Pública, deputados estaduais, federais. Primeiramente antes de fazer o meu registro, meu protesto pelo meu município de Três Cachoeiras, quero registrar aqui e parabenizar a união do povo de Santa Catarina, as classes políticas, deputados de todos os partidos, que vindo aqui lutar por uma reivindicação é muito justa. Feito esse registro eu quero dizer que as Cochoeiras também vai fazer um protesto no sentido que pelo que eu vi o projeto estamos contemplados com duas passarelas no nosso perímetro urbano. Nós pediríamos três no quilômetro vinte que é na localidade onde eu nasci em Santo Anjo da Guarda que hoje tem mais de cinquenta pequenas indústrias moveleiras e esquadrias, uma indústria de água mineral. Então que seja registrado o nosso pedido, eu vou depois documentar esse pedido lá em Brasília, que seja contemplada uma passarela. Também a iluminação publica já foi falada aqui que é por conta da concessão da BR101 pela empresa que pode vir a ser contemplada com isso e também a nossa situação das águas que escorrem da BR101. A BR101 trouxe grandes avanços para o nosso Rio Grande do Sul, para todo o Brasil, mas para nós também trouxe grandes prejuízos. Nós temos três bairros lá hoje que não alagava, hoje estão com problemas alagando casas e bairros. Então que estudar essa situação, nós também vamos apresentar um projeto lá na ANTT apontando as soluções que possa vir a ser contemplada com a concessão. Eu quero desejar que o povo aqui de São João do Sul ganhe um presente e não a praça de pedágio, mas que seja retirada essa intenção, eu não vou dizer que vá para o Rio Grande do Sul que seria eu brigar contra o meu estado, mas cada um tem que brigar por seus interesses, nesse momento aqui São João do Sul está brigando por uma coisa que é justa. Eu concordo que pedágio até certo ponto ele pode ser útil, mas não nos preços que estão apresentados, na minha concepção eu sou contra a situação de pedágio, mas eu tenho que respeitar que o Brasil hoje vive um momento difícil e eu entendo que o pedágio pode ser justo para alguns não para a classe trabalhadora, o povo brasileiro. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul. Das 2 passarelas previstas no município de Três Cachoeiras, uma delas é precisamente no km 20. Não foram previstas mais passarelas porque no núcleo urbano de Três Cachoeira existem dois elevados e uma passagem inferior, que permitem condições de atravessamento aceitáveis.

Relativamente à iluminação, a mesma está prevista para todos os trechos urbanos, pelo que o seu adequado funcionamento será assegurado no escopo da
Concessão.

233. Nome: Edinho (Vice-prefeito de São João do Sul)

Contribuição: Meu nome é Edinho, sou Vice-prefeito desse município e queria cumprimentar a todos da mesa, todos os presentes. Não ia me manifestar, não me inscrevi para isso porque o meu Prefeito já foi acho que em Brasília, ele já foi em Porto Alegre, ele foi em Lajeado, em todos esses lugares ele já manifestou a insatisfação, os problemas que viriam para São João do Sul que não são poucos, aqui foram citados todos desde a religião vai afetar, enfim, a agente comunitária que vai visitar os pacientes causaria um transtorno, vai causar muito grande e aí dizem que vem aqui e vão pegar a opinião do povo e que vão dizer alguma coisa. Prefeito Moacir o que te disseram aqui? Nada, te ouviram? Nada porque solução não veio. Eu vim hoje aqui e não me inscrevi porque esperava alguma solução, "Não, em São João do Sul vai ser assim, vocês vão ter isso, vão ter aquilo, vai favorecer o pessoal de vocês de alguma forma", mas não, o projeto veio pronto, está pronto, vamos ter que engolir e é assim. O povo não é obrigado, os professores estão aí se manifestando, chegou aqui um guri que ganha R$800,00 que vai pagar R$20,00 cada vez que ele ir no Passo de Torres, como esse guri vai comer? De onde ele vai tirar? O dinheiro dele vai para o pedágio. Gente é indignante, é chato falar disso, as pessoas estão trabalhando só para pagar conta do que colocam para elas, não é possível que nós para andar nove quilômetros vamos ter que pagar R$20,00, nove quilômetros porque do nosso estado é nove quilômetros. Não gente, vamos ser sensatos. Achei os senhores debochar dos deputados estaduais e federais que estavam aqui falando, se manifestando, a bancada catarinense sim senhor eles falavam e vocês riam, "poxa estão aqui os bobões defendendo coisa e tal", gente estão aqui defendendo porque eles sabem do sofrimento, eles sabem que nós não estamos aqui brincando, nós estamos aqui defendendo os agricultores, os professores, aquele que ganha R$800,00, nós estamos defendo o nosso povo Prefeito certo, é para isso que eles nos elegeram, estão aqui os pescadores, está aqui o Miltinho que tem o comercio na Barrinha que vai ser afetado profundamente. Não, não trouxeram resultado, só nos trouxeram na verdade a conta para pagar, nós já estamos acostumados a só pagar conta, roubam lá, trazem para cá imposto e mais isso e mais aquilo e nós vamos pagando, agora vem a tal da Previdência e vamos pagar de novo, vamos nos aposentar quando estivermos de muleta para nós caminharmos. Até quando o Brasil, olha gente, está ficando ruim de dizer que é brasileiro, só estamos levando pau com todo respeito, não temos mais orgulho de bater no peito e dizer que somos brasileiros, estamos sendo roubados a cada dia que passa e agora mais uma para São João do Sul, como disse o nosso Prefeito "um presente de Natal adiantado". Muito obrigado a todos, quero agradecer profundamente

aqui, felizes as bancadas de prefeitos de deputados estaduais, federais, todas as autoridades, prefeitos vizinhos, os vereadores, os vices, os prefeitos, professores, a todos que aqui estavam hoje muito obrigado de coração, nos defendendo, nos ajudando porque realmente nos deram esse presente.

Resposta dada na sessão presencial: Leonardo Cavalcante – Agradeço a contribuição do Vice-prefeito de São João do Sul, Edinho. Esclareço aqui que em nenhum momento a mesa debochou de ninguém tá, muito pelo contrário, respeitamos a todos e se teve alguém que foi desrespeitado aqui foi a gente e a gente ouviu a todos calados. O que a gente estava conversando aqui eram as contribuições que estavam sendo feitas, o que seria respondido, se seria respondido ou não. Então em momento nenhum houve por parte da mesa nenhum deboche. Vou passar a palavra, o Marcelo gostaria de falar também.

Resposta da área técnica:

Marcelo Fonseca – Só para esclarecer, eu fui citado também, é mais um

Contribuição: esclarecimento antes de qualquer coisa, eu fico, eu procuro anotar tudo aqui, eu estou com três cadernos das Audiências que fomos já lá no Rio Grande do Sul, estou com outro aqui anotando tudo o que vocês falaram, tento anotar o nome de todo mundo e depois confiro isso lá na transcrição que é disponibilizada posteriormente, é pública e no vídeo que vai sair também, deve sair no início da semana que vem já deve estar disponível. Basicamente com todo respeito, a gente procura aqui tratar com muita seriedade porque a gente sabe o peso que um projeto desse tem sobre a sociedade e ele pesa sobre os nossos ombros também, eu espero que vocês entendam isso do ponto de vista dessa comissão que trabalha muito duro para tentar trazer o melhor, só que de fato não conseguimos trazer isso em um primeiro momento porque precisamos desse contato, precisamos ouvi-los para conseguir melhorar como ressaltei no início, a gente não consegue pegar certos aspectos locais, teríamos que deixar talvez um técnico aqui vivendo no município por um ano talvez para pegar todos esses aspectos e não temos condições de fazer isso em todos os municípios, que se entenda todo o trafego que existe, esse é o momento para isso, por isso que eu enfatizei tanto que a contribuição é muito importante, porque realmente ela é, não é um processo para o forma, vocês realmente serão escutados e estará tudo relatado, se duvidarem disso podem ler o relatório, encontrarão a contribuição dos senhores e estará lá respondido. Falo isso aqui de peito aberto e procurei ser, acho que ninguém pode me acusar de omitir informações, inclusive coloquei todas as informações aqui, poderia ter feito uma apresentação diferente que ocultasse alguns aspectos que não fossem favoráveis aqui, mas o meu objetivo nunca foi convencê-los de nada, meu objetivo foi repito dotá-los de ferramentas para que tomassem as decisões e se pareceu diferente disso não era o objetivo, a intenção era justamente essa e saibam e tenham certeza e eu posso assegurar os senhores, serão respeitados e consideraremos isso na próxima rodada e se voltarmos

aqui, voltarmos a discutir, estamos abertos, podem nos procurar, eu tenho à disposição aqui os meus cartões se quiserem eu posso ceder aos senhores que quiserem para que mantenhamos o contato e contribuamos. Temos aqui, tudo o que é falado aqui é registrado, tudo o que é colocado no site é registrado, mas também vocês podem trazer diretamente que ouviremos e consideraremos, é claro que o registrado é melhor, que ele justifica o processo todo, tem todo um processo, um rito. Então saibam disso, eu só gostaria de deixar essa mensagem. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que o trecho da BR-101/SC, do km 455,9 até a divisa SC/RS, será excluído do escopo do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul.

Manifestações Orais proferidas durante as sessões presenciais

Montenegro - 20/03/2017

234. Nome: Adão Vilaverde (Presidência da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul)

Contribuição: Doutor Leonardo, nossas representações da Agência Nacional de Transportes Terrestre que compõe a mesa, demais representações, Secretário Pedro Westphalen, representações regionais, prefeitos, prefeitas, vereadores, Vereadoras, Dirigentes de Entidades, deputados aqui presentes, estou vendo o Deputado Tarcísio Zimmermann, Deputado [inaudível], Prefeito Maneco de Taquari, enfim, todos vocês. A nossa presença aqui em nome do Presidente Preto, os demais deputados, se deve em primeiro lugar que a gente tomou, Deputado Vinicius está aqui conosco também, perdão Vinícius, se deve a uma decisão da Casa Legislativa do estado do Rio Grande do Sul de acompanharmos o debate e a discussão acerca do modelo de pedagiamento nacional aqui no nosso estado, e nós evidentemente, como todos que estão aqui, eu suponho, e muitos que não estão aqui somos absolutamente favoráveis a duplicação da BR 386 e de outras tantas BR's existentes aqui no estado do Rio Grande do Sul que necessitam de intervenções de duplicação. Mas o que nós queremos colocar e reiterar, e temos afirmado isto, é que o modelo de pedagiamento que está sendo proposto do nosso ponto de vista ele tem um conjunto de limitações, primeiro que ele tem um custo absolutamente elevado, nós vamos ter, se considerarmos desde a 101 lá em Santa Catarina até a chegada aqui em Tio Hugo, sete pontos de pedágio, o que significaria todo esse trecho um valor atualizado em torno de R$160,00, R$170,00, para carro, não estamos falando aqui de carreta, imagina isso aí multiplicado por seis ou oito vezes, só na 386 quatro pontos de pedágios, postos de pedágios que atualizado chegaria na casa de R$70,00 a R$80,00, multiplica por seis, sete ou oito isto aí nós vamos chegar a uma casa também significativa. Segundo, exatamente por esses valores não leva em conta a economia, a capacidade e os limites inclusive das situações regionais do nosso estado. Achamos que em terceiro lugar tem que ampliar mais ainda o debate, mais discussões, fazer mais Audiências Públicas e amplificar o prazo de discussão e de debate para bater o martelo, e por fim aquilo que é em certa medida uma espécie de um tormento para todos nós aqui do estado do Rio Grande do Sul, não é a primeira vez que se coloca uma experiência de pedagiamento nas nossas estradas, é claro que da outra vez foram nas RS's e agora serão nas BR's, que é um modelo de trinta e pode ser renovado por mais trinta anos, portanto sessenta anos e obviamente depois de tomada essa decisão não se pode obviamente voltar atrás. Então a nossa visão e a nossa concepção

é que existem modelos e modelos de pedagiamento, nós não podemos por razões de que parece esta ser a única saída, ter que embarcar nela, é possível construir alternativas a esse modelo, é possível construir propostas alternativas, agora terá que ser num amplo de alto, num amplo debate, e numa ampla discussão de modo que não só as economias regionais, mais o estado no seu conjunto possa suportar uma política que seja capaz de qualificar a infraestrutura do estado do Rio Grande do Sul, principalmente no que concerne a questão das estradas a partir dos modelos de concessões que estão sendo apresentados. Essa opinião e essa posição que a Assembleia Legislativa tem acerca do tema. Obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Em relação ao valor do pedágio a ser cobrado para um usuário de veículo de passeio que percorreria toda a Rodovia de Integração do Sul, com uma tarifa quilométrica de R$ 0,11072/km a preços de março de 2015, informamos que perfaria um montante de cerca de R$ 63,00 (valores atualizados).

235. Nome: Pedro Westphalen (Secretário de Transporte do Rio Grande do Sul)

Contribuição: Muito boa tarde senhoras e senhores. Eu quero cumprimentando o Leonardo que preside essa Audiência Pública, estender o cumprimento e agradecer a presença de todos os representantes aqui da ANTT, da EPL, do Ministério dos Transportes, quero cumprimentar o Prefeito Aldana, e em seu nome Prefeito cumprimentar todos os prefeitos, vice-prefeitos aqui presentes, muito obrigado pela recepção, cumprimentando o Presidente da Câmara de Vereadores Municipal Neri Viana, estendo o cumprimento a todos os vereadores e vereadoras aqui presentes. Cumprimentando meu caríssimo amigo e Deputado Adão Vilaverde que nesse momento representa o nosso Presidente Edgar Preto, que está presidindo a sessão em Porto Alegre, estendo os cumprimentos aos Deputados Vinicius, [inaudível] e Zimmermann que vi aqui presente, demais lideranças regionais, em especial a imprensa pela presença e divulgação desse debate que nós estamos fazendo num dos gargalos mais importantes do estado que fundamentam seus transportes em 85% em estradas. Em decisões equivocadas no passado se abandonaram as hidrovias, se abandonaram as ferrovias, hoje em más condições as ferrovias foram uma concessão que não deram certo, deram equivocadas, nem todas são boas, se vêem com uma alternativa de fazer desta concessão uma oportunidade ou um momento de em uma discussão fazer com que um desses gargalos sejam resolvidos. O governo do estado de maneira muito clara é totalmente favorável a concessão, nós somos favoráveis a concessão, somos favoráveis a discussão plena, ampla e transparente do que se pode fazer em concessão, viemos como um dos instrumentos para ser de maneira imediata, se fazer com que algumas soluções sejam resolvidas, se diminui o custo logístico do Rio Grande do Sul, se preservem vidas, nós tínhamos uma grande Audiência na segunda–feira em Porto Alegre presidida pelo Deputado Zé Nunes, da Frente Parlamentar em defesa da 116 que é uma das obras que estão paralisadas a nível nacional, a ponte do Guaíba, a 290, obras iniciadas que não tem como fazer, a não ser fazendo escolhas para ver qual vai terminar, ainda não foram iniciadas, a 386 a urgência dela é de quinze anos atrás, hoje ela é uma emergência em termos de segurança. Evidentemente que a primeira apresentação nos assustou quando as obras inseridas depois de doze anos, e aí vem a sensibilidade de quem disputa a Audiência Pública e usa todas as manifestações e as contribuições para fazer as modificações necessárias, bem como a alocação das praças de pedágios de maneira que houve uma discordância muito grande, inclusive nossa [inaudível] nos manifestar por escrito, duas praças de pedágios [inaudível] muito, duas praças de pedágios entre Soledade e Tio Hugo é muito, nós queríamos a extensão dessa estrada até Irai, e queremos, e vamos fazer por escrito as manifestações do estado [inaudível] para viabilizar esse momento que o estado tanto precisa de novos meios de transportes com segurança, portanto oficialmente o estado

é oficialmente favorável, vamos fazer todo o esforço para que tenhamos sucesso nesse momento em que se discute uma alternativa das tantas como disse o Adão Verde, Adão Vilaverde, que o estado precisa e precisa muito. Muito obrigado, e que tenham uma boa tarde e uma boa discussão.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

236. Nome: Luiz Américo Aldana (Prefeito de Montenegro)

Contribuição: Inicialmente saúdo o representante da Assembleia Legislativa, Vila Verde. Quero agradecer a deferência da Agência em vir a Montenegro e fazer estabelecer mais essa etapa das discussões acerca da duplicação, principalmente é o que nos interessa, especialmente a 386. Secretário do Estado Westphalen, autoridades municipais, Presidente Municipal da Câmara de Vereadores, secretários municipais, demais Deputados, espero que eu não tenha esquecido ninguém, a imprensa também, imprensa inclusive de fora do município que hoje comparece a divulgar essa questão que consiste em apenas um elemento das necessidades que apuramos a partir dos anos 90, quando os minguados ingressos na agricultura minifúndio então, e hoje agricultura familiar especialmente, com a não vinda ou a não permanência, ou não investimento na industrial, quer dizer, de um extremo ao outro, na agroindústria há um complexo necessário de infraestrutura e logística para atender isto, da qual a duplicação da 386 é apenas um dos elementos que inclui as melhorias hidroviárias, mas um porto é necessário, com os acontecimentos do Salgado Filho certamente precisaremos de pista de pouso, de pequenos aeroportos, aeródromos, com

maior capacidade de recebimento de pequenas aeronaves, uma opção já que o Salgado Filho estará sendo ocupado por cargas, e em grande quantidade. Da mesma forma a triplicação da nossa capacidade de transporte de ferroviário é imediata e depende da duplicação da 386, também depende da duplicação da 386 o nosso acesso mais seguro, não só de Montenegro, mas de todo o Vale do Cai inclusive da Serra, nosso acesso ao porto do Rio Grande através da ponte São Jerônimo/Triunfo ou Triunfo/São Jerônimo através da definição da 470, através de uma solução da 287, os nossos produtos de toda essa região inclusive da Serra, porque fica agora provado que o caminho mais curto de acesso da região metropolitana de Porto Alegre à Serra é pela volta do [inaudível], precisa sim da duplicação da 386 para aliviar nosso atendimento do SAMU, para melhorar as condições do hospital de Montenegro, para investimento na Polícia Rodoviária Federal, isto é concreto, nós não podíamos recusar para ao longo desses anos todos 35 bilhões de reais de ingresso dos cofres públicos, em municípios, principalmente os pequenos como alguém já disse aqui, aliás o Marcelo foi bastante econômico, contendido, porque sabe muito mais, está aqui a Polícia Rodoviária Federal muito mais do que será, terá como consequência a duplicação da 386 através da concessão, por que concessão para iniciativa privada? Porque hoje se o Governo Federal tiver que escolher a estrada de Santarém que temos mil caminhões parados, mil caminhões parados porque está embarrado, estão atolados, mil, ele vai investir lá no Norte no Pará ou vai investir aqui na duplicação da 386? É evidente que vai investir lá. Nós estamos vinte e cinco anos, vinte e cinco anos atrasados porque pessoalmente participei na demarcação dos lotes do pólo petroquímico, e hoje temos toda a precaução, todo cuidado e até um certo receio de atrair empresas por falta de infraestrutura, eu estou falando de algo complexo para o Rio Grande do Sul, de algo complexo para o Brasil, muito mais do que aquele encontro que eu tive, o importador e exportador de grãos de arroz [inaudível] que faz a ligação Brasil/Canadá, dizendo ele da perda incrível que a FARSUL confirma de 11 bilhões, 11 bilhões de reais ao ano, perdemos nas nossas safras de grãos, a FARSUL confirma esse dado, por que? Pela má conservação das estradas. Enfim senhores, eu não vou me alongar mais, teria uma série de outras razões, da mortandade que acontece nessa estrada, nos nossos altos índices de morte, acidentes, estupros de senhoras porque estoura o pneu e não tem atendimento imediato, e deixam de estudar noturnamente porque tem medo de ir a Porto Alegre, tem medo de ir a Canoas, essa é a realidade, isso nós vivemos, o tráfego de drogas, como é que nós vamos ser omissos a isso? Só tem uma solução que é o pedágio mesmo, e encher essa rodovia de monitoramento para que todas as polícias tenham acessos a essas informações visuais, o roubo de cargas, a capotagem de caminhões com carga tóxica, em razão do quê? 70% da apreensão de drogas, contrabando, descaminhos ocorrem aqui em Montenegro, ocorrem lá

na 386, no nosso território, isso aqui virou uma terra de bandoleiro, que nós não aceitamos, essa é a posição do Prefeito. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição.

237. Nome: Vinícius Ribeiro (Deputado Estadual)

Contribuição: Minha saudação a mesa, a todos que participam dessa Audiência Pública aqui no município de Montenegro, uma saudação especial aos meus colegas parlamentares, tanto Adão Vilaverde como o Deputado Tarcisio e as representações demais colegas Deputados, aos legisladores municipais e regionais. Eu gostaria muito, Deputado Gilmar Sossella, meu líder lá na Bancada do PDT na Assembleia Legislativa. Eu gostaria muito de estar na tarde de hoje debatendo a estratégia logística do município de Montenegro ao estado do Rio Grande do Sul, ainda mais proporcionada pela ANTT que tem uma estratégia de desenvolvimento em nível nacional muito grande, Montenegro é a porta de entrada para o norte e para o nordeste do estado do Rio Grande do Sul na área rodoviária, na área ferroviária e na área hidroviária, nós tínhamos que estar discutindo aqui uma concessão de integração dos diferentes modelos de transportes, nós tínhamos que estar discutindo aqui um porto seco, nós tínhamos que estar discutindo aqui um centro de distribuição, o Rio Grande do Sul em relação a outros estados do Rio Grande do Sul tem um custo logístico muito grande, nós absorvemos 60%, 65% da matéria prima do aço, da matéria prima do centro do estado, do centro do país, beneficiamos todas essas matérias primas e temos um custo logístico muito grande de mandar de volta ao centro do país, e nós tínhamos que estar discutindo isso, a medida em que uma proposta de concessão de rodovia propõe sete praças de pedágios no intervalo de aproximadamente sessenta e sete a sessenta e nove quilômetros por praça de pedágio, defendendo a tese de que vai diminuir o custo logístico do trabalhador, do usuário e de quem realmente desenvolve e cresce o estado, nós não podemos aceitar isso, nós não podemos aceitar isso, a minha cidade Caxias do Sul, nós passamos quinze anos ilhados por diversas praças de pedágios, nós perdemos competitividade, nós fizemos inclusive com que pequenas e médias empresas perdessem inclusive inúmeros clientes dentro do estado e fora do estado porque na hora da competitividade, do custo do pedágio, principalmente ao médio e ao grande transportador ao qual não foi divulgado seu número, não apareceu, os primeiros slides doutor Marcelo, todos eles, e aí eu concluo, eles foram relacionados a base de modelagem de quinze anos, os teus slides finais foi uma concessão de trinta anos, então ou eu olhei de forma equivocada, porque os primeiros slides teve a base de quinze anos, os cálculos foram de quinze anos, e os slides finais colocam a concessão de trinta anos, essa é a primeira dúvida que eu tenho. A segunda dúvida que eu gostaria de esclarecer é o seguinte, nós precisamos detalhar melhor essas contribuições, uma concessão é uma concessão entre concessionária, Poder Público através da União e usuário, nós estamos recebendo uma modelagem de

concessão em que a receita é só o usuário, cadê a participação da União, dos impostos de todo o povo gaúcho e de todo o povo brasileiro? Cadê a contribuição da concessão nessa modelagem? E por fim a minha sugestão, vamos ampliar esse estudo para integração dos demais modelos, para que a população possa ter acesso s informações detalhadas e no momento oportuno poder de forma muito mais com substância e com motivação poder discutir, do contrário a gente vem para uma Audiência Pública naquele sim ou não, concorda ou não concorda, se pedíssemos para toda a população daqui, vocês são favoráveis a duplicação das estradas? Todo mundo iria levantar, vocês são favoráveis a um modelo de concessão equilibrado como ocorre hoje em Santa Catarina? Todo mundo iria levantar, agora o que nós estamos vendo hoje no estado do Rio Grande do Sul, da forma como nós estamos vendo parece que nós temos dois Brasis, o Brasil de Santa Catarina de um modelo de concessão em que a tarifa é R$1,80, R$2,00 reais, e o modelo do patinho feio Rio Grande do Sul que tu paga, R$ 6,00, R$7,00, R$8,00, R$9,00 reais, e nós não podemos concordar com isso.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão". Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Sobre aparente contradição entre prazos de 15 e 30 anos, na verdade, trata-se de prazos diferentes: o prazo de 15 anos citado na apresentação refere-se ao período da concessão que vai gerar o maior número de empregos diretos e indiretos, tendo em vista a realização das principais obras. ao contrário, o prazo de 30 anos é o prazo de vigência da concessão em si, cuja escolha tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram. No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

238. Nome: Gilmar Sossella (Deputado Estadual)

Contribuição: Presidente Leonardo uma satisfação, em teu nome e do Marcelo saudar aí o Fábio, enfim, todos os membros da mesa. Primeiro a gente tem que pelo menos agradecer a compreensão da ANTT de estar ouvindo e ter esta, é a terceira Audiência após uma única que seria feita em Porto Alegre, teve a compreensão de ouvir e teremos mais uma em Santa Catarina, então esse modo democrático de nos ouvir a gente tem que registrar por isso o nosso agradecimento em atender o apelo de estar aqui ouvindo as nossas comunidades. Segundo, dizer que coordeno na Assembleia Legislativa duas grandes Frentes, a Frente da Duplicação da 386 e também da BR 470, que de certa forma passa por aqui ambas as rodovias. Agora dizer a todos amigos aqui respeitosamente, de que, e eu sei Marcelo que você disse, eu sei que o Rio Grande do Sul, o Marcelo é gaúcho, sei que aqui tivemos uma experiência negativa dos pedágios, do modelo, e é por conta disso Leonardo, Marcelo, enfim, Fábio, por conta de nós estarmos escaldados com a questão dos pedágios que nós entendemos que não devemos ter pressa, entendeu? Não devemos ter pressa pelo seguinte motivo: Primeiro, nós sabemos que nas concessões, e eu vou ser repetitivo porque vocês já ouviram em outras Audiências, mais vou dizer aqui para o pessoal de Montenegro, dessa região, modelo que a própria ANTT implantou, e eu estou aqui com outros dados, no restante do país. Há! O momento econômico era diferente. Mas o BNDS participou com recursos até 70% do financiamento com TJ [inaudível] mais 2%, isso impacta diretamente no valor da tarifa, impacta nos investimentos, então nesse sentido nós temos a compreensão que o momento econômico é difícil, e por isso Prefeito Clauro, aqui de Brochier, que a gente possa aguardar melhorar o aspecto econômico, baixar a taxa CELIC, se anuncia que até o final o final do ano, eu sou agricultor mais sou funcionário do Banco do Brasil, se anuncia que a taxa CELIC deve ficar na faixa de 9%, isso vai baratear o custo do dinheiro, nós queremos a duplicação mais nós não queremos a qualquer preço, Deputado Vinícius foi feliz aqui, a União não está participando com nada, por que então não poderia ser nós pagar a conservação e a União fazer o investimento? Mais isso aqui nós precisamos de tempo, então nós precisamos objetivamente aqui. Que a gente possa ter meus companheiros, mais calma, pedir, como já na Audiência o Ministro se comprometeu a ouvir nós, de fazermos um grupo de trabalho, de poder ajudarmos aqui assessorar, poder levantar dados, informações, abrir as planilhas, e efetivamente a gente poder contribuir alguns investimentos, fazer os ajustes, as paralelas que eu vi, por exemplo, aqui não pude ver a planilha porque eu não pude abrir Marcelo, mais eu não sei se aqui tem as paralelas, mais ali em Soledade está faltando as vias laterais, as paralelas, Tio Hugo também, entendeu? Então esses investimentos nós temos que olhar com calma. E também dizer para todos vocês que nesse modelo nacional a tarifa é mais baixa, ah, mais o momento econômico é diferente, mais será que nós gaúchos de novo, nós já fomos cobaia aqui com esse modelo de concessão de pedágio que durou quinze anos [inaudível] meus colegas

Deputados, Tarcísio, está aqui também Juliano, está aqui Adão Vilaverde, quer dizer, se nós fomos cobaias na outra agora de novo nós vamos ser, no momento que nós estamos saindo da crise o Rio Grande do Sul vai ser a primeira concessão de novo, e aí meus queridos amigos, meus irmãos da ANTT, que sejam sempre bem vindos, vocês vão ficar em Brasília queridos, nós vamos ficar por trinta anos aqui, e aí eu não quero, e vou dizer com toda humildade a todos vocês que até hoje tem colegas nossos, ex colegas nossos pedindo desculpas para a população gaúcha por ter errado em vota a concessão de pedágio no Rio Grande do Sul. Então Marcelo, Leonardo, esperemos um pouco, vamos debater esse assunto, vamos discutir, vamos ouvir as comunidades, para que a gente possa ter uma saída se tiver uma saída, agora da forma como está, vocês são testemunhas não estou aqui inventando a roda, em Lajeado e Soledade a população foi unânime em dizer não, esse modelo da forma que está nós não queremos, então nós estamos nessa posição entre não querer ou tentar ajustar. Então nós queremos pedir aqui a compreensão de vocês, que possa ficar registrado isso, de a gente poder continuar ouvindo, criar um grupo de trabalho, quando nós criamos a concessão estadual, para finalizar, tem os Conselhos, nós temos aqui os COREDS que são os Conselhos Regionais de Desenvolvimento que é uma experiência rica de participação da comunidade, e os gaúchos querem assim, eu quero participar, e é isso que nós estamos pedindo, nos dê prazo, tempo e além de tudo o grupo de trabalho e depois o Conselho do pedágio que a gente possa ter em cada praça, cada região a participação dos gaúchos para poder contribuir, cobrar das próprias concessionárias. Sejam bem-vindos, muito obrigado por ouvir os gaúchos.

Resposta da área técnica: A duplicação da rodovia BR-386 na condição de investimento direto da União, ou seja, "sem concessão", exigiria a disponibilização de recursos consideráveis do orçamento, para os quais não há perspectiva no curto prazo. O orçamento para obras de construção e adequação em rodovias federais vem sofrendo fortes decréscimos ao longo dos últimos anos. A título de exemplo, verifica-se que em 2012, o DNIT executou R$ 6,5 bilhões nessas rubricas e em 2016 somente R$ 2,3 bilhões, o que corresponde a uma redução de 65%. Soma-se a esse fato, a extensa carteira de obras já contratadas que o DNIT possui atualmente. Somente faria sentido se falar na execução de novas obras, como a duplicação da BR-386, se cumpridos os contratos já em execução ou licitados, o que postergaria por longo período a possibilidade da duplicação "sem concessão".

Neste sentido, o Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo.

Lembramos ainda que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não

consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

239. Nome: Juliano Roso (Deputado Estadual/RS)

Contribuição: Boa tarde a todos, em especial a mesa, comunidade de Montenegro que nos acompanha aqui, em nome do Prefeito Maneco dos Deputados, meus colegas aqui o Zimmermann, Sossella, quero cumprimentar a todos. Olha, é a quinta Audiência que nós participamos, a mesa já está cansada de nos ver, nós não estamos convencidos, porque esse modelo que nos apresentam ele é ruim, eu diria mais, ele é nefasto para nossa economia e para o Rio Grande do Sul, vamos raciocinar juntos, um pedágio por sessenta anos Sossella, sessenta anos, trinta com a possibilidade de se renovar por mais trinta, é algo cabível no mundo de hoje? Não é companheiros, não é, nós podemos discutir pedágio por dez anos, cumpriu todos as etapas, renova por mais dez, agora pedágio por trinta mais trinta, isso não é pedágio, isso é colocar uma algema na população e prender a população no modelo de pedágio, isso nós não aceitamos. Segundo lugar, quatro praças de pedágios na rodovia que eu passo toda a semana para ir e para voltar na minha casa em Passo Fundo que é a 386, não é porque eu passo ali quatro vezes Marquinho, mais é porque eu faço parte da Assembleia e tenho que enxergar a realidade do povo, quatro pedágios companheiros, não tem cabimento isso, numa rodovia em bom estado Maneco, numa

rodovia quase toda ela duplicada, a um valor exorbitante, isso que o Vinícius aqui falou, Santa Catarina o pedágio é R$3,00, R$4,00 reais, Rio Grande do Sul é R$11,00, R$12,00, R$10,00, R$9,00, passou o Rio Uruguai e o Mampituba muda a tabela, a moeda brasileira, nós não podemos aceitar isso aí companheiros, nós não podemos aceitar sessenta anos, nós não podemos aceitar quatro praças, nós não podemos aceitar pedágio na ida e na volta, nós não podemos aceitar que nos tenhamos um contrato que prevê obras começando no décimo segundo ano, não podemos aceitar. Então esse modelo não nos serve, se vier uma outra discussão em que as cidades serão chamadas a participar da discussão, os prefeitos, as lideranças, a comunidade, se nós formos chamados a participar da discussão, a opinar, num governo que tenha legitimidade, porque esse governo que está aí na minha opinião se quer tem legitimidade para impor esse tipo de pedágio por dez, por cinco, por trinta ou por sessenta, que o novo Presidente da República eleito pelo voto popular possa fazer essa discussão conosco, aí sim eu topo discutir pedágio, nessas condições eu serei um soldado, um lutador contra esse modelo, e tenho certeza que muitos colegas serão também, e vamos até as últimas consequências, se possível as consequências judiciais se for necessário para impedir que o estado tenha esse atraso de sessenta anos que vai elevar a encarecer o produto na agricultura, no supermercado, na produção para o povo trabalhador e para os caminhoneiros que vão pagar essa conta. É isso companheiros, muito obrigado.

Resposta da área técnica: Contribuições recebidas durante a sessão presencial de Lajeado/RS em 16/03/2017 solicitaram a criação de um Grupo de Trabalho, para discutir detalhes do projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul e propor aprimoramentos do mesmo, a qual ficou acordada em seguida, definindo-se que a indicação dos representados da sociedade civil organizada ficaria a cargo do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, também responsável pela convocação das reuniões de trabalho.

Este Grupo de Trabalho elaborou um documento, o qual foi protocolado como contribuição desta Audiência Pública (protocolo nº 3915874), buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado. Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de

melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Outrossim, os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos. Neste sentido, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

Todavia, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

Igualmente, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja, já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade

indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

240. Nome: Joel Kerber (Vereador de Montenegro)

Contribuição: Boa tarde a todos. Boa tarde Presidente Leonardo, e a mesa, demais componentes, autoridades aqui presentes, Deputados, Prefeitos. O presente formato proposto pela ANTT no meu ponto de vista deve ser revisto, Montenegro não pode ficar cercado por pedágios, com sua produção penalizada, cada caminhão passando pelos pedágios vai encarecer a nossa produção que já anda tão debilitada, Montenegro precisa mais atenção, Montenegro vai ter o maior custo e o menor benefício de toda a região contemplada pelos pedágios, tarifas justas sim, quem sabe os modelos de Santa Catarina, tarifas de R$1,00 real, R$2,00 reais, mas não no modelo proposto, pedágio no meu ponto de vista significa a incapacidade do Governo Federal de gerir, de manter as rodovias federais, passando para a iniciativa privada a incumbência que antes era do Governo Federal. Eu entendo que devemos debater amplamente, e eu também defendo que nós temos que melhorar a contrapartida para Montenegro, a isenção das placas de Montenegro, para que Montenegro não pague pedágio nessa região, e que se for necessário colocar pedágio que nós tenhamos apenas uma praça até Porto Alegre e não duas como foi colocado, uma praça até Porto Alegre e apenas uma de Montenegro a Lajeado, no máximo, então isso é o máximo que comportaria Montenegro, Montenegro aguentaria, da forma que está Montenegro já está sofrendo, então peço um carinho e atenção da ANTT que olhe com cuidado para Montenegro, que anda debilitado, a produção de Montenegro anda debilitada, sobrecarregar a produção de Montenegro pode significar algo trágico para essa cidade, então é isso que pedimos, uma forma de compensar Montenegro por todas essas cobranças de pedágio que for acima da capacidade, porque um pedágio com uma tarifa justa como é no modelo de Santa Catarina, a gente compreende a necessidade de contribuir, quem não quer estrada em boa condição? Quem não quer uma duplicação? Quem não quer benfeitorias? Mas a que preço? Penalizando a produção? Qual o nome da BR 386? Estrada da produção. Então temos que ter cuidado

com a produção, a produção já paga seus impostos, é ICM, é IPI, uma série de impostos. Então, o tempo está esgotado, agradeço, então muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Igualmente, cabe salientar que só existe uma praça de pedágio entre Montenegro e Porto Alegre, sendo a mesma localizada no km 426.

Ainda, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

241. Nome: Cristiano Braatz (Vereador de Montenegro)

Contribuição: Boa tarde Presidente Leonardo, saudando o senhor saúdo a mesa. Também a todos presentes, autoridades políticas, Deputados, colegas Vereadores, enfim, a todos presentes, imprensa. Na primeira Audiência que tivemos em Porto Alegre me lembro na minha fala de que não abriríamos mão de uma Audiência em Montenegro e lutamos para isso, conquistamos isso, hoje ela está ocorrendo justamente para que a comunidade tenha ciência do que nós seremos contemplados, o que poderá ser. A posição minha, de meus colegas é que o formato desse edital que contempla a nossa cidade Montenegro não é ideal aja vista também que estamos passando por uma grave dificuldade financeira, como a muito tempo o Brasil não vivia e que agora de forma tímida estamos tendo uma recuperação, portanto esse assunto deve ser melhor abordado, como eu disse antes, o formato desse edital não é para nós o ideal, temos que discutir melhor, e peço então que algumas sugestões que foi levantado pelas pessoas que antecederam a minha fala seja levado em consideração. Principalmente que esse debate seja melhor ampliado, porque senão, se eles não ampliarem esse debate a gente, os prejuízos como estão agora colocados serão iminentes. Eu quero agradecer todos presentes, dizer que a gente da mesma forma como lutamos para trazer essa Audiência para cá também lutaremos para que Montenegro não seja prejudicado, a nossa economia, a nossa cidade e principalmente o Vale do Cai. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

242. Nome: Felipe Kinn da Silva (Vereador de Montenegro)

Contribuição: Boa tarde senhor Presidente. Cumprimento os demais da mesa, uma boa tarde aos Vereadores presentes, boa tarde o Presidente da Câmara presente aqui no evento também, uma boa tarde a todos os Deputados, lideranças políticas. Que pena que tudo isso que está acontecendo é tudo meio as pressas, então é coisa de três meses para cá que vem acontecendo, ocorrendo tudo isso, então Montenegro não estava nem no cronograma das Audiências Políticas, das Audiências Públicas, tivemos a confirmação entre quarta, quinta-feira da semana passada, acho que desde já houve uma falta de consideração com o nosso município, então é muito bonito a gene vim apresentar slides, projetos, essas mil e umas maravilhas que está sendo apresentada, mas mais uma vez é a comunidade, o povo que irá pagar essa conta. Ouvir falar em trazer empresas, vejo que no meu ver nós estamos correndo com empresários, nos momentos dos dias de hoje os empresários estão apertando, espremendo o que podem, temos exemplos aqui perto como Capela de Santana que é um município que ficou engessado, quem é empresário que vai se instalar em Capela se pode se instalar em Portão que é cinco quilômetros, ou três quilômetros até atravessar um pedágio, Montenegro precisa sim de alguns reparos, claro que precisa, mais vejo que o nosso trajeto aqui hoje apresenta boas condições, então não é Montenegro que tem que vir hoje pagar a conta de outros municípios, então mais uma vez Montenegro será prejudicado, hoje nós vivemos aqui numa área, numa região do pólo, Montenegro pertence a um pólo de empresas, e acho que empresários daqui a pouco vão escolher outros municípios passando a ponte ali, porquê que eu vou me instalar em Montenegro [inaudível] vai dar apoio e vai dar um auxilio em terreno se eu posso me instalar em Nova Santa Rita? Então acredito que tem que dar atenção ao nosso município, vocês não tem ideia do que isso pode trazer ao nosso município. Então peço mais uma vez que pensem com muito carinho, apresentaram duas passarelas, mais dois retornos, vias laterais, estamos passando agora dias atuais por um recapeamento que estão fazendo, eu sou uma das pessoas que passam ali em torno de uma, duas vezes no dia, isso aí vai acabar passando esse custo para o povo, é passagem de ônibus, é nossa economia da CITRUS que é todo passado por essa

386. Então faço mais uma vez um pedido que pensem com atenção, que podem trazer sérios prejuízos ao nosso município, que isso não é coisa que se brinca, e eu fico, eu penso, vivemos num Brasil democrático, numa cidade democrática, aonde nós se encontramos? Ou simplesmente vim com uma Audiência que é um dos processos para que ocorra e empurre um pedágio para nós aqui. Muito obrigado, tudo de bom a todos, e vamos nessa Montenegrinos e os demais participantes.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Por fim, cabe salientar que só existe uma praça de pedágio entre Montenegro e Porto Alegre, sendo a mesma localizada no km 426.

243. Nome: Emanuel de Jesus (Prefeito de Taquari)

Contribuição: Boa tarde a todos, saudação especial a mesa, mais uma vez nos encontramos nas Audiências Públicas, reunião em Brasília, enfim. Saudar aqui os Deputados presentes, Vereadores, Prefeitos, enfim, a toda a nossa comunidade. Nossa Audiência Pública mais uma vez me parece trás a tona aquilo que a gente já vem observando e vêm escutando em todas as Audiências, Reuniões, conversas que se debate o tema. Primeiro é quase uma

unanimidade que do jeito que está não tem como aceitar esse pedágio, são raríssimas as pessoas que concordam com o modelo que está sendo aplicado, de todas as questões que todos colocaram tem uma que continua me chamando a atenção, e que acho que ainda estamos discutindo muito pouco, e que inclusive não passa na apresentação que é feita, nem nesta e nem nas demais. Como foi calculado o custo das tarifas? Por que a tarifa é R$11,00, é R$10,00? Quem fez este cálculo? Quais os dados que foram usados para fazer este cálculo? Como é que se chega a esse valor que é absolutamente alto, elevado e incomparável com os demais pedágios que tem como, por exemplo, foi citado aqui o de Santa Catarina. Nós precisamos saber como se chega nesse valor por uma questão de transparência inclusive para poder discutir o resto, porque não dá para discutir um trevo a mais, uma rua lateral a mais, quando que a obra começa se é nos dois anos, no décimo quinto, etc., etc., na minha opinião não dá para discutir sem primeira saber como se calcula a tarifa, que nós estamos falando de tarifa para carro, e como é que vai ficar a tarifa dos caminhões? Quanto vai custar? O quanto que esta tarifa vai impactar no nosso dia-a-dia? Lá no Vale do Taquari que são pequenas cidades, economia de agricultura familiar, cooperativas, como que isso vai impactar? Como que vai impactar na disputa que os municípios fazem entre si para busca de investimentos? Vereador de Montenegro que mostrou preocupação com sua cidade em comparação a Nova Santa Rita, calcula agora como nós vamos nos comportar lá e aí transfere isso para Soledade e Tio Hugo, quem é que vai colocar empresa em Soledade se pode colocar aqui? Nós vamos concentrar os investimentos de novo na região metropolitana e o desenvolvimento regional vai dar alguns passos para trás, e não há por parte de ninguém nenhum estudo, nenhuma preocupação com isso, volto a repetir aqui o que o Zé disse em outras Audiências, todos os estudos, todas as apresentações e todos os discursos dos órgãos oficiais de governo são preocupados apenas com o lucro da empresa, que a empresa tem que lucrar, e eu também acho que tem, vai investir, mais não 9%, porque não existe negócio no mundo hoje que dê 9%, nem agiotagem cobra mais 9%, então tudo é feito preocupado com a empresa, mais ninguém se preocupa com nós, nenhum município foi ouvido, para a população saber, ninguém foi, a polícia rodoviária dito pelo Superintendente do estado lá em Porto Alegre não foi ouvido, ninguém foi ouvido, só as empresas que foram ouvidas, se os municípios tivessem sido ouvidos nós não estava aqui discutindo aquela apresentação porque já ia estar ali as demandas do município, não esta, ou seja, para finalizar, não dá do jeito que está, segundo, não dá para entender a pressa de fazer isso tudo correndo, teve Audiência na véspera do carnaval dia 23 de fevereiro em Brasília, só estava nós lá de bobo, nem os Deputados não estavam, e o pessoal da ANTT também estava, se atrasaram para o carnaval. Mais feito correndo, qual é a necessidade? Qual é a pressa? Vamos fazer com calma, vamos debater mais, inclusive o Ministro nos disse lá em Brasília que vai fazer quantas Audiências

Públicas for necessária, e eu tenho certeza que o Ministro é um homem de palavra, o Ministro nos disse lá que ia rediscutir a tarifa, e abrir o calculo para nós discutir, eu tenho certeza que o Ministro é um homem de palavra, vai cumprir a palavra com a gente, então vamos ter calma, vamos devagar, vamos discutir bastante porque nós vamos decidir o futuro de sessenta anos, não é da região do Vale do Taquari, não é de Montenegro, é do estado do Rio Grande do Sul, porque pega toda 386 que é a principal rodovia do estado. Então muita calma, muita paciência, mais do jeito que está não dá. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: As atribuições da Comissão de Seleção do Edital de Chamamento Público nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul, assim como a composição da mesma, foram devidamente detalhadas na Portaria MT nº 245/2015 (publicação do DOU de 08/09/2015). Todavia, as contribuições da PRF - a qual possui de fato relevante experiência em segurança viária, realizadas no âmbito da Audiência Pública, serão devidamente analisadas pela área técnica. Cabe ainda esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Informamos também que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em

serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Igualmente, cabe informar que o Edital de Chamamento MT nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul foi lançado em 2015 (publicação no DOU de 11/06/2015) de acordo com um Procedimento de Manifestação de Interesse, o qual está devidamente regulamentado pelo Decreto nº 8.428/2015 e, neste sentido, o desenvolvimento do projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul está atendendo plenamente ao mesmo.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

244. Nome: Ricardo de Alemar Rodrigues

Contribuição: Senhoras e senhores boa tarde. Eu sou um cidadão brasileiro, estou aqui tentando lutar para que nós não gastemos mais dinheiro com essas coisas, existem dois mercados no mundo que são os mais importantes, são dois mercados ruins, o mercado da guerra e o mercado da droga, o terceiro mercado mais importante do mundo é o mercado

de turismo, e não se está dando importância nenhuma a isso, não se fala em turismo, e como o brasileiro não tem um poder aquisitivo muito alto, como o europeu tem, o japonês tem, o Estados Unidos, o norte americano, [inaudível] tem, e eles podem pagar pelo pedágio, então essas empresas acham e o Governo Federal também está achando que nós podemos pagar o mesmo valor que é pago lá fora. Contra pedágio eu sou completamente conta, e acho que nós já pagamos IPVA, já pagamos muitos impostos e não haveria motivo para ter isso. Então nós temos que repensar tudo isso, e como até o Prefeito de Taquari falou, cadê a memória de cálculo do valor que foi apresentado? Não existe, ou se existe, existe para alguns, para nós que somos reles mortais não existe. Aquele juros de 9,2%, todo mundo diz que é o juros mais escorchante que existe no mundo, que é a CELIC do Brasil, então por que nós temos que trazer valores próximos a isso? Eu não concordo. Então nós temos que brigar para que se tiver que haver pedágio que seja muito menor, menor do que Santa Catarina, e que seja a quantidade de praça sejam menores também. Muito obrigado, uma boa tarde.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que Programas de Parcerias de Investimentos como este da Rodovia da Integração do Sul são fundamentais para a retomada dos investimentos no Pais, especialmente no momento em que os governos enfrentam o desafio de um déficit público expressivo. Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Informamos também que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à

área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

245. Nome: Tarcísio Zimmermann (Deputado Estadual)

Contribuição: Boa tarde senhoras e senhores, autoridades, cumprimentar aqui especialmente a comunidade aqui de Montenegro, do Vale do Cai aqui presente. Trazer a solidariedade também porque ter a perspectiva de uma praça de pedágio na frente da casa da gente é pavoroso, é como uma parada de ônibus na frente da casa da gente. Mais eu queria, eu até iria começar de forma diferente aqui a minha intervenção mais eu queria

dialogar um pouco com o senhor Ricardo, que o Ricardo falou que os americanos, os europeus, os japoneses eles são mais ricos, tem um poder aquisitivo mais alto e eles tem dinheiro para pagar pedágio, na verdade seu Ricardo eles não precisam pagar pedágio, no Brasil hoje nós temos 10%, mais de 10% das rodovias pedagiadas, nos Estados Unidos é 0,1% na Espanha é 0,5%, na Alemanha é 2%, na China 3,6%, e no Brasil antes dessas aqui, nós temos 10.2% das estradas pavimentadas pedagiadas, portanto nós já pagamos demais, essa que é a verdade, nós já pagamos demais, e o povo brasileiro vem sendo extorquido sucessivamente por esse tipo de projeto, em política a gente tem um ditado que diz que a pressa passa mais o mal feito fica, a gente usa as vezes uma corruptela um pouco diferente, que é um pouco mais chocante, mais fiquemos com esta, a pressa passa e o mal feito fica. Nós nos debatemos aqui por quinze anos por conta de um outro projeto que também veio assim no apagar das luzes, veio em cima da hora, e que era uma concessão de quinze anos, muito parecida com essa aqui, porque não nos enganemos, o nível de investimento proposto aqui que é tão louvado, ele não é tanta coisa assim, eu até me dei ao trabalho viu Marcelo de fazer uma conta, olha só, a BR 448 que vai ser concedida ela foi construída em trinta meses a um custo de 1 bilhão e 200 milhões, mais ou menos, portanto o Governo Federal sem pedágio investiu ali por mês cerca de 41 milhões, aqui se diz que a concessionária vai investir 7,9 bilhões de reais em trezentos sessenta meses, portanto ela vai investir menos de 22 milhões, a metade do que o Governo Federal investiu na BR 448 ao longo da sua construção, então não é tanto dinheiro assim que [inaudível] investir, e olha, se é 1,6 bilhão que vai ser pago de ISS, foi esse o dado que tu apresentaste, significa que essa concessão envolve uma arrecadação de 50 bilhões de reais, por baixo, 50 bilhões de arrecadação para o concessionário, isso é mais que o [inaudível] que as pessoas tem dito, mais do que aquela maravilha da CONCEPA que certamente enriqueceu uns e outros de forma espetacular. Então eu penso aqui duas coisas, primeiro, nós estamos na verdade discutindo muito mais uma declaração de intenções do que um projeto, até o próprio fato de que entre a primeira e a terceira Audiência o início das obras que tinha ficado lá para o décimo ano baixou para o segundo ano, estamos estudando, eu penso que nós temos o direito de receber um projeto por inteiro, então a ANTT tem a obrigação de fazer novas Audiências quando ela tiver uma proposta efetiva para apresentar para a sociedade gaúcha, esta é a primeira questão. E a segunda, não há nenhuma razão para ter a pressa com que está sendo conduzida essa questão, isso parece muito mais, muito mais uma intenção de quem, de quem não pode se explicar efetivamente para a população, então não há nenhuma razão para a pressa e nós exigimos, portanto, mais tempo para esse debate, aqui se disse, não se pode decidir sessenta anos em três meses, sessenta anos em três meses, a sociedade gaúcha não merece esse desaforo. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas

realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Informamos também que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

246. Nome: Sepe Campos, (Advogado)

Contribuição: Boa tarde senhor Presidente dessa Audiência Pública, saudação que faço em nome de vossa senhoria, da mesa, das autoridades que ainda permanecem aqui presentes. Quem foi a favor nas manifestações a respeito do pedágio? Quem foi? Vamos começar pelo início, o nosso Prefeito municipal que nós admitiríamos e bem receberíamos se fosse uma manifestação direcionada aos recursos públicos que o município vai receber, mais não, nosso Prefeito fez um discurso equivocado, contraditório, as pessoas que estavam do meu lado sequer entenderam, mais eu entendi, é um discurso contra o agronegócio, contra a indústria, contra o comércio, então isso é discurso contra o pedágio, o discurso que veio aqui do estado do Rio Grande do Sul pelo Secretário dos Transportes é um discurso também contra o pedágio, por que? Digo isso, porque se for percorrido os pedágios administrados pelo Rio Grande do Sul, nossas senhorias que conhecem e transitam porque estão aqui do nosso lado, sabem o sucateamento desses pedágios, então ser a favor de um pedágio alguém que usa um pedágio apenas para recrutar dinheiro, é contra o pedágio, quem é que restou? Alguns Deputados da base governista, que aliás o povo haverá muito bem na próximas e futuras eleições de identificar esses partidos que dão sustentação política ao governo, [inaudível] o Governo Federal. Não bastasse isso, feito inicialmente as considerações e vou aqui exigir o meu tempo no mínimo que o Prefeito municipal utilizou nessa tribuna. Dizer que o povo que não está presente nessa Audiência Pública se deve a uma Audiência direcionada pelo horário para que não estivesse aqui, porque o povo está trabalhando, o povo não pode estar aqui e dizer não. Então essa Audiência Pública ela é totalmente ilegal e despropositada, porque o povo, aquele que vai enriquecer os cofres das Agências, os cofres das praças de pedágios não está aqui para se manifestar, tivesse sido aprazada essa Audiência Pública para um horário noturno, isso aqui, esse salão estaria repleto, lotado de pessoas, nós somos contra alguém que representa, que tem um compromisso constitucional de defesa da cidadania e da Constituição Brasileira representando o povo nesse momento, vem dizer, somos contra qualquer forma de pedágio, e não tem pedido alternativo, somos contra porque quem vai pagar essa conta é o trabalhador brasileiro, é o trabalhador que vai na farmácia comprar o remédio, é o trabalhador que vai no supermercado, é o trabalhador que se desloca para suas frentes de trabalho indo de Porto Alegre a Montenegro pólo petroquímico e vice-versa, eles que vão pagar a conta, aliás, o povo de Montenegro vai estar ilhado, não poderá estar no seu firme e direito exercício das liberdades constitucionais porque estará ilhado, terá uma praça de pedágio de um lado, outra de outro, e outra do norte e outra do sul, estaremos ilhados, o povo, aquele que paga os impostos que o senhor Prefeito deveria aqui ter defendido, não, esse povo não é chamado para essa Audiência Pública, esse povo é que vai enriquecer as praças de pedágios, as Agências Reguladoras, e a esse Governo que de forma intempestiva

no apagar das luzes, porque contra ele existe correndo um processo eleitoral que poderá tornar ilegítima essa eleição, então como já referido aqui pelo Deputado Roso, esse governo ilegítimo não tem legitimidade para instituir praça de pedágio. E finalizando, eu gostaria o seguinte, de pedir as pessoas aqui presentes, para a imprensa, de dizer aos vereadores que tiveram a coragem de vir aqui se manifestar porque o resto se omitiu, correram como ratos para seus buracos, dizer, pedir a imprensa que cobre desses vereadores a posição deles, se são a favor ou não do pedágio, porque nós iremos nas próximas eleições dizer que o município, os que administram o município atual são a favor de penalizarem o trabalhador brasileiro, os políticos que são a favor a penalizar cada vez mais o trabalhador brasileiro que não tem mais para onde correr, não tem emprego, não tem dinheiro para comer e vão ter que sustentar praça de pedágio, nós não queremos pedágio, nós queremos ferrovias, tenho dito. Muito obrigado.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão.

Informamos também que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação,

tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

247. Nome: Leandro da Rosa (Vereador de Taquari)

Contribuição: Uma boa tarde a mesa, uma boa tarde a cidade de Montenegro que nos recebe aqui para a nossa quarta Audiência. Viemos participando em sequência das Audiências que aconteceram em Porto Alegre, Audiência que aconteceu em Brasília, a Audiência que aconteceu em Lajeado, e hoje estamos aqui na Audiência que acontece na cidade de Montenegro. Quem acompanhou a sequência das Audiências percebe que algumas coisas estamos conquistando, estamos tendo alguns avanços, a apresentação avançou e muito Marcelo, e meus parabéns pela tua apresentação, ela vem sendo clara, limpa e nos ofertando o melhor modelo já apresentado de pedágio para as rodovias do Brasil, um grande modelo que para nós do Vale do Taquari sendo terceiro maior, terceiro Vale mais produtivo do mundo, e o Vale do Cai um pólo comercial e industrial estaremos salvos por sessenta anos, sessenta anos que nós iremos evoluir com esse sitiamento que vem sendo feito das nossas rodovias, nós estamos cercados de pedágio, nós não temos para onde escapar, e não pensem que a fala do nosso Secretário Pedro ela não vem organizada porque ela vem, as rodovias, as RS's do estado do Rio Grande do Sul estão sucateadas de propósito, para que chegamos aqui e digamos que o modelo que a ANTT nos traz é salvador, quando é uma inverdade, o modelo termina com a competitividade, não há justificativa para que possamos fazer a concessão de uma rodovia que de Lajeado a Canoas, estendendo a Porto Alegre, está duplicada, nós tínhamos que estar hoje no Pará, discutindo uma concessão no Pará, por que a CONCEPA Triunfo não quer uma discussão de uma concessão no Pará? Onde temos que construir uma rodovia, onde os caminhões não estão saindo lá no Pará nem com uma patrola puxando, mais aí esse modelo não interessa de concessão, ele provavelmente não terá 9% de lucro, esse modelo terá que construir uma rodovia, não duplicar, e uma duplicação minha gente em um trecho onde pasmem vocês que a maioria da comunidade não recebe a informação necessária e as vezes não consegue chegar nela, vocês sabiam que nem uma ponte será duplicada? Que quando vocês

chegarem a uma ponte ficará muito pior do que está porque vai afunilar, e só de Lajeado a Tio Hugo tem oito pontes, que é o grande atrativo que nos oferecem a 386, e vocês me perdoem um pouquinho o passar do tempo mais é que às vezes tem coisas que a gente tem que trazer, porque essa Audiência, como nossos amigos Vereadores falaram aqui, creio, e o nosso Presidente da AOB, foi uma Audiência esvaziada, nós temos o menor público das Audiências, cento e cinco pessoas, nós viemos de uma Audiência em Lajeado com seiscentas pessoas, uma Audiência em Porto Alegre com trezentas pessoas, para ter menos que essa só a de Brasília que foi lá na beirinha do carnaval e ninguém estava. Para finalizar, eu quero que a comunidade de Montenegro e arredores abram um pouco os olhos e vejam o que a mídia estadual já vem fazendo organizadamente, véspera da Audiência de Lajeado, a maior Audiência promovida pela ANTT, Jornal Zero Hora publica uma chamada, não sejamos o Vale do Taquari irresponsável ao ponto de perder os benéficos da concessão. Hoje, Rádio Gaúcha traz a mesma fala com outras palavras, não podemos deixar de incluir a 386 na concessão, ou seja, a mídia apoderada de um governo vem nos dizendo que o que temos de solução é o pedágio, então que façam a concessão, vou tornar a ser repetitivo, que faça a concessão no Pará, que vão ter que construir tudo, vão ter que partir de uma estrada de chão, não de uma 386 duplicada, beneficiada e pronta só para usufruir.

Resposta da área técnica: Cabe esclarecer que o objetivo das Audiências Públicas realizadas pela ANTT é justamente dar transparência ao processo e colher contribuições às minutas de Edital e ao Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, documentos que são necessariamente públicos e acessíveis, permanecendo disponíveis no sítio eletrônico da ANTT. Pode-se encontrar nesses documentos todas as receitas e despesas previstas para a futura concessionária, relativas às obrigações de investimento e aos serviços operacionais que devem ser prestados, os quais são orçados com base em sistemas de custos referenciados, refletindo preços de mercado.

Convém destacar que a transparência é dever da administração pública, em conformidade com o Art. 37 da Constituição Federal, sendo dada ampla publicidade aos atos da ANTT na gestão e fiscalização dos contratos de concessão. Acrescenta-se a isso, o fato de os estudos de viabilidade ainda passarem pela fiscalização concomitante do Tribunal de Contas da União (TCU), como condição para a publicação do edital de licitação da concessão. Informamos também que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande

do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.
Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.
Por fim, cabe informar que o Edital de Chamamento MT nº 11/2015, referente ao projeto de concessão da Rodovia de Integração do Sul foi lançado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em 2015 (publicação no DOU de 11/06/2015) de acordo com um Procedimento de Manifestação de Interesse, o qual está devidamente regulamentado pelo Decreto nº 8.428/2015 e, neste sentido, o desenvolvimento do projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul está atendendo plenamente ao mesmo. Neste sentido, há de distinguir esta fase de desenvolvimento dos estudos, os quais estão sendo elaborados pela empresa Triunfo Participações e Investimentos S. A. (devidamente autorizada pelo Ministério para tal), da fase do certame licitatório, na qual existe o processo de concorrência, aberto a todos os interessados, conforme participação definida no Edital de Concessão, sendo o vencedor o Proponente que ofereceu a menor tarifa básica de pedágio.

248. Nome: Luis Klein Fernandes (Diretor geral da Distribuidora Montenegro de Confecções)

Contribuição: Primeiramente eu agradeço a presença dos membros da ANTT aqui no município de Montenegro, as autoridades políticas aqui presentes, as representantes de entidades de classe e a comunidade de Montenegro. Eu venho representar aqui a indústria de confecção mais antiga do estado do Rio Grande do Sul, então, portanto aqui isso me dá autoridade de representar as médias empresas, pequenas empresas e as microempresas, me dá assim também de representar quem não se sente representado, os representantes comerciais, os estudantes, e todos aqueles profissionais liberais, assim como o Sepe

representou ante aqui, como Presidente da AOB, de que saber o que Montenegro está se propondo em relação a essa praça de pedágio, nós precisamos de um modelo rodoviário, mais um modelo rodoviário que se encaixa, que se enquadre no orçamento das empresas, ontem eu rodei quinhentos e quarenta quilômetros nas estradas gaúchas, está aqui na minha carteira, R$26,00 reais para um tanque de gasolina, andei de Montenegro a Santa Maria, Santa Cruz, Lajeado e retornei a Montenegro, R$26,00 reais para um tanque de combustível, através desse modelo com um tanque de gasolina eu vou gastar R$49,60 para a minha jornada da semana em Porto Alegre, o profissional liberal vai custear isso, o estudante vai custear isso, quem vai pagar essa conta? É importante que o município de Montenegro, sabendo que é um modelo os pedágios, mais o modelo que se enquadre no orçamento das pessoas, não pode ser um [inaudível] de sessenta anos, Montenegro já paga por um valor de pedágio por vinte e quatro quilômetros na RS 240, vai pagar por sessenta quilômetros muito mais? Nós somos reconhecidos como os representantes de Montenegro o maior contribuinte de pedágio do estado do Rio Grande do Sul, eu sei que vocês foram sensíveis assim como o Marcelo, tu expôs muito bem, o anseio de Gravataí, ou como o Deputado Ribeiro falou, de saber que Caxias foi uma cidade sitiada por pedágio, então se for para Montenegro e as autoridades locais aqui se manifestarem, que colocamos a nossa praça de pedágio dentro do valor adequado a dois quilômetros da fronteira com Triunfo. Então é essa situação aqui, como cidadão de Montenegro, eu vou ser breve, um minutinho, por favor. Se for para colocar que se coloque ali na tarifa adequada, e também uma coisa, não se faz projeto de 386 porque quem sabe o que é um caminhão de soja vindo lá de Carazinho a Passo Fundo sem uma ponte ligando aqui o pólo petroquímico para Eldorado do Sul, cadê a ponte de ligação ou qual o projeto que vai ter uma ligação da 386 com a 290? Ou o caminhoneiro tem que passear, tirar foto na arena do Grêmio, ou ficar esperando na subida da ponte do Guaíba? Não é assim, vocês vieram aqui, creio que desceram no aeroporto e vieram para Montenegro, passaram pela 448, pela 386 e não viram uma placa dizendo Montenegro, a cento e trinta passos bem no acesso da 124 uma placa escrito Montenegro, Montenegro é esquecida na hora dos investimentos, e é lembrada na hora do pedágio. Era isso que eu tinha que falar.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa

de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.
Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central. Diversas melhorias estão previstas no trecho da BR-386 nas proximidades de Montenegro. Destaca-se a duplicação da pista, que atualmente possui pista simples em multifaixa, sem acostamentos e sem separador de pistas. A duplicação desse trecho irá proporcional um acréscimo muito importante nas condições de segurança da rodovia. Além da duplicação, essa região contará com novas vias marginais, melhorias de acesso, retornos e interseções em desnível. Haverá um enorme ganho em segurança.

249. Nome: Juarez Vieira da Silva (Vereador de Montenegro)

Contribuição: Boa tarde senhor Presidente da mesa, e todos os componentes que fazem parte da mesa. Também autoridades que ainda restam aqui, a imprensa, a todos, e deixar aqui o nosso agradecimento a atenção que nos foi dada aqui em Montenegro para estar hoje aqui nesta localidade, então deixar aqui o meu agradecimento, também parabenizar aqui pela bela explanação de todo o projeto que foi colocado aqui. E dizer que se nós olharmos só para os benefícios aqui, nós vamos aplaudir, é muito bonito, mas dizer aqui que a que preço isso vai acontecer? Porque nós sabemos que é muito fácil o Governo se eximir de sua responsabilidade e jogar para o contribuinte mais uma conta, nós temos já carregados aí de impostos que se paga para nós termos esses benefícios, e quando nos deparamos com mais essa imposição de dizer o seguinte, querem estrada boa tem que pagar mais o pedágio, eu falo isto preocupado e aí vem o discordar de repente com algumas colocações de que nós atrairemos empresas aqui para nossa cidade com essa concessão, eu venho discordar com isto, porque além de vereador também sou empresário aqui na cidade, e sei o custo que nós temos já hoje de deslocamento para ir para Porto

Alegre para trabalhar, às vezes passando duas, três vezes por dia naquela localidade onde nós vamos ter o pedágio, e quero dizer para todos que ainda restam aqui que nós pagaremos essa conta, por quê que nós pagaremos? Porque aquele empresário que vai para lá e volta duas, três vezes por dia, ele vai botar no seu preço final a conta que nós vamos ter com esse pedágio, dizer que nós temos aqui uma escoação muito grande na área rural e que essa conta vai vir para nós pagar, porque nós temos vários produtores que produzem o seu produto aqui, vão levar para a CEASA ou levar para Porto Alegre, e que depois vão estar incluindo esse custo na sua planilha de custo que é nada mais natural do que isto, quando nosso comerciantes aqui buscam esse produto lá para vender na sua localidade eles vão estar de novo pagando imposto, vão estar de novo pagando essa conta, então quem vai pagar essa conta sempre são os contribuintes. Dizer também daquele que acha que vai trazer uma boa influência, de trazer empresas para cá, que de repente então coloque uma empresa aqui em Montenegro e vá trabalhar, e vá fazer esse trabalho incluindo todos esses custos, dizer então que em nome meu e de alguns vereadores nós somos contra esse pedágio, contra esse modelo que está sendo colocado, achamos que tem que ser estudado bem melhor para que não coloque em trinta, sessenta anos mais esse encargo para a comunidade pagar. Então deixar aqui registrado de que tem que ser pensado melhor, tem que ser estudado melhor para que não viemos depois trinta, sessenta anos pagando esta conta. Então acho que deve ser estudado bem melhor porque a conta quem vai pagar sempre é o contribuinte, e com isso nós estaremos, eu acredito, que tirando a possibilidade de empresas vir para a nossa cidade e não atraindo. Meu muito obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os

habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Por fim, sobre o prazo da concessão, a escolha de um prazo de 30 anos tem por objetivo diluir os investimentos necessários no tempo, tendo como consequência uma tarifa de pedágio mais módica.

250. Nome: Valdir João Cleber (Presidente da ACI de Montenegro)

Contribuição: Muito boa tarde senhores representantes da ANTT, especialmente senhor Leonardo que dirige a mesa, autoridades já citadas pelos participantes do evento, senhoras e senhores, imprensa. Obrigado pela oportunidade da ACI poder se manifestar nesse momento, a Diretoria da Associação Comercial Industrial de Serviços de Montenegro e Pareci Novo, realizou uma reunião no dia 07 de março para analisar a proposta dessa concessão que prevê manutenção e ampliação de rodovias no Rio Grande do Sul, a iniciativa privada. Foi analisada a conjuntura atual das rodovias, seu estado de conservação e os custos dos pedágios já existentes sobre o setor produtivo gaúcho, e também não menos importante, o custo de perdas de vidas que acontecem em estradas malconservadas e mal sinalizadas. A conclusão inicial foi que já existe um custo considerável onerando o setor produtivo através dos pedágios já instalados, incluir novas praças de pedágios significa sobrecarregar as empresas e as famílias com custos proibitivos no uso das rodovias, deveriam ser feitos todos os esforços possíveis para melhorar e conservar nossas estradas sem aumentar os custos para os usuários das mesmas, por outro lado existem conhecidas limitações no orçamento da União e do Estado do Rio Grande do Sul que limitam os investimentos em infraestruturas, também significa uma melhora significativa da qualidade das rodovias nos trechos em que existe pedágios administrados de forma competente, levando em conta esta realidade e não havendo solução possível no momento sem a cobrança do pedágio, entendemos que o projeto precisa ser melhorado em alguns aspectos importantes, primeiro deles a fixação dos valores de forma adequada para não onerar mais do que o necessário aos usuários e a permanente fiscalização das empresas responsáveis pelos pedágios, para que os custos dos mesmos pedágios, tenha como contra partida a diminuição dos custos de manutenção dos veículos, e a redução dos acidentes de transito. O segundo é a redução do tempo máximo para que a empresa vencedora fala as melhorias em todas as rodovias e a duplicação do trecho Estrela/Tio Hugo, uma vez que

doze anos é um prazo longo demais para esperar pela duplicação. Finalizando, eu queria também acrescentar que nós achamos importante que se coloque balanças nas nossas estradas, não só nessas como em outras, porque circulam por aí carretas com excesso de peso que fazem com que se assista a restauração da 386 no meio do ano e no final do ano ela já está com defeitos na pista de novo. Então eu acho que nós temos também que olhar esse lado, não adianta investir permanentemente em conservação e permitir que circulem veículos fora da legislação que prevê o nosso. Muito obrigado.

Resposta dada na sessão presencial:

Stéphane Quebaud – Obrigado Leonardo. Eu vou responder o senhor Valdir que levantou um ponto interessante, da gente estar aqui para falar de um projeto de concessão, algo para o futuro, tudo bem, mas ele levantou a questão da fiscalização do serviço no âmbito de uma concessão. Só para esclarecer na lei 8987 chamada lei das concessões, tem Art.30 que na verdade obriga o poder concedente a montar uma comissão que a gente chama de grupo de trabalho – GPT, para fiscalizar o serviço concedido; esse grupo tem que ser composto por representantes do poder concedente, pela concessionária e pelos usuários, então se a ANTT tem obrigação de formar esses grupos que ela faz para cada contrato de concessão celebrado, por exemplo, hoje os nossos representantes do estado do Rio Grande do Sul estavam no GPT de uma concessão que é a ECOSUL no sul do estado, então é uma coisa que funciona bem, tem reuniões periódicas, são anotadas em uma ata todas as reivindicações da sociedade e depois cabe a esse grupo cobrar o que foi colocado nessa ata e ver se foi efetivamente realizado. Outro ponto levantado pelo Valdir foi às balanças, realmente foi o que eu expliquei para vocês, se a gente só pensasse em melhorias e não em manutenção, em pouco tempo fora por exemplo as chuvas também, o desgaste dos caminhões prejudicam muito o pavimento, então claro é necessário colocar balanças, nesse projeto em particular a gente previu quatro balanças, na verdade dois grupos de duas balanças um delas com previsão de instalação perto daqui no pólo petroquímico, infelizmente não dá para botar muitas balanças porque a balança é um custo elevado no projeto, ela necessita de muita gente, então a gente estimou que colocando um grupo de balança por eixo rodoviário a gente pegaria entre aspas o excesso de peso seguindo o escoamento da produção, então vai ter balança no projeto [inaudível] perto daqui na verdade. Sobre a fala do Ronaldo que citou a CONCEPA, você citou que a CONCEPA era uma simples boa rodovia, existem pesquisas feitas por órgãos independentes que avalia a CONCEPA como a rodovia contra não simplesmente boa mais bem boa, então realmente a gente desconhece essa opinião sua e por favor se você tiver qualquer crítica entre em contato com a nossa ouvidoria a gente vai te responder e se tiver de fato um problema, tentar resolver obviamente. Sobre o ponto de pedágio de Santo Antonio da Patrulha só uma observação, hoje o trecho da CONCEPA começa em Osório no quilometro da 290, e o

pedágio de Santo Antonio da Patrulha está no quilometro 19, o que eu quero explicar para vocês é que a cobertura dessa praça de pedágio é muito curta, ela vai do quilometro zero da 290 até a metade antes da praça de Gravataí, no novo projeto a gente agregou a 101 até a divisa, até um pouco além, hoje no futuro projeto a praça de Santo Antonio da Patrulha vai cobrir muito mais distâncias por isso que a tarifa vai mudar, mesmo assim do jeito que a gente montou o projeto a gente tentou justamente não prejudicar os usuários da atual CONCEPA que vão continuar a trafegar pelo trecho com uma tarifa adequada. Sobre radares Gustavo, realmente você demonstrou preocupação constante nas Audiências com essa questão da segurança em Soledade a gente está de fato vendo isso, nossos ajustes contemplando novas melhorias, deixa eu te falar um pouco mais sobre radares, como funciona a questão dos radares? Eles foram contemplados nos estudos não está talvez muito explicito porque na verdade como funciona a questão do radar? A gente vai prever radares ao longo do trecho, depois durante a concessão o que acontece? A concessionária vai depois de um tempo, a gente dá um tempinho para ela para que ela possa avaliar os pontos críticos, ela vai fazer uma proposta para a ANTT e aí tem um trabalho um pouco de triangulo, vamos dizer assim, tripé entre concessionária/ANTT/PRF, a gente pode aprovar sim mas quem tem a palavra final é a PRF, tudo isso para te explicar que não daria para dizer no pé, vou colocar um radar no quilometro tal porque seria assinar embaixo de uma coisa que a gente não tem certeza se vai acontecer. Então é claro que o que a gente está fazendo agora? Justamente está revendo o quantitativo de radares, a gente tinha previsto dez radares nos estudos, a gente já está vendo para colocar radares em cada travessia urbana na entrada e na saída é o já que vai melhorar muito a segurança na travessia e depois aí como eu te expliquei não tem como dizer eu vou colocar aqui, porque depende de muitas decisões para a frente, mas é claro que uma travessia urbana é um ponto crítico. Então não há dúvida que travessia urbana será contemplada. Sobre iluminação, o que a gente prevê nos nossos estudos, primeiro a recuperação do sistema de iluminação que está na fase de domínio, isso significa sistema de iluminação nas vias marginais, questão da faixa de domínio na rodovia em si quando tem um poste no meio, por exemplo, recuperação por quê? Porque algumas vezes o sistema está inadequado, não atende as normas e depois trata-se de implantar sistema de iluminação nas melhorias que a gente vai executar, passarelas, dispositivos trombeta, diamante, trevo, então isso está previsto sim nos estudos. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a

perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.
Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.
Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

251. Nome: Valter Robalo (Secretário de Obras da Prefeitura de Montenegro)

Contribuição: Senhor Presidente Leonardo obrigado pela oportunidade, boa tarde, boa tarde à mesa, boa tarde aos presentes, aos poucos presentes. De tudo que a gente já escutou e eu já participei da Audiência Pública em Porto Alegre, o que me chama a atenção é que se o fato dessa concessão salvar uma vida para mim já está valendo o pedágio, morrem por ano, um dado passado ali pelo Coronel Mantovani, cinquenta e cinco mil pessoas por ano no Brasil no local, e se levarmos em consideração as que morrem depois no hospital, passam de cem mil, ou seja, morrem no Brasil por ano mais pessoas que na guerra do Vietnã, dito isso, já ficou claro em todas as nossas falas em entrevistas em jornais e televisões, que nós somos favoráveis ao pedágio, até porque se o Poder Público não faz o que tem que ser feito cabe sim a iniciativa privada, cabe a iniciativa privada, até por isso que nós estamos com atraso já no Brasil de mais de cinquenta anos, porque o Poder Público é inoperante, isso não é fala minha, isso está escrito na mídia, então, portanto só o fato de nós termos ambulância no local, vai contribuir muito porque nós hoje bancamos o SAMU aqui que o Poder Público Estadual não nos contempla mais, o município já está com uma carga aí excessiva, carregando o que não é dele, uma conta que não é nossa. Outro fator que chama muito atenção ali é o monitoramento, toda rodovia é monitorada, a insegurança que toma conta hoje não só do Vale do Caí, mais como de todo o Rio Grande

do Sul, só esse fato já valeria a pena. Eu penso que das Audiências Públicas que eu participei as pessoas pensam no seu próprio umbigo, elas não pensam no coletivo, eu agradeço a oportunidade dessa Audiência Pública, e essa Audiência Pública como ela já diz é pública e aqui se manifestar nesse microfone é aberto quem quer e quem não quer, mais existe uma regra que vem de longa data que se chama respeito, e eu não posso aceitar que numa Audiência Pública que vem pessoas, técnicos esclarecer, e o edital, o edital não está pronto, e aí pessoas se manifestam aqui chamando com falta de respeito homens públicos de ratos, eu peço desculpas senhores Presidente pelo destempero disso, peço desculpa em nome da administração montenegrina por esses destemperos, a Audiência Pública é para o debate, o debate é saudável, é salutar, mais o respeito em primeiro lugar. Aqui firmo posição administração Aldana, sim somos favoráveis, tem muitos benefícios uma concessão, então esta é a posição da administração municipal, o povo tem essa também. Outra coisa quero clarear que essa Audiência Pública aqui ela não é marcada pela administração pública, existe uma mania de culparem o Prefeito, prefeitura, administração municipal por tudo que acontece, vamos clarear, essa Audiência Pública foi marcada pelo Ministério dos Transportes, pela ANTT, não foi nós que escolhemos horário, seria muito bacana que o povo se manifestasse, até porque quando o povo descobrir a força que tem, quando ele descobrir, teria mil e quinhentas pessoas aqui hoje, mais não, eles preferem o comodismo de ficar sentado no sofazinho e não se manifestar, não dá a cara a tapa, ou vim brigar pelos seus direitos. Então dito isso, muito obrigado, posição da administração é favorável, uma boa tarde a todos e um bom debate.

Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição.

252. Nome: Antônio Airton Quadros (Presidente da OMAC)

Contribuição: Boa tarde senhores e senhoras, boa tarde componentes da mesa. Eu olho aqui e fico entristecido de um que trata da vida de um povo, de uma cidade, está esvaziado por falta de um horário que não fechou, não fecha com os trabalhadores, eu como Presidente da União Montenegrina das Associações Comunitárias trago na palavra de todos as Associações são totalmente contrário a instalação desse pedágio, porque vem onerar mais uma vez a classe trabalhadora, e nós trabalhadores já pagamos impostos de tudo, nós pagamos a máquina pública, somos os patrões da máquina pública e vamos mais uma vez ser onerados com esse pedágio que está vindo e nas condições que está vindo, não foi ouvido na totalidade ou a classe trabalhadora, sim, mais uma vez imposta goela abaixo dos trabalhadores, então eu como representante da União Montenegrina e da classe trabalhadora também sou contrário, achei de uma infelicidade quando se defende a um mil e duzentos, um milhão de duzentos, achei sim desfavorável, porque isso nem a ponta do iceberg é do que vão nos cobrar no dia-a-dia. Eu tenho, nós [inaudível] uma cidade do interior, trata-se grande Porto Alegre, mais somos do interior, os nossos fruticultores eles

vão ter que aumentar o preço da caixa da laranja e do hortifrutigranjeiro porque vão ao CEASA duas, três vezes por dia, e os empregados também, a maioria deles vão ser dispensados, então assim, nem peço com carinho, eu peço que pensem não com o coração, mais com a razão porque sitiado de novo nós não. É o que eu trago da União Montenegrina, das Associações, para Montenegro uma infelicidade de ver que um horário foi marcado para que a classe trabalhadora não se fizesse presente aqui, é uma infelicidade total. Muito obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Resposta da área técnica: Informamos ainda que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado

do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Igualmente, informamos que não há concessão de rodovia federal administrada pela ANTT em Caxias do Sul/RS.

Por fim, consideramos importante distinguir a Tarifa Teto da Tarifa Básica de Pedágio para evitar comparações entre valores que se referem a conceitos distintos.

Antes, é necessário dizer que, no certame licitatório, o critério de julgamento da proposta econômica vencedora será o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser cobrada dos usuários, a qual é o valor contido na Proposta Econômica Escrita, ou seja, já com o deságio da proponente sobre a Tarifa Teto que os Estudos de Viabilidade indicaram.

No que diz respeito às tarifas de pedágio citadas, ao considerarmos, como exemplo a tarifa da concessão Autopista Litoral Sul (rodovias BR-116/376/PR e BR-101/SC, no trecho entre Curitiba/PR e Palhoça/SC), a proposta vencedora no leilão foi a que apresentou o maior deságio em relação à tarifa teto: 62,67%. Portanto, a tarifa vencedora correspondeu a uma divisão por cerca de 2,7 da Tarifa Teto.

Como não se sabe qual será a importância do deságio no leilão da concessão da Rodovia de Integração do Sul, não parece, portanto, adequado compará-la à tarifa de pedágio da Autopista Litoral Sul, pelos motivos expostos acima.

253. Nome: Ronaldo Lazarotto (funcionário público)

Contribuição: Boa tarde a mesa condutora dessa Audiência Pública, e boa tarde a todos os presentes que ainda estão por aí. Realmente eu acho que esse horário foi bastante impróprio, bem, mais eu vou começar fazendo o seguinte, gente, as rodovias que eu uso,

Pelotas, Bagé, Livramento, Dom Pedrito, Torres, Nova Prata, o senhor é da região de Caxias? Porto Alegre, mais conhece nossa região de Caxias? Caxias do Sul, onde nós temos uma estrada, nós temos uma estrada não, nós temos uma curva numa estrada, uma curva e a ANTT tem plena responsabilidade, que se chama curva da morte. Olha, nós não passamos, nós não passamos um mês que não aconteça um acidente nessa curva da morte. Então [inaudível] aqui, eu ando nas nossas estradas, [inaudível] outra cidade que e frequento bem seguido é Torres, e cá para nós, eu não diria que a Freeway, a Freeway não é ótima, é uma simples boa estrada, simples boa estrada, aí o que nós vamos dizer do restante das nossas estradas no decorrer desse sistema todo a aí que a gente, está aí para gente mais uma vez pagar pedágio, eu sou terminantemente contra pedágios, eu gostaria de saber o seguinte, será que o pessoal de Santa Catarina, de Torres a Curitiba, eu gostaria que vocês dessem uma pensada para ver como é que é o relevo entre Santa Catarina e Curitiba, e agora nós pensarmos o relevo de Carazinho a Porto Alegre, nós não temos um grande, montanhas, nem grandes Vales para que a gente tenha um pedágio tão caro, e pergunto mais, será que Santa Catarina é tão burra assim para botar dinheiro fora? Porque assim, olha aqui, eu fui a Curitiba a bem pouco tempo e não paguei pedágio, quanto é que o senhor falou? Cinco e? R$5,60, eu não paguei pedágio a R$5,60, a não ser que seja um pedágio recente que tenham aumentado, eu fui em 2016, Santa Catarina, será que os caras estão com tanto dinheiro assim que eles estão jogando dinheiro fora? Os nossos pedágios estão extremamente altos. Uma outra coisa que tem, nós estamos ficando com a intenção ou aparência que nós vamos pagar menos do pedágio de Santo Antônio da Patrulha, gente, nós vamos pagar mais, porque nós vamos pagar ida e volta, hoje nosso pedágio está um valor, nós vamos pagar R$14,80, então nós vamos pagar mais do que estamos pagando. Outra coisa, eu atravessei o Uruguai, eu fui de Rio Branco a Colônia de Sacramento, são seiscentos e pouco quilômetros, nós pagamos R$ 14,00 reais de pedágio, aqui de Carazinho para nós virmos a Porto Alegre vai dar o quê? O trecho todo vai dá seiscentos e algumas coisas de quilômetros, eu não cheguei a fazer o cálculo de quanto nós vamos pagar de pedágio, será que o Uruguai ele é tão sem noção? E olha que as estradas uruguaias, cá para nós, são muito boas em relação as nossas, as nossas estradas. Era o que eu tinha para o momento.

Resposta da área técnica: Os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul têm por objetivo avaliar os dispêndios e as receitas da futura concessionária. No caso dos estudos de tráfego, os quais avaliam o volume de tráfego existente ao longo da rodovia e a sua projeção ao longo de todo o prazo da concessão, permitem definir qual o sistema de pedagiamento ótimo – o conjunto de praças de pedágio necessariamente distribuídas ao longo do trecho –, o qual gerará receitas que devem ser suficientes para arcar com o montante de investimentos obrigatórios que devem

ser feitos na rodovia, adicionados os gastos administrativos e impostos. Neste sentido, informamos que a redução do número de praças ou de alteração no tipo de cobrança (de bidirecional para unidirecional) levaria a um aumento do valor de face pago em cada praça, uma vez que o empreendimento busca adequar a receita obtida com as tarifas de pedágio com os investimentos e custos e despesas operacionais e administrativas necessários para o mesmo.

254. Nome: Edgard Tassoni (Assessor do Deputado)

Contribuição: Cumprimentar a mesa aí com os membros do Ministério dos Transportes, pessoal que ainda se encontra. A minha conversa aqui era uma mais eu faço questão de fazer um registro aqui. Ouvindo as falas aqui do pessoal dos Vales, eu sou de Charqueado, da região carbonífera, lutamos contra o pedágio pela implantação da [inaudível], faz vinte anos, perdemos a briga, lutamos para baixar a tarifa durante treze anos, depois mais doze para não prorrogação de quinze, a minha cidade pólo econômico na cadeia produtiva do carvão mineral, da geração de energia térmica, e na transformação do aço, berço do desenvolvimento desse estados nessas três áreas quebrou, porque nós tínhamos um pedágio do centro da cidade, vinte quilômetros uma praça, dali mais vinte outra praça, chegou ao ponto de o combustível se tu colocasse no carro saia mais barato que o pagamento do pedágio. Então quero dizer para vocês e vou descordar [inaudível], que na prática a teoria é outra, muito bem, os técnicos se formaram para isso, eles tem que [inaudível], mais quem viveu a vida real sabe que não é verdade, não gera emprego, isso quebra os municípios, quebra, o empresário não quer saber de perder, só de passagem ele demite o empregado que mora longe para não pagar o vale transporte, sobe o frete o caminhoneiro que é autônomo ele quebra, porque ele não tem repasse para cima do frete, e o empresário paga o que ele quer pela mercadoria, que é assim que funciona. Então eu quero dizer o seguinte, eu estou impressionado, eu participei da primeira, isso é uma luta que a gente vem desde pequeno contra isso, eu viajo a vinte e cinco anos pela 290, pela 116 direto, todos os dias, e aí o que aconteceu dia 16 de fevereiro? Lá em Porto Alegre, lá no Humaitá, e aqui também está pouco explanado isso, eu quero dizer para vocês com todo respeito, lá a fala foi a seguinte, nós vamos mudar a praça de pedágio de Eldorado com a bifurcação da 290 com 116. Nós tínhamos lá na 290, Mantovani lembra bem, foi do comanda da brigada naquela região, duzentos metros entrar para a RS 401 Charqueado, pegava tudo. Então assim, [inaudível], e eu não vejo falar em nenhuma dessas Audiências, e critico aqui a representação política da minha região, eu não pude ir a Lajeado, eu estava lá [inaudível] hoje, porque essa é uma luta não é de paróquia, essa é uma luta de todos, nós pagamos imposto, quem tem que dar segurança na estrada, quem tem que dar condições de tráfego para os nossos veículos, isso é segurança, seguro a vida também, não dá para misturar a vida das pessoas com a questão do pedágio, me desculpe Secretário, não é, isso

é dever do estado, da União, nós pagamos imposto para isso. Então assim, eu solicitei aí no documento e não vou, não precisa responder, porque eu espero a resposta pelo documento que eu coloquei e resumi aí, o por que não estão chamando Audiência Pública para a região ali? Centro Sul, porque se essa praça ir para adiante para tirar a rota de fulga pela estrada do Conde, para retornar pegar a 290? Outros tem nome, isso aí não é projeto para melhorar nada, isso é sacanagem, me desculpem aqui o termo, e nós precisamos de uma Audiência lá, eu quero registrar aqui, está meu nome, meu CPF, meu endereço, meu e-mail, nós queremos resposta, 16 de fevereiro, o cronograma ali tinha até 04 de abril parece que vão, gente não é assim, povo gaúcho não é acovardado assim, nós temos que ir para peleia, nos temos que cobrar das Casas Legislativas, dos Prefeitos, eles tem que estar junto nessa luta e discutir, se for esse o melhor caminho, então vamos que vamos, mais vamos tirar posição coletiva, não posições individuais, 99% aqui é contra, eu já adianto, sou contra, sofri na minha vida toda, isso não quero sofrer de novo. Obrigado.

Resposta da área técnica: Informamos ainda que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, cabe informar que o projeto de concessão em comento trará benefícios para os habitantes de Montenegro, além das obras e serviços previstos ao longo de toda a concessão, uma vez que o trecho entre Tabaí - Canoas trata-se de uma rodovia em multifaixas, que, embora possui duas faixas de rolamento por sentido, não possuí separador central (defensa ou barreira New Jersey), o que leva a muitas colisões frontais, com vítimas muitas vezes fatais. Neste sentido, o projeto de concessão prevê melhoras imediatas na sinalização deste as quais permitirão uma redução dos acidentes que ocorrem hoje neste trecho, assim como prevê a sua duplicação plena, com separador central.

Sobre a localização das praças de pedágio, informamos que as mesmas são escolhidas

levando em consideração aspectos técnicos, conforme recomendações do DNIT, tais como evitar os trechos urbanos, não apenas para minimizar problemas com as comunidades locais, mas também para reduzir os custos com desapropriação; observar as condições topográficas e geotécnicas às margens da rodovia, reduzindo os custos do alargamento de via e dando preferência aos trechos de aterro por facilidades construtivas; evitar localização em trechos de rodovia que coincidam com vias alternativas e a fuga do pedágio pela passagem auxiliar da praça de arrecadação; procurar trechos com greide em torno de 1%, preferencialmente com fluxos chegando na praça em rampa ascendente, facilitando a manobra de desaceleração ou ainda de trechos com tangente mínima em torno de 800 metros, de trechos que não apresentem obras-de-arte, de modo minimizar os custos para o alargamento da pista e observar a localização das praças de pedágio previstas ou em operação nos segmentos adjacentes ou em rodovias transversais.

Por fim, informamos que este projeto de concessão, cujo escopo está definido no Despacho do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 22/12/2016 (publicação no DOU de 23/12/2016), não contempla este trecho da BR-116/290/RS, onde está localizada a praça de Eldorado do Sul. O mesmo fará parte do escopo de um segundo projeto de concessão a ser lançado em breve e estará, até a assunção deste trecho pela futura concessionária, objeto de serviços de conservação por parte do DNIT.

255. Nome: José Moacir Peres (Chefe de Gabinete da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul)

Contribuição: Saúdo o senhor Leonardo Mesquita Cavalcante, em seu nome a toda a mesa [inaudível] por aqui. Senhores, a região de Soledade continua preocupada com a parte norte do Rio Grande do Sul também. Nós precisamos em primeiro lugar é preservar pelas vidas das pessoas que circulam, que andam na 386, nosso caso da nossa região e batalhamos há muitos anos pela duplicação desse trecho de estrada, mas o Rio Grande do Sul não termina em Carazinho ele continua até Iraí e diga-se de passagem quem usa a estrada, quem conhece aquele trecho, quem vai até [inaudível] Missões é uma estrada bastante razoável, mas de Boa Vista a Carazinho é péssimo e o fluxo de caminhões é muito intenso, fluxo de carros também, quem vai para a Rota para o Paraná e a oeste de Santa Catarina passa por aquele trecho, então eu acho que a ANTT poderia ser sensível a estender a concessão ou as melhorias digamos assim até a divisa com Santa Catarina dentro do nosso estado, do lado de lá eu deixaria Santa Catarina defender essa parte, porque em Soledade o prefeito de Sarandi esteve por lá que está fora do trecho concedido da concessão dando a sua opinião e pedindo que a concessão seja estendida pelo menos até Sarandi, então eu acho que podemos ter mais tempo, conversar com os outros prefeitos e sim irmos até a nossa divisa com Santa Catarina, isso estamos falando de melhorias,

duplicações, enfim, terceiras faixas o que for necessário, recuperação. A respeito de melhorias na concessão, entendemos que as melhorias só são pertinentes porque elas vêm salvar vidas e nos ajudar com o nosso dia a dia, então não podemos esperar alguns anos para deixar de morrer gente e ficarem feridas, porque nem todos morrem nos acidentes, muitas vezes os acidentados ficam com sequelas que não podem mais trabalhar ou enfim, ou com pequenos traumas pelo menos, mas também são avarias. Então essas melhorias têm que ser feitas imediatas, não podemos esperar dois, três, cinco, dez anos para que elas aconteçam. Quanto a posicionamento de praças de pedágio, no modelo apresentado nós Soledadenses somos veementes contrários a termos uma praça de pedágio de cada lado da cidade, inviabiliza porque como todos aqui falaram a gente vai se movimentar para um lado é um custo altíssimo para outro lado a mesma coisa, então ficamos sitiados, se nós tivermos que arcar com esse custo nós temos que saber de antemão um projeto pronto, apresentado com todos os prazos, todas as melhorias e com preço e aí sim nos chamem para novas audiências para que nós possamos nos posicionar. Estamos dispostos a pagar esse preço? Temos condições, a nossa população está preparada financeiramente para arcar com esses custos? Então essa é a nossa posição. Por gentileza se for possível aumentemos os prazos para que possamos discutir mais e chegarmos a um acordo final que seja bom para as concessionárias e muito mais para nós população de todos os municípios afetados pela concessão. Muito obrigado a todos.

Resposta da área técnica: Informamos ainda que os Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica do projeto da Rodovia de Integração do Sul apresentados na Audiência Pública nº 001/2017 estão sendo ajustados, buscando um compromisso entre um cronograma de obras e serviços que atenda aos anseios dos usuários da rodovia e uma tarifa de pedágio módica, tendo em vista os investimentos e custos operacionais necessários para este projeto, com a perspectiva de promover o desenvolvimento social e econômico das regiões pertencentes à área de influência da rodovia assim como, de forma mais ampla, do Estado do Rio Grande do Sul, como foi observado em outros Estados, como o de São Paulo, no qual o programa de concessões estaduais permitiu a alavancagem social e econômica deste Estado.

Lembramos que um projeto de concessão como esse que foi apresentado não consiste tão-somente em obras de ampliação de capacidade, mas também em obras de melhorias, em serviços de recuperação, manutenção e conservação, assim como em serviços de operação, tais quais inspeção de trânsito, atendimentos médico e mecânico aos usuários, vídeo-monitoramento da rodovia.

Ainda, informamos que, com a avaliação dos trechos da BR-386 entre Carazinho e Sarandi e entre Sarandi e Iraí, chegou-se à conclusão de que - por se tratar de trechos que apresentam um volume de tráfego baixo mas uma necessidade de investimentos

(recuperação, manutenção, ampliação de capacidade e melhorias do sistema rodoviário) e de custos e despesas operacionais (serviços de operação, conservação, arrecadação de pedágio, despesas administrativas) nos moldes do que foi considerado no projeto de concessão da Rodovia de integração do Sul, a inclusão destes trechos levaria o projeto a um nível tarifário elevado, indo, desta forma, de encontro aos anseios da Sociedade, expressados durante as sessões presenciais ocorridas durante a Audiência Pública.
Por fim, em relação à localização das praças P6 e P7, a posição das mesmas está sendo revista para os km 260 e 203,5, respectivamente, para preservar os fluxos de tráfego internos às regiões do Alto da Serra do Botucaraí e do Vale do Taquari.

256. Nome: Gustavo Baldissera (Vereador de Soledade)

Contribuição: Meu muito boa tarde a todos, sou Gustavo Baldissera Vereador de Soledade, quero saudar o Presidente da mesa o senhor Leonardo Mesquita Cavalcante, cumprimentar o senhor Marcelo Fonseca e em seu nome toda a mesa, já nos conhecemos das Audiências que temos participado, cumprimentar os senhores e as senhoras aqui presente. Tenho defendido a questão das melhorias em pontos críticos e acompanhando a apresentação do senhor Marcelo muito bem realizada, nós podemos ver que melhorias em pontos críticos do trecho poderão ser antecipadas, então nesse aspecto que novamente como eu fiz em Porto Alegre, fiz em Lajeado, em Soledade, faço aqui novamente em Montenegro para que os senhores técnicos do DNIT, da ANTT possam contemplar Soledade com obras importantes que nós há décadas almejamos e aqui eu me refiro à questão das passarelas, sei que há previsão duas passarelas lá, mas nós estamos pedindo uma terceira passarela porque são aproximadamente cinco mil pessoas que moram apenas naquele bairro, Soledade tem trinta e um mil habitantes e para se ter uma ideia, na segunda feira tivemos um acidente, se não me falhe a memória era uma Assessora da Senadora Ana Amélia Lemos que passava por ali e houve um engavetamento segunda feira agora, mas enfim, todos qualquer cidadão, muitos já passaram por acidentes naquele trecho, então nós pedimos em nome da Câmara Municipal, das Associações em Soledade, da Associação de Prefeitos e Vereadores que essas obras sejam feitas imediatamente, imediatamente à concessão. Da mesma forma eu também registrei, eu protocolei lá em Soledade, protocolo provisório 682 também a questão dos redutores eletrônicos, sei que o Marcelo falou da questão dos radares, mas desculpa, Marcelo, mas eu não encontrei especificadamente, desculpa, eu estou reafirmando novamente os redutores eletrônicos naquele trecho. As ruas laterais, as ruas laterais nós temos um comércio intenso ali, restaurantes, posto de gasolina, hotéis, enfim, há um comércio, então nós pedimos aqui a previsão de ruas laterais também já de forma imediata e o sistema de iluminação, sistema de iluminação previsto no edital item 3.1.8, entretanto no meu entendimento ali não ficou muito claro, então eu estou dando a minha contribuição

no sentido de que haja uma especificação expressa no edital, especificação expressa de cada trecho a ser implantado o sistema de iluminação porque senão vai ficar um critério subjetivo da concessionária, a concessionária vai dizer "Não, Soledade não precisa, Tio Hugo precisa", enfim, que nos trechos urbanos a ANTT possa dar uma atenção especial porque temos vidas envolvidas, parabenizo a preocupação da Agência com a questão da segurança dos usuários da rodovia, mas eu também peço que vocês observem que os senhores possam observar a questão das pessoas, das comunidades que vivem no entorno das rodovias; como eu conversava com o Marcelo anteriormente, muitas cidades se desenvolvem a partir da rodovia, tem o posto de gasolina, o restaurante, enfim, se desenvolvem e nascem a partir da rodovia ali, no entorno. Então que os senhores possam observar essa questão, essa é a minha contribuição assim como eu fiz em outras Audiências, agradeço a atenção e ao espaço e desejo aí um bom fim de Audiência para todos, muito obrigado.

Resposta da área técnica: No município de Soledade estão previstas as seguintes melhorias:

Vias marginais e uma passagem inferior para ligação ao Bairro Botucaraí, acordadas recentemente;

3 interseções em desnível do tipo diamante;

3 retornos em nível;

5 melhorias de acesso;

2 passarelas;

Iluminação de todas as travessias urbanas, interseções em desnível e retornos;

Mecanismos de controlo de velocidade, em especial nos principais trechos urbanos.

257. Nome: Jair Trautman (Consultor da cidade de Soledade)

Contribuição: Muito boa noite aos participantes aí que resistiram à intenção de esperar e tal. Bom, Soledade já a questão de transito lá é bastante complicado, são maquinas agrícolas que usam ruas como uma ligação entre a BR e outras estradas do interior, a RS332, todo aquele complexo que tem ali e as nossas ruas lá não tem uma estrutura adequada, a maioria é paralelepípedo, o esgoto pluvial é bastante precário, a questão de drenagem foi feito um acesso em noventa e nove por aí com seis meses já estava rachando tudo por problemas de a drenagem não venceu a demanda. É uma região que teve um aumento significativo de agroindústrias no governo passado do estado, enfim, então a questão ali, por exemplo, tem uma agroindústria justo no quilometro 226 de um lado, do outro lado também o cara não vende a possível praça de pedágio, então complica. Andei lendo notícias nos próprios sites dos órgãos, de aumento de pedágio há poucos dias a 15% em um período aí da economia em deflação, por exemplo, essa operação Carne Fraca não passa de ser carne vencida reciclada e jogada no comércio, então esse negócio como

eu falei em Lajeado Marcelo, a questão de economia, inflação, deflação complica porque a própria imprensa esculhamba o contexto, por exemplo, vocês, todos os presentes até Lajeado os que eu pude explicar, esse pessoal não tem nada a ver com aquelas pontes todas tortas da 448 não foram eles e nem contratados por eles a empresa que fez a fiscalização, é um outro órgão em separado, Ministério dos Transportes é o topo da pirâmide aí ela vem se dividindo, DNIT, Infraestrutura, aquela coisa toda que eu falei da informação do terminal Santa Clara, aqui da estrada de Maral, tem coisas que o cara tem que procurar não estar. O senhor Stéphane até na saída em Soledade questionou, "Por que político tem tanta dificuldade em saber o que é uma minuta, o que é uma proposta?", ele não faz isso, a não ser que ele seja um profissional da área de Engenharia, mas eu gostaria de me alongar só um pouquinho, os vídeos Marcelo entendes, eu te pedi lá em Lajeado, beleza, foi um Diplomata é da sua formação porque em Soledade houve um combate com a turma do MBL e o movimento legitimo representante dos caminhoneiros e eu estava no meio, em Porto Alegre também pelo Lima e Silva a população colocou o povo para correr ali, na volta do Copão por ali, aquela gente, todos meus amigos, cacique, longa data. Procurando nesses sites [inaudível] a questão do Pará, lá para o norte, lá pedágio é muito raro, terra de Fernando Collor, Severiano Cavalcante, Jereissati, do Ciro Gomes, Ciro Gomes tem toda aquela empáfia, aquele vozeirão aí empurra para cá, eu acho que não tem fundamento uma rodovia com trecho interrompido, pode ser um quilometro chega para quebrar a carreta, então eu sugiro a ligação inteira, já deu um problema na ponte de Iraí faz pouco, não tinha nem por onde desviar, usar via alternativa. Então a questão, Marcelo a redução de 14% de acidentes, mas vamos falar sério, naquela concessão ela reduziu até noventa e tantos por cento alguns veículos, aumentou a moto que é mais barato, já foram inauguradas obras para outras saídas. E a questão da até andei lendo a minuta do contrato, vícios de construção, vícios de projeto na 386, na serra é cheio, tem bueiro [inaudível] colocaram dois, três tubos e a ala, a boca e no meio não tem nada, em alguns trechos antigos, pessoal que construiu ainda está vivo. Mas então é isso, mas o pessoal lá não está muito pelo pedágio não porque a balança foi retirada por decisão de governo, o senhor Fernando Afonso Collor de Melo inventou de liberar o cavalinho trucado, aquele caminhão com oito pneus na traseira, ele dá arraste de pneu, cria suco e daí aumentou a capacidade de tração Bi-trem, treminhão, hoje em Soledade a gente tem transitando em rua de paralelepípedo, de acordo com o [inaudível] mais antigo das estradas que nós temos aqui do Pacheco de Carvalho eu acho, não é nem para caminhão à gasolina a manivela, não suporta. Então é isso aí.

Resposta da área técnica: Informamos que o projeto de concessão de rodovias federais não contempla a manutenção ou melhoria do sistema viário do município de Soledade.

258. Nome: Rafael José Altenhofen

Contribuição: Boa tarde ou boa noite a todos, vim aqui como munícipe, embora participo de vários coletivos e gostaria de inicia fazendo uma pequena crítica, parabenizar pelo local, mas se esqueceu do aspecto acessibilidade, temos um cadeirante ali sendo submetido a condições não dignas, tendo que ser carregado até chegar aqui em cima, então se pensar para que em uma próxima, nas próximas se pensem em maior acessibilidade. Uma questão importante a colocar é que algumas falas nós tivemos aqui por parte da administração municipal que está outorgada para falar em nome dos munícipes, mas não para decidir em nome dos munícipes, então e aí faço uma crítica também ao Governo Federal porque ele não representa o modelo de Governo que foi eleito pela população e inclusive ele virou exatamente deu um giro de 180º naquilo que a população decidiu e quanto esses dois aspectos quando a gente fala de Audiência Pública, aqui está bem claro, que a ideia são contribuições para algo que parece que já foi decidido a não ser que se derrube na justiça. Facilmente essa ideia se a população decidir faça-se um plebiscito para se ver a resposta. Um outro aspecto aqui importante é nós estamos em um único país do mundo onde se cobra quatro vezes por rodovia, porque nós temos a CID, nós temos o ICMS, nós temos o IPVA e ainda agora a gente escuta falar sobre a CPMF talvez volte, então seriam essas quatro cobranças três que já existem e mais o pedágio e aí eu pergunto, se for pedagiado o Governo vai nos devolver os outros impostos? Finalmente, ou melhor indo um pouco a diante, se falou em ágio em cima da CLIC por conta do risco do investidor, qual é o risco em um sistema onde o usuário é obrigado a pagar? Eu não vejo nenhum risco para o investidor, e isso me estranha porque deveria ser a base primeira, deveria ser o interesse social e não o interesse do investidor econômico, então parece que há uma pequena subversão da ordem das coisas da função pública. Os impostos eu acho interessante, hoje eles são suficientes para se pagar todos os custos de manutenção de rodovias porque foram constitucionalmente ou legalmente previstos para tais, se eles não são, se o Governo está admitindo não conseguimos dar conta com todos esses impostos que eu lhes falei só me leva a crer em duas questões, uma é uma extrema má gestão ou talvez aquilo que a ONU nos diz que o Brasil é um país onde se desvia por corrupção U$110 bilhões de dólares/ano somente nas Administrações Públicas, então nós temos um problema aí a gente descobria onde está vazando a caixa da água, estranhamente eu não vi nenhum por parte de nenhum Governo, propostas para se reduzir a corrupção, ou melhorar a gestão que resolveria a questão porque recurso há, já estou concluindo, então agora se diz vamos além dos impostos nós não vamos abrir mão de nenhum que deveriam ser para isso, e nós vamos admitindo que somos incompetentes então, se um governo admite que é incompetente está se admitindo que vamos votar em qualquer um porque independe do incompetente que estiver lá que a coisa continua, vai continuar cobrando nossos impostos,

então isso precisa ser pensado, e estancar a corrupção ninguém fala sobre isso. E finalmente me assustou muito uma fala que foi falada aqui pelo Fábio, eu sei que não, que a ideia não é de vocês, vocês estão aí defendendo seus empregos, assim como a população o estaria, mas ela está la fora defendendo o seu, por isso simples, quer saber quantos por cento são faça seu Plebiscito. Mas enfim, para concluir o Fábio colocou uma questão que me assustou um pouco, um pedágio foi colocado à concessão e não houve interesse porque havia um investimento muito próximo lá de uma hidrovia, então isso me assustou, uma ferrovia desculpa então o que me assusta nisso, isso me leva a crer que onde for construído o pedágio daqui a pouco não vai mais se investir em modal alternativo porque você pode diminuir o custo do investidor por quê? Porque o viés do interesse social foi posto em segundo plano porque o primeiro viés é o econômico isso está bem claro naquilo que foi dito. E finalmente, ou seja, diminuiria o lucro do investidor, o interesse social fica para trás. Obrigado.

Resposta da área técnica: O Governo Federal entende que as concessões, dentro do Programa de Parcerias de Investimentos, como esta da Rodovia da Integração do Sul, são fundamentais para propiciar que uma parcela maior da malha rodoviária possa ser atendida por soluções viabilizadas mediante parceria com a iniciativa privada.

Quanto à questão dos impostos, é de amplo conhecimento que o Brasil está atravessando a mais grave crise econômica de sua história e que o Governo Federal trabalha para tentar reverter o déficit fiscal (arrecadação menos despesas), portanto existe uma enorme restrição orçamentária para atender às necessidades de manutenção do sistema rodoviário, com restrições ainda maiores para a implantação de melhorias e ampliação de capacidade.

A desoneração do ISSQN é medida aparentemente pouco viável, pois a alíquota é fixada de maneira independente e soberana por cada um dos municípios. Além disso, o que se observa na prática é o movimento exatamente oposto ao da isenção, qual seja, de elevar a sua alíquota ao teto de 5%, buscando maximizar a arrecadação proveniente da concessão.

No que tange a tributos federais, cumpre destacar que já existe programa de desoneração para a infraestrutura – o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI), com base na Lei nº 11.488/2007. O incentivo fiscal do REIDI consiste na suspensão da incidência das contribuições (federais) para PIS (1,65%) e COFINS (7,6%) sobre as receitas decorrentes das aquisições, locação de máquinas, insumos e serviços em obras de infraestrutura incorporadas ao ativo imobilizado.

Sobre os riscos envolvidos na assunção de uma concessão rodoviária, existem diversos. É comum considerar-se, inclusive, a matriz de riscos do contrato (cláusula 21) como o elemento central de uma concessão. Nela são atribuídos diversos riscos à Concessionária, tais como o risco de variações no volume de tráfego, custos com a variação de condicionantes do licenciamento ambiental, variação de custos das obras previstas no PER,

variações cambiais, entre outros.

259. Nome: Sepe Campos (advogado)

Contribuição: Sepe Arajú Rigon de Campos Presidente da OAB. Eu só queria alguns pontos aí, primeiramente dizer para vossas senhorias que Montenegro tem por princípio receber bem, receber muito bem as pessoas que vem de fora e o respeito que foi encaminhado pela assistência a vossa senhoria certamente não foi como já foi comentado, não foi encontrado em outro município, mas aqui vocês tiveram respeito e consideração, porque sabem que vossas senhorias são profissionais e estão aqui cumprindo seu dever profissional, então não temos críticas a vossas senhorias ainda que por dever profissional defenda as questões relacionadas às concessões, esse é o primeiro e eu gostaria de fazer essa colocação. Segundo é dizer o seguinte que como foi colocado aí pela mesa, as questões referentes às necessidades dos pedágios, dos bilhões de prejuízos que a União tem e não condições de suportar, eu gostaria de novamente dizer que nós temos uma alta carga de impostos, nós não temos mais condições, o cidadão brasileiro de suportar impostos e taxas e outros impostos e além de pedágios provenientes das concessões, então essa questão já existe previsto nos impostos embutidos todas essas questões relacionadas às concessões, por essa razão o Governo Federal e o Governo Estadual precisam fazer a sua parte. Se for feito um combate maciço na corrupção certamente nós teríamos dinheiro suficiente para resolver o problema de todas as estradas nacionais e não estaríamos aqui reunidos, o que o Governo Federal e o Estadual precisam fazer é exatamente isso [inaudível] para a cidadania e extirpar de uma vez do nosso convívio a corrupção. Por causa dessa corrupção que diariamente nós acompanhamos pela mídia, está aí a causa em que a ANTT vem em Audiência Pública trazendo a necessidade de um pedágio. Quanto aos pedágios quero dizer ao Marcelo, Marcelo nós não aguentamos mais pedágio a questão é essa, nós não aguentamos mais pedágio, vivemos em uma metrópole, em uma região metropolitana e estamos rodeados de pedágio mais esses, além de tudo não é mais possível aceitar pedágios. Também só para finalizar dizer com relação à questão de desrespeito, felizmente vossas senhorias não são daqui e não conhecem alguns políticos dessa cidade e até gostaria que vossas senhorias não conhecessem, então algum termo usado aqui se efetivamente desgostou alguém, quero dizer que isso, que esse adjetivo, ele foi bem colocado porque nós temos políticos aqui em Montenegro que há quatro mandatos deixaram o município nas condições que está, o município que há dois anos atrás, era um município em termos econômicos um município pujante, hoje sequer paga as contas então para essas pessoas adjetivo. E finalizando, sejam bem vindos a Montenegro e levem aqui Montenegro o pensamento de que vocês visitaram um povo respeitoso e altaneiro, que está aqui ao invés de defender teorias, teorias relacionadas a segurança porque vai continuar os furtos e os roubos, assassinatos, latrocínios, etc., porque tem as estradas e tem

sinais, vão continuar os acidentes como continuam nas estradas pedagiadas, essa discurssete de políticos ultrapassados nós aqui em Montenegro já conhecemos bem e qualquer crítica que vem deles sempre da nossa parte recebida com elogio porque da parte deles qualquer crítica nesse sentido, é um elogio para nós porque se eles fizerem um exame de consciência, eles deveriam ficar calados. Muito bem, obrigado.
Resposta da área técnica: Agradecemos pela sua contribuição.

260. Nome: Gustavo Baldissera

Contribuição: Pois não. Agradeço aqui o espaço novamente, é só uma contribuição acerca do que o Stéphane Quebaud contribuiu ali anteriormente, que ali no item 3.1.8, item nº3 ele fala em complementação dos sistemas de iluminação ele não fala em implementação, eu falo porque sou Advogado e eu sei que a interpretação do texto me permite isso, eu como concessionária eu interpreto assim "se não há sistema de iluminação lá, não preciso, eu apenas vou complementar, não vou implantar", entendeu, então eu acho que em um contrato de tamanha envergadura como é esse que estamos propondo aqui então eu acho que seria importante deixar um pouco claro, é essa a minha contribuição, apenas como está no item 2 implementação que também tivéssemos no item 3 a implementação porque tem pontos que não existem e novamente citar lá em Soledade que não existe nenhum sistema de iluminação ao longo da rodovia. E só encerrando a questão das passarelas, se podemos antecipar esse investimento no início da concessão uma vez que não é um investimento, é um investimento relativamente barato e que não empataria aí a questão da concessão. Muito obrigado pelo espaço.
Resposta dada na sessão presencial: Stéphane Quebaud – Gustavo, certamente foi um erro se não está bem claro no documento chamado PER que é o Programa de Exploração da Rodovia porque foi precificado, então é só mudar o texto, a gente tem uma previsão de não colocar uma nova melhoria sem que ela esteja devidamente [inaudível]. Só a questão das passarelas é claro que para as melhorias a gente vai tentar fazer o possível para trazer as melhorias o mais cedo possível, porém um detalhe, uma passarela ela só faz sentido e veja bem o que vou dizer, só faz sentido se a pista for dupla porque se não e a gente tem infelizmente muitos casos até em pista dupla de passarela e vendo as pessoas atravessando em baixo, então pista simples por experiência não adianta muito colocar uma passarela porque as pessoas não vão utilizar, vão continuar atravessando a rua entre aspas, a BR, agora melhorias como radares isso a gente tenta colocar mais cedo e a sinalização adequada para de qualquer forma segurisar ao máximo a travessia urbana, certo?