

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2017  
16 DE MARÇO DE 2017, LAJEADO/RS

Aos 16 de março de dois mil e dezessete, às quatorze horas e trinta e sete minutos, no Auditório da Univates, localizado na Av. Avelino Talini, 171 - Universitário, Lajeado/RS, foi iniciada a sessão presencial da Audiência Pública nº 001/2017, conforme a convocação realizada por meio do Comunicado Relevante nº 1, de 23 de fevereiro de 2017, publicado no Diário Oficial da União nº 40, de 24 de fevereiro de 2017, sessão 3, página 183, e nos jornais de grande circulação nacional e local: 1º de fevereiro, 6 de março, 10 de março e 11 de março de 2017, nos jornais Correio Brasiliense - Distrito Federal, O Estado de São Paulo a nível nacional, o Jornal Zero Hora do Rio Grande do Sul. A audiência pública teve como 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 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. Na sequência, foi formada a mesa da Audiência Pública composta pelo senhor o senhor Leonardo Mesquita Cavalcanti, Presidente Substituto da audiência e Ouvidor Substituto da ANTT; o senhor Vinicius Magnus Antonius Torquato de Araujo Lima, responsável pelos trabalhos da secretaria; o senhor Stéphane Quebaud, representante da Diretoria Geral da ANTT, o senhor Marcelo Cardoso Fonseca, Assessor do Gabinete da ANTT e apresentador do tema, o senhor Alexandre Trarbach, representante da Procuradoria Geral junto à ANTT e ainda, o senhor Fábio Freitas, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o senhor Diógenes Alvarez, gerente de estruturação de negócios da Empresa de Planejamento e Logística – EPL. Inicialmente, o Presidente da Audiência registrou a presença de autoridades, como a presença do Diretor Geral da ANTT, o senhor Jorge Bastos, o Diretor Presidente da APL, senhor José Carlos Medaglia, o Prefeito de Lajeado, o Senhor Marcelo Caumo, saudando também todos os prefeitos presentes em nome dele, registrou também a presença do Secretário de Transporte do Estado do Rio Grande do Sul, Pedro Westphalen, além da presença do Deputado Federal Dionilso Marcon, Deputado Federal Elvino Bonga, Deputado Estadual Gilmar Sossella, Deputado Estadual Adão Villaverde, Deputado Estadual Juliano Rosso e Deputado Estadual Ronaldo Santini. Em seguida, fez a leitura dos procedimentos conforme a Resolução ANTT nº 3.705/2011 e a Deliberação ANTT nº 25, de 30 de janeiro de 2017, e passou a palavra ao senhor Marcelo Cardoso Fonseca, o qual fez a apresentação do tema, demonstrando as principais características do projeto de concessão e os aspectos relevantes do Programa de Exploração da Rodovia (PER). Os valores de tarifa e a quantidade de praças de pedágio também foram expostas aos presentes. Após a apresentação, foi chamado o senhor Edegar Pretto, Presidente da Câmara Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, que declarou que se trata de assunto de maior interesse do Rio Grande do Sul e, portanto, da Assembleia Legislativa e informou que solicitou diretamente com a ANTT para adiar o prazo final de contribuições, além de mais audiências em outras cidades. Relatou ainda que a Assembleia Legislativa já se manifestou, através de seu colegiado de líderes, contrariamente àquele modelo de pedágio que durou quinze anos na BR-386 e que não gostaria que esse passado se repita. Informou ainda que os obras de duplicação da BR-386 foram feitas com dinheiro público. Solicitou um tempo maior para as contribuições e gostaria de saber porque não haverá duplicação até Sarandi e Iraí. E declarou que o modelo de pedágio em Santa Catarina tem uma tarifa baixa e reiterou que não há preconceito contra pedágio na região, mas sim uma luta contra a exploração. Por fim, concluiu que as concessionárias não irão pegar uma estrada em péssimas condições, mas sim uma estrada que está razoavelmente boa, por isso 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. Em seguida, foi chamado o senhor Pedro Westphalen, Secretário de Estado

de Transporte do Estado do Rio Grande do Sul, que informou que haveria mais duas audiências programadas, uma em Montenegro e outra em Santa Catarina. Relatou ainda a necessidade de discutir preço, local de pedágio, início de obras e ressaltou que o Estado do Rio Grande do Sul é favorável à concessão e a sociedade é quem vai decidir e que a concessão precisa ser feita de maneira transparente para que as crianças tenham segurança, os transportadores tenham condições de fazer com que os carros e os caminhões andem com segurança. Ressaltou que o Estado vai realizar manifestações por escrito para a audiência e que a questão das obras na BR-386 precisa ser imediatamente discutida. E por fim, concluiu que o Estado não tem condições de fazer obras de duplicação sem ajuda e tal ajuda só pode ocorrer por concessões e que o Estado quer contribuir com os COREDES, representações sindicais e usuários para poder fazer tecnicamente o melhor. De acordo com os procedimentos estabelecidos, foi realizado um intervalo de quinze minutos para o recebimento das contribuições por escrito e inscrições para as manifestações orais. Após o intervalo, o Presidente da Audiência Pública chamou o senhor Gustavo Baldissera, vereador de Soledade, que informou que Soledade está lutando pela construção das obras pontuais no trecho urbano e que já fez sua manifestação na primeira audiência pública em Porto Alegre, pois não há a previsão de nenhum metro de vias marginais no perímetro urbano da BR 386 em Soledade. Relatou ainda que em Soledade há um alto tráfego de veículos com um número elevado de acidentes e sugeriu que se incluísse no edital a construção de vias marginais no perímetro urbano da BR 386 em Soledade já no início da concessão, além da construção de um viaduto ou de um elevado para evitar acidentes, iluminação noturna e redutores eletrônicos de velocidade. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou a senhora Cíntia Agostine, Presidente do Conselho de Desenvolvimento do Vale do Taquari – CODEVAT, que relatou que esteve na audiência pública de Porto Alegre e solicitou que houvesse mais tempo para debate e análise e informou que há questionamentos que vão desde o fluxo de veículos que hoje está posto no edital, os valores tetos dessas tarifas, a duplicação trazendo ela para um tempo menor, obras que não estão previstas e que tem que ser consideradas, condições que estão postas para as praças de pedágio, a renovação do contrato, no total de sessenta anos de uma concessão, além da previsão de tecnologia de cobrança, na qual o usuário consiga transitar na rodovia e pagar efetivamente aquilo que ele transitou. O próximo a se manifestar foi o senhor Gilmar Sossella, Deputado Estadual, que lembrou o pedágio que esteve em vigor por quinze anos na região como um modelo negativo, sem duplicação de trechos, informou que serão necessárias mais audiências públicas. Informou ainda que há uma diferença das concessões 2013-2014 para a atual em relação ao apoio do BNDES, que participou com recurso de até 70% do recurso com o TJLP mais 2% e isso impacta também no valor da tarifa. Sugeriu que a duplicação do trecho ocorresse até o sexto ano, além da retirada do guincho 24 horas e as ambulâncias para reduzir os custos e finalizou informando que o Rio Grande do Sul foi penalizado, pois os pedágios nos outros estados são de dois a três reais, logo as comunidades precisam ser ouvidas, inclusive o conselho de pedágio. Logo depois foi chamado o senhor Idionei Oliveira Vieira, Presidente do Conselho Regional de Desenvolvimento – COREDE do Alto da Serra do Botucaraí e Diretor do Campus da Universidade de Passo Fundo em Soledade, ressaltou que esteve em Porto Alegre e em Brasília e que protocolou documento em nome das entidades que representa para que ocorresse essa audiência em Lajeado e em Soledade. Ressaltou que o modelo atual não atende à população, pois é necessária a duplicação da BR-386 e foi até criada uma comissão para a duplicação dessa rodovia. Relatou ainda que uma cidade de trinta mil habitantes não pode ficar sitiada por um pedágio de um lado e de outro, bem como é inadmissível que em Soledade não tenha vias laterais e que não tenha um viaduto circulando para o bairro Botucaraí. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Moacir Francisco Teixeira, Prefeito de São João do Sul, que relatou que viajou 300 quilômetros de São João do Sul até Lajeado e o município vai ser atingido com dois quilômetros só de estrada pedagiada nos quais será instalada a Praça de Pedágio, que vai partir o município ao meio, criando um problema social e um problema socioeconômico para a região. Ressaltou que se trata de um município carente com comunidades de pescadores e solicitou uma audiência pública em Santa Catarina. Em seguida, foi chamado o senhor Marquinhos Lang, ex-deputado estadual, que informou que a região vai ficar em uma situação muito difícil na questão de desenvolvimento, pois os municípios vão ficar sitiados com a questão dos pedágios, ressaltando que ninguém é favorável ao pedágio. Destacou que os valores do pedágio estão a preços de março de 2015 e que devem ser corrigidos. Relatou o caso de um amigo que irá pagar R\$ 9.120,00 por ano de pedágio, pois trabalha em Porto Alegre. Finalizou sua fala dizendo que não é dessa forma que se deve discutir uma concessão de 30 anos, não é apenas até o dia 31 de março e nem com quatro ou cinco audiências públicas. O senhor Presidente esclareceu que em Porto Alegre a audiência acabou às

20h e que a equipe técnica está disponível para ouvir a todos e que foi disponibilizado o tempo de três minutos para a fala de cada um, mas ao final de todos os inscritos quem quiser voltar a se manifestar teria toda a liberdade, sem limitar o direito de ninguém de se manifestar. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Sérgio Luis dos Santos, vereador e Presidente da Câmara de Vereadores de São João do Sul, Santa Catarina, mas por estar ausente a palavra foi concedida ao senhor Juliano Rosso, Deputado Estadual, que relatou que no dia anterior passou pela rodovia BR-386 e viu uma rodovia quase impecável e em obras, praticamente toda duplicada, logo a população não irá aceitar que essa rodovia seja concedida por trinta anos, renovável por mais trinta, com quatro praças de pedágio até Porto Alegre. Isso irá impactar a produção agropecuária da região, inviabilizando a economia. Reiterou que essa concessão é inviável e a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul não concorda com essa concessão. Destacou que é preciso fazer um debate sério que tem que ser feito com quem tem legitimidade, isto é, o próximo Presidente da República eleito do Brasil. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor Leandro da Rosa, Vereador de Taquari, que ressaltou ter participado das três audiências e lhe causou espanto a mudança na apresentação feita na audiência de Lajeado e parabenizou o senhor Marcelo Fonseca, o apresentador do tema, porque ele conseguiria vender “dez aviões pegando fogo”, pois fez uma apresentação convincente, criteriosa, apresentando todas as vantagens da concessão. Destacou que o Secretário de Transporte se apresentou favorável à concessão e reforçou que a única saída para o Estado do Rio Grande do Sul, falido e quebrado, é a concessão das rodovias. Informou que os vereadores do Vale do Taquari se reuniram previamente à audiência pública para consolidar uma postura única em relação à audiência no sentido de que a BR-386 não precisa ser pedagiada e questionou a plateia sobre quem seria favorável à proposta, sendo que de seiscentas pessoas apenas dez se mostraram favoráveis, de acordo com sua contagem. O próximo a se manifestar foi o senhor Emanuel de Jesus, Prefeito de Taquari, que ressaltou a importância do tema e a necessidade de se fazer um debate exaustivo e detalhado, para se chegar ao melhor termo possível. Destacou que os estudos, a apresentação e a conclusão da mesa são feitos preocupados com a empresa que vai vencer o processo e que nenhum município ou mesmo a Polícia Rodoviária Federal foram ouvidos. Reforçou que é preciso que a população participe efetivamente do debate, mais do que tem ocorrido e colocou algumas questões, tais como qual vai ser o impacto de colocar duas praças de pedágios de Lajeado até Porto Alegre para a Agricultura Familiar do Vale do Taquari, como foi feito o cálculo para chegar nas tarifas, quantos veículos transitam por dia, quem fez o cálculo do trânsito de veículos, quanto custa cada obra, quanto essas obras impactam. Ressaltou que o projeto é grande demais e relatou que qualquer prefeito sabe que para fazer o projeto de uma rua de 500 metros não é possível se fazer em menos de um ano, mas se está fazendo um projeto para 400 quilômetros e de muitos bilhões em um ano. E para finalizar sua fala cobrou a declaração do Ministro dos Transportes de alongar o tempo de recebimento de contribuições e de fazer quantas audiências públicas fossem necessárias, além de recalcular a tarifa e realocar a praça de pedágio, ressaltando que a população não quer uma terceira praça de pedágio no Vale do Taquari. Em continuidade às manifestações foi chamado o senhor Vitor Espinoza, Secretário dos Movimentos Sociais da FECOSUL do Rio Grande do Sul, que ressaltou que a apresentação foi brilhante, só que ficou em dúvida se o servidor era da ANTT ou se trabalhava para a CONCEPA. Destacou ainda que se falou muito do investimento em mais de R\$ 13 bilhões, mas frisou que a ponte do Guaíba, quando pronta, vai custar mais de R\$ 1 bilhão e a BR-448 custou perto de R\$ 1 bilhão, o que significam mais de 20% do investimento, logo para ele não se trata de um investimento alto em trinta anos, mas sim insignificante. Ressaltou ainda que não se verificou a previsão de muitas multas para descumprimento contratuais. Sobre a antiga concessão, lembrou que não houve obras nos quinze anos de operação e que a atual concessão pode afastar investimentos da região em razão do alto valor do pedágio. Em resposta, o senhor Stéphane Quebaud informou que sobre multas há informações na apresentação feita em Porto Alegre e Brasília e estão disponíveis no site da ANTT, enfatizando que no contrato tem muito claramente definido multas para não realização de obras nos prazos previstos, além disso, tem também o mecanismo chamado “desconto de reequilíbrio” que também pode se adequar a tarifa a eventual não execução da obra. Outro ponto comentado foi sobre a fala acerca da falta de dados sobre custos de obras, volume de tráfego e em resposta o senhor Stéphane informou que todos os estudos de forma muito detalhada estão no site e são acessíveis a todos, sendo possível conferir relatórios, planilhas com todos esses dados. E informou ainda que se gostaria de oferecer mais obras no início da concessão, mas isso tem duas consequências: primeiro, um prazo muito curto, o que tornaria complicado a obtenção de licença ambiental, e apresentação também de projeto, para que estas obras sejam realizadas e teriam também o impacto na tarifa. Em complemento, o senhor Fábio Luis Lima de Freitas informou que

estão previstas um total de seis audiências públicas, o que é um número elevado de audiências públicas, dado o histórico das outras rodadas, mas que não é possível produzir todas as alterações e todas as verificações nesse momento, até porque, depois de encerrado o prazo da audiência pública, ainda tem mais 30 dias para a equipe técnica poder pegar todas essas contribuições e fazer todas as análises relativas a estas, dentro do projeto, e responder uma a uma. Ressaltou ainda que estão em discussão os melhores mecanismos para serem implementados nesse projeto, com participação do Governo do Estado, das COREDES e talvez formar um grupo de trabalho. Destacou ainda que é difícil atender a todos os pedidos, porque tem um momento em que começa a ficar impossível de calcular matematicamente, pois se é incluída passarela, ou mais vias marginais, ou mais obras, significa dizer que o valor do investimento é maior e conseqüentemente fica maior o valor do pedágio, logo a sociedade tem que decidir conjuntamente com o governo qual é a razão custo-benefício para melhor atender a todos. Informou ainda que do ponto de vista do Ministério dos Transportes, o DNIT hoje tem uma carteira de projetos contratado no valor de algo em torno de 60 bilhões de reais no país inteiro e o orçamento do Ministério dos Transportes para o DNIT executar obras, esse ano, está girando em torno de R\$ 3 bilhões, mas ainda não saiu o contingenciamento do Ministério da Fazenda, que sairá em breve, portanto, esse valor pode diminuir um pouco e são R\$ 60 bilhões de contratos frente aos R\$ 3 bilhões para gastar, ele questionou então quantos anos serão necessários para se concluir só o que está contratado. O senhor Presidente complementou informando que as contribuições foram agrupadas em blocos para facilitar a resposta da mesa. O próximo a se manifestar foi o senhor Leo Mota, vereador de Fazenda Vila Nova - RS, que informou que quem paga pelos retornos nos municípios são os moradores ao pagarem o pedágio, porque na realidade mesmo quem não tem carro paga pedágio no preço das mercadorias que chegam às prateleiras dos mercados, além disso ressaltou que o pedágio vai impedir os investimentos na região, sendo preciso rever onde vai ser instalada a praça. Foi chamado o senhor Adriano Schneider, mas por estar ausente foi chamada a senhora Keetlen Link, vereadora de Teutônia - RS, que manifestou a insatisfação da Câmara de Vereadores de Teutônia e de todo o Vale do Taquari no que se refere à concessão, especificamente em relação à BR-386, pois o contrato apresentado não vai ao encontro das necessidades das cidades da região. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Mauro Giovanella, Vereador de Marques de Souza, que trouxe a preocupação pela divisão entre as comunidades, que também ocorreu na antiga concessão, ressaltando também que não há no contrato a previsão de construção das pontes na duplicação, sendo que em Marques de Souza são oito pontes. Em seguida foi chamada a senhora Mariela Portz, Vereadora de Lajeado, que informou que as considerações da AVAT - Associação dos Vereadores do Vale do Taquari já foram encaminhadas junto com o CODEVAT e SIC e ressaltou que o contratual atual não é adequado, pois vai impactar a região. Informou ainda que a apresentação foi muito bonita e ressaltou a geração de empregos e melhorias, mas na região ninguém quer pedágio por R\$10,00. Afirmou que se esse modelo continuar serão tomadas medidas judiciais. E questionou também como será feita a duplicação e porque o contrato foi feito às pressas. O próximo a ser chamado pelo senhor Presidente foi o senhor Ramon de Jesus, Vereador de Taquari, que afirmou que os vereadores do Vale do Taquari são contra qualquer modelo de pedágio, ressaltando que a população não foi ouvida quando da elaboração desse projeto e questionou a pressa em conduzir esse processo sendo que há instabilidade no atual governo, que é ilegítimo. Em seguida foi chamada a senhora Munira Awad, Presidente do COREDE de Passo Fundo, que demonstrou preocupação com a apresentação realizada, que apesar de ser didática e metodológica, constam algumas informações que precisam ser esclarecidas, a exemplo da informação sobre os 4 milhões de empregos diretos e 8 milhões de empregos indiretos, mas na prática se vê pessoas empregadas com salários ínfimos. Além disso, ela informa que quando se fala em Imposto Sobre Serviço, R\$ 1,6 bilhões ao longo dos 30 anos, para as prefeituras, mas se calcular isso nos municípios o resultado é ínfimo, assim é preciso que se revise esse processo, pois não são os técnicos, mas sim a população que tem que dizer o que quer, em razão do princípio democrático. Em continuidade às manifestações foi chamado o senhor Odir Antônio Vani, caminhoneiro autônomo, que afirmou ser contra o pedágio, assim como a maioria dos caminhoneiros, pois o assunto não foi debatido na região. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Moisés Santos, Presidente do Sindicato das Empresas de Carga de Carazinho, que afirmou que o sindicato é terminantemente contra a instalação dos pedágios, pois Carazinho ficou sitiada por três praças de pedágio e sem crescimento nenhum nesses quinze anos, questionou ainda porque a concessão vai apenas até Carazinho e não até Parque da Várzea e ressaltou que o preço do pedágio é muito elevado. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Estevão De Loreno, Presidente da Câmara de Vereadores de Carazinho, que afirmou estar participando pela terceira vez das

audiências públicas e ressaltou que havia doze deputados estaduais presentes, os quais podem barrar esse modelo de pedágio que não serve para a região. Solicitou ainda o adiamento do leilão que será em novembro, e não há previsão de duplicação até Iraí. Ressaltou que o Secretário de Estado dos Transportes, Pedro Westphalen, se posicionou contrário a esse modelo de pedágio, mas agora é favorável. Afirmou ainda que apresentação e as audiências públicas não passam de um ensaio e já está tudo montado. Logo depois foi chamado o senhor Carlos Ribeiro, Presidente do Grupo Autônomo e Transporte, de Palmeira das Missões, que afirma representar mais de quinze associações e cooperativas, somando um total de 786 motoristas profissionais de caminhões extrapesado e informou que hoje um caminhão que transporta do porto ao Rio Grande, com duas praças de pedágio, em uma distância de 220 quilômetros, paga mensalmente R\$ 2.600,00, totalizando no ano R\$ 32.200, sendo duas viagens semanais e relata que pouco embargadores pagam o pedágio, o qual é pago pelo bolso dos próprios motoristas. Informa que não está totalmente em desacordo com o pedágio, mas que tenha valores sensíveis. Nesse sentido, relata que estuda abrir uma comissão, um fórum permanente para discutir. Por fim, relata que não foi mencionada a Lei 13.103/2015 sobre a questão dos pontos de parada. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor Valter Hernandez da Silva, motorista da Transporte Almar Ltda., que relatou não haver no projeto preocupação com o caminhoneiro, pois não há lugar de descanso para os caminhoneiros. Relatou ainda que a Freeway está terminando o contrato agora em junho, em julho praticamente as cancelas vão ser abertas e está havendo um direcionamento da licitação a uma empresa, informando ainda que o pedágio mais caro é no Rio Grande. O próximo a se manifestar foi o senhor Jair Trauma, cidadão do Movimento Contra o Pedágio, que ressaltou que o sistema todo é baseado em uma estimativa de tráfego e informou que o caso do terminal Santa Clara, do Polo Petroquímico de Triunfo, já estava tirando muito caminhão da rodovia e uma possível extensão com barcaça chata até Sebastião do Cais vai tirar mais ainda. Informou também que nos documentos disponibilizados pela ANTT no site há todas as informações necessárias como tarifa de caminhão. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Sidney Anjo, diretor administrativo da Comitê de Fomento Industrial do Polo - COFIP, que relatou que na praça P4 de Montenegro representa um pouco mais da metade do VDM. Informou ainda que a questão da engenharia do ponto de vista de tráfego partiu de um *baseline* bom. Informou ainda que se devem usar as concessões para poder tirar da inércia o investimento infraestrutura que o estado está enfrentando há muitos anos, mas deve-se achar o ponto de equilíbrio entre o investimento e o custo da operação e que a ANTT deve usar a FIER, Fecomércio, a Federasul e pegar representações regionais para avaliar o quanto que o estado poderia efetivamente assumir. Outro ponto abordado foi o prazo de 30 anos de concessão, que parte do pressuposto de que o Estado e o país vão ficar quebrados por esse período. Sugeriu ainda que se implementasse um regime especial de tributação, desonerando a matriz, pois no edital tem a previsão de 5,65% de carga tributária que é tributo federal, além de ISS. Relata ainda que o investidor vai partir em um lucro líquido de 7,2% que é o que está no CAPEX, mas a cadeia produtiva do estado não tem essa previsão. E finaliza informando que o VDM está levando a um impacto de R\$ 26,8 milhões/ano na praça de Montenegro. O próximo a ser chamado pelo senhor Presidente foi o senhor Luiz Carlos Risoto, Vereador de Soledade, que afirma ser contrário ao pedágio em razão da concessão anterior e contradiz a informação de Marcelo Fonseca de que a concessão vai aumentar a arrecadação dos municípios, mas o trabalhador não pode pagar a conta, pois ele já paga muitos impostos. Em seguida foi chamado o senhor Cristian Sangari, Servidor Público do Movimento Contra o Pedágio da BR 386, para informar que é contra o pedágio, qualquer pedágio, pois já se paga CIDE e IPVA. Indaga a razão de se ter tanta pressa com esse projeto e também a afirmação que consta na apresentação de que serão investidos 7 bilhões de reais que circularão dentro dos municípios abrangidos pela concessão. Ressaltou ainda a necessidade de duplicação da rodovia, mas com dinheiro da União. Foi chamado o senhor Jonas Cauvo, que disse que não queria se manifestar, e então foi chamado o senhor Marcos Toni, Presidente da CID de Encantado, que defendeu que a população não é contrária à existência de pedágios, mas que sejam adequados a realidade das empresas para que as tarifas se ajustem aos interesses econômicos da região e o modelo atual vai impactar negativamente nos valores dos produtos e nos transportes. Em continuidade às manifestações foi chamado o senhor Sérgio Miguel Rambo, Vereador de Lajeado, que relatou não ter visto nos estudos a quantidade de veículos emplacados que pagam IPVA em todos os municípios que vão ser abrangidos pela implantação dos pedágios, nem quanto foi arrecadado pela CIDE na região do Vale do Taquari e Alto Taquari, nem o impacto socioeconômico que significa isso ou referência ao licenciamento ambiental. Informou ainda que uma empresa de Lajeado vai pagar mais pedágio do que o retorno de ISSQN por município de Lajeado. Ressaltou que a duplicação da BR 386 foi feita com dinheiro público e

ressaltou que os servidores que compõem a mesa devem ter um salário de R\$ 100 mil e ainda debocham da população lajeadense e concluiu que a Polícia Rodoviária Federal não foi ouvida quando da elaboração dos estudos, nem o SAMU, Hospital Regional, Brigada Militar, Bombeiros ou Polícia Civil. Em resposta, o senhor Marcelo Cardoso Fonseca, informou que enquanto gaúcho fica muito orgulhoso de vê-los brigando pelos direitos, mas como servidor público concursado sabe que seus colegas trabalham muitas vezes mais do que a sua carga horária para colocar esses projetos da melhor forma possível e não se pode deixar o debate ir para esse caminho de que está se direcionando uma concessão para alguém ou que os técnicos aqui ganham em torno de R\$ 100 mil. Em complemento, o senhor Presidente solicitou que a mesa fosse tratada com respeito e que os salários dos servidores estão disponíveis no Portal da Transparência. Em seguida, foi chamado o senhor Filipe Turatti, vereador de Bom Retiro do Sul, que informou ser totalmente contra esse tipo de contrato e solicitou extensão do prazo do edital, além de um estudo de impacto em cada município, pois hoje Bom Retiro do Sul não é contemplado com a necessidade que precisa, sendo que o maior índice de acidente hoje na rodovia é no Trevo de Bom Retiro do Sul. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor João Batista Ferreira, Vereador de Bom Retiro do Sul, que relatou que a apresentação de Marcelo Fonseca foi circense e não agregou em nada, tratando-se do mesmo modelo, mas com uma roupagem diferente e que ele deveria, como gaúcho, ter tido mais respeito com a região e não agir como advogados de defesa do Pedágio. Destacou ainda que o senhor Pedro Westphalen, Secretário de Transporte do Rio Grande do Sul, se posicionou de uma maneira a favor do pedagiamento, mas ele deveria se posicionar a favor da vontade da sociedade. Ressaltou ainda que já se sabe que a Triunfo irá ganhar a concessão e finalizou declarando que se a mesa levar em conta o que foi falado nas duas audiências públicas não terá pedágio. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Luiz Fernando Martins Fonseca, Presidente do DCE da Univates, que direcionou sua fala aos estudantes e relatou que o pedágio vai ter um impacto muito grande no transporte estudantil, a exemplo dos estudantes que moram em Montenegro e que vão pagar dois pedágios para vir até a Univates, sendo que em média o estudante paga a cerca de R\$ 300 de transporte para vir estudar e com o pedágio esse valor vai aumentar. Ressaltou que o DCE é contra o pedágio e está fazendo um abaixo assinado contra os pedágios. E finalizou sua fala relatando que não se pode pagar pela ineficiência de uma gestão que não está querendo trabalhar pelo povo. Logo depois foi chamado o senhor Marcelo Caumo, Prefeito de Lajeado, que relatou que os elementos do edital da ANTT acabam sendo diferentes do estudo de viabilidade técnica que foi produzido pelo DNIT. Informou que uma de suas reivindicações são vias paralelas e não vias duplicadas na BR-386 e que está de acordo com as reivindicações do CODEVAT e da SIC Vale do Taquari para que seja criado um grupo de trabalho reduzido. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor Carlos Eduardo Ranzi, Vereador de Lajeado, que citou hino rio-grandense (“Não basta para ser livre, ser forte e guerreiro e bravo, povo que não tem virtude acaba por ser escravo”) e ressaltou que este modelo não serve para a região e questionou a necessidade de um prazo de 30 anos. Informou também que esteve nas três audiências públicas e acredita que já está bastante claro que este modelo não serve. Declarou que a apresentação foi muito bem-feita, mas só mostra os benefícios, contudo o projeto é o mesmo e é preciso fazer tudo de novo, inclusive o estudo. E finalizou informando que a região não quer pedágio e é necessário apresentar uma nova proposta com um valor mais decente de pedágio. O próximo a se manifestar foi o senhor Leandro Ecker, diretor do Sinduscon, que informou representar 2.000 empresas e 30 mil usuários e que não são contra a concessão, pois estão cansados dos prejuízos da má conservação por falta de verbas e da falta de infraestrutura e fluidez do trânsito nas rodovias, mas gostariam de mais transparência e clareza nos números, além uma melhor distribuição da arrecadação dos valores. Ressaltou que não deve haver praças de pedágio, mas que a cobrança deve ser automática, na qual o usuário pagará pelo trecho utilizado e relatou ainda que não se pode aceitar uma concessão que irá durar 30 anos. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Valdir Epio, Presidente do CIRECON do Vale do Taquari, que pode estar ausente, foi chamado o senhor Darci Zother, Diretor FEDERASUL, que representa 219 ACI's espalhadas por todo Rio Grande e esteve presente em todas as audiências até o momento. Informa que a FEDERASUL quer basicamente duas coisas: transparência e a transferência da praça de pedágio de Gravataí para após a intersecção da RS-118 e essa mudança deveria acontecer o quanto antes e que em 4 de julho se encerre o contrato com a CONCEPA e se levante as cancelas. Ressaltou ainda que a BR-290 está duplicada e bem mantida e não precisa ter mais audiência. Relatou que em Porto Alegre em torno de 100 pessoas se manifestaram e apenas cinco defenderam o contrato e na audiência de Lajeado, fora o Secretário Westphalen, ninguém defendeu a proposta. Logo, sugeriu que se deve cancelar o edital e que já há uma comissão que vai tratar das concessões

no RS e que deve ser convidada para participar do grupo de trabalho. Frisou ainda que o pedágio não custa 11 centavos, mas sim 70 centavos por quilômetro e que deve ser implementado um processo moderno de pedagiamento por quilometro. O próximo a ser chamado pelo senhor Presidente foi o senhor André Campos, Presidente da Associação Comercial de Cachoeirinha, que afirmou representar os empresários associados da região metropolitana de Porto Alegre e que apoia a ação contra o pedágio, pois a comunidade da região sofre há 20 anos com o pedagiamento da Freeway e alerta aos demais usuários que daqui há 30 anos não vão conseguir mudar a praça de lugar, porque há cinco anos tenta-se mudar a praça que está atrapalhando no desenvolvimento da região de Cachoeirinha e não há mobilidade urbana em Cachoeirinha. Em seguida foi chamado o senhor Eder Spohr, Vereador de Lajeado, que relatou que participou de todas as audiências públicas até agora e acha válido ter mais audiências para que a população alcance seus objetivos. Ressalta ainda que a Polícia Rodoviária Federal não foi consultada e afirma que os valores de tarifa são absurdos, destacando que a população também passa por crise e não tem dinheiro. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Ito José Lânios, Presidente da CIC - Câmara de Indústria e Comércio do Vale do Taquari, que informou representar 19 entidades associadas e em torno de 3.500 empresas, que se trata de um tema difícil e complexo, pois o custo de logística atualmente do Brasil é em torno de 20%, sendo que países desenvolvidos chegam a 6,5%. Relata ainda que para se duplicar a BR-386 levou mais de 40 anos e questionou quando se duplicará as outras partes da BR-386 se não houver pedágio. Informa que a CIDE foi criada em 2001 e tinha por objetivo melhorar a logística brasileira do país inteiro, mas nesses anos arrecadou em torno de R\$ 68 bilhões, sendo que apenas R\$ 35 bilhões foram aplicados. Por fim, solicitou mais prazo para negociar e que o governo participe das dificuldades da população. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Frank Wolder, que por estar ausente, foi chamado o senhor Nilton Schimdt, Prefeito de Carazinho, que relatou que se alinha ao posicionamento da AMAJA - Associação dos Municípios do Alto Jacuí, que reúne 25 prefeitos, também da Fetransul e da ABTC - Associação Brasileira de Transportes e Logísticas do Brasil. Ressaltou que a palavra pedágio em Carazinho é sinônimo de palavrão, pois a cidade ficou por 15 anos cercada por pedágio, mas lembrou que não se pode ser contra a questão da infraestrutura. Informou que houve em uma semana uma audiência em Porto Alegre e na outra semana em Brasília e depois foram criadas novas audiências e isso se trata de “encher linguiça”, portanto é preciso parar esse processo e rediscutir e cada prefeitura tenha um representante. Informou ainda que se deve implementar um pedágio “light”, que contemple infraestrutura e compense com custo, pois não é necessário ter 300 câmeras de vídeo monitoramento, ambulância e carro guincho, uma vez muitas dessas estruturas já estão disponíveis nos municípios. Enfatizou que Carazinho é absolutamente contra este modelo embora consciente de que é preciso melhorar infraestrutura. Logo depois foi chamado o senhor Fabiano Bergman, vereador de Lajeado, que agradeceu por ter vindo a audiência pública para Lajeado, mas ressaltou que não mudou nada do projeto apresentado nas outras audiências, os valores continuaram o mesmo e as estruturas a serem feitas na região continuaram as mesmas. Informou que a economia vai ser afetada e as empresas vão investir em outra região. Solicitou acesso a um túnel e acesso aos bairros de Conventos e a região e informou que o pedágio hoje seria inviável e que governo que deve fazer investimentos, pois já se paga os impostos. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor Carlos Antônio Lopes, consultor da Balcons, que por estar ausente foi chamado o senhor Waldir Blau, presidente da câmara de vereadores de Lajeado, que relatou que a maioria do público já se retirou e que o projeto começou errado, porque foi preciso ir a Porto Alegre com uma comitiva de 12 vereadores e alguns assessores e numa véspera de carnaval foi preciso ir a Brasília e já não havia nenhum deputado federal na cidade, mas foi preciso ir com uma comitiva de cinco vereadores e um assessor jurídico, um custo para o município. Informou que a população está revoltada, pois teria que ter iniciado as discussões dentro dos COREDES, buscando a representatividade de cada município e assim o povo gaúcho não vai engolir e irá para as ruas protestar, pois o povo também está quebrado, não apenas o Governo Federal, destacando ainda que esse edital não tem mais validade para o povo gaúcho. O próximo a se manifestar foi o senhor José Luiz Cense, Prefeito de Fazenda Vila Nova, mas por não estar presente foi chamado o senhor Deputado Estadual Enio Bacci, que ressaltou que o público está reduzido e é preciso ter muita calma, cautela e tempo quando se discute uma questão de tamanha importância e que afeta as gerações futuras. Questionou a razão de se colocar pedágio em uma das melhores rodovias do estado e também a razão de ninguém fazer referência ao nome dessa rodovia: Rodovia Governador Leonel Brizola. Ressaltou que é preciso apelar para sensibilidade do Governo Federal de não empurrar garganta abaixo dos moradores que vão de Canoas até Iraí, nem discutir pedágios de forma atropelada, especialmente em um momento de

crise para todos no qual se acelera e agrava essa crise, devendo-se esperar o ano que vem para daí sim com muita calma se analisar. Em ato contínuo, a palavra foi concedida aos senhores Sergio Antonio Tracil, aposentado de Lajeado, e Santini, deputado estadual, mas por estarem ausentes, a palavra foi concedida à senhora Arilene Dalmoro, Vereadora de Lajeado, que enfatizou ser contrária ao contrato e ao modelo e que foi realizada uma reunião hoje com a AVAT - Associação de Vereadores do Alto Taquari e por unanimidade foi decidido que todos seriam contrários ao modelo e ao contrato. Enfatizou que está presente desde às 14h00 e que todo mundo cansado e se dirigiu ao apresentador da proposta, senhor Marcelo Fonseca, para informa que ele fez uma apresentação didática e bacana, mas não a convenceu porque tudo é muito rápido e se deve ter calma e esperar quando assumir o próximo governo. Os próximos a serem chamados pelo senhor Presidente foram o senhor Flavio Lamel, ex-prefeito, da empresa Vitor Graef, Mareli Vogel assessora da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Deputado Federal Marcon, e Vernon Arende, vice-presidente da Federasul, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Sergio Kniphoff, Vereador de Lajeado, que informou que apresentação foi muito bem elaborada e pensada, mas um tanto sedutora e completamente diferente das outras audiências. Ressaltou que é muito difícil falar quando todos já falaram e o assunto já se esgotou, entretanto, tem algumas ponderações, a exemplo da preocupação de quando na apresentação um servidor público reconheceu que o serviço público é pior que o serviço privado e ressaltou que os servidores públicos devem ficar do lado da população e que fica difícil defender esse tipo de projeto da forma como ele está colocado, tanto que esse projeto não está sendo aceito pela região. Destacou que foi disponibilizado um vídeo no Facebook chamando para essa audiência às 16h do dia anterior e nessas 20 horas foram 6 mil acessos de pessoas, sendo que 96,8% das pessoas se manifestaram contrárias ao pedágio e 3,2% das pessoas se manifestando a favor do pedágio. Informou ainda que receberam manifestações da Regional Sindical dos Trabalhadores Rurais e dos sindicatos dos trabalhadores rurais da região, que se manifestaram dizendo que são contrários ao pedágio, além da manifestação da Intersindical dos trabalhadores urbanos, o Sindicato dos Trabalhadores Urbanos que congregam 10 entidades se dizendo contrários à cobrança de pedágio. Em seguida foram chamados os senhores Adairton Sé e Valmor Scapini, empresário da Escala Transportes, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Paulo Ricardo Cattaneo, prefeito de Soledade, que se posicionou favoravelmente às colocações de que se forme um grupo de estudo envolvendo os municípios e entidades no sentido de construir um projeto mais viável para a concessão da BR-386, pois o modelo apresentado não serve à região. Informou ainda que foi realizada uma audiência específica no bairro Botucaraí em Soledade e que há 40 anos que se reivindica pelo menos um redutor de velocidade em Soledade. Por fim, congratulou o Governo Federal por esses investimentos, mas que agora a população está totalmente abandonada, seja pelo Governo Federal, seja pela empresa que explorou por 15 anos o pedágio na região e ressaltou a necessidade de se estudar melhor esse processo e citou a riqueza que tem sido essas audiências públicas, em especial a fala do senhor Valter, caminhoneiro, assim como todas as manifestações tem que levar em consideração. Em continuidade às manifestações foi chamado o senhor Pedro de Souza da Silva, superintendente da Polícia Rodoviária Federal, que informou representar o superintendente Ronaldo Brito, chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal baseada em Lajeado, ressaltando que a Polícia Rodoviária Federal antes de mais nada é cética, neutra, isenta politicamente durante todo o processo, avaliando de forma extremamente técnica. Destacou que o que for decidido democraticamente a Polícia Rodoviária Federal apoiará, seja a implantação do pedágio ou não. Ressaltou que foi elaborado um documento pela Polícia Rodoviária Federal e que foi protocolado na ANTT, mas que é interessante pontuar alguns pontos como o baixo número de boiadeiros e também não está prevista nenhuma balança e há alguns trechos não assistidos pela concessão e que poderiam integrá-la, a exemplo da BR-386, da BR-448 até a BR-116 há um pequeno trecho de quase 7 quilômetros que não está assistido e depois na BR-448, da BR-386 até a BR-116, também não estaria dentro da concessão e seria extremamente importante que isso estivesse dentro da concessão, bem como depois da ponte do Guaíba até a intercessão com a BR-116. Ressaltou também a importância de se antecipar 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 e solicitou que seja marcada uma reunião e que a PRF tenha uma participação um pouco mais expressiva na construção desse projeto. Em seguida foi chamado o senhor Ezequiel Pasqueti, Prefeito de Rondinha, mas por estar ausente, foi chamado o senhor Betinho, vereador, que informou representar a Associação dos Vereadores Alto da Serra do Botucaraí, que é a regional menos desenvolvida do Estado do Rio Grande do Sul com o maior índice de mortalidade infantil, o segundo maior índice de analfabetismo. Informou ser contrário a



este modelo que aqui está sendo implantado e contra as duas praças de pedágio em Botucaraí, pois a região não pode passar de novo por uma praça de pedágio que ficou 15 anos atrasando a região. Em seguida, foi chamado o senhor Rafael Fontana, presidente da Amturvaes, que se posicionou contra este modelo e este formato deste edital e pediu encarecidamente que seja anulado esse edital e que com a participação da sociedade possa ser discutido uma nova proposta para melhorias na infraestrutura das rodovias. Em seguida foram chamados os senhores Leoni Cardoso, prefeito de Sarandi, e Joel Keber, Vereador de Montenegro, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Luciano Carminatti, presidente da Associação do Vale do Taquari, que informou a importância de se considerar a categoria dos trabalhadores rurais do Vale do Taquari e também de toda a região onde os pedágios vão atingir e que é unânime a posição do sindicato e dos agricultores contra o pedágio na região. Ressaltou que primeiro se deve investir e mostrar serviço e só depois se começa a cobrar pedágio. Informou ainda que no Vale do Taquari há 35% das propriedades rurais e esse modelo de pedágio irá acelerar ainda mais o processo de evasão dos agricultores. Por fim, ressaltou que não se pode trazer uma proposta de cima para baixo, sem ouvir as pessoas, sem ouvir realmente quem na verdade vai ser os atingidos não serve para o Vale do Taquari e não serve para o Rio Grande do Sul. Em seguida foi chamado o senhor Aurelio Soldapeli, que por estar ausente, foi chamado o senhor Bruno Salvatore, que informou não representar nenhuma instituição e ter muito orgulho de ser lajeadense. Ressalta que o projeto é jogado goela abaixo e que a BR-386 está muito bem e no momento atual do país precisa ser revisto principalmente o pacto federativo para o nosso estado, porque não se consegue pagar a dívida com a União. Por fim, relata que vai ser criada uma tensão com a implementação do pedágio e vão ser criados diversos problemas e várias pessoas vão ser afetadas e principalmente as pessoas mais pobres. Em seguida foram chamados os senhores Sandra Mara Garcia, Zilá Maria Bretenbarg, Jonathan Rostrupe, Evandro Carlos Rosa, Marcos Antônio Azevedo, Tarcísio Zimmermann, Jaqueline Caborda e Adão Vargas Aloí, mas por estarem ausentes, foi chamado o senhor David Vicenzo, presidente da Associação dos Usuários de Rodovias Concedidas do estado, que ressaltou que os representantes da ANTT deveriam pegar esta “donzela, esta prostituta velha, travestida de donzela” e leva-la embora para sempre do estado do Rio Grande do Sul, pois não precisa mais audiências públicas, já que a população não quer este modelo e a prorrogação do pedágio da BR-290 não pode mais ocorrer para benefício de alguns. Relatou reportagem da revista Exame que trata da crise da empresa Triunfo Participações, responsável pela elaboração do projeto da nova concessão e pela concessão atual. Em seguida foram chamados os senhores Adilar Cesar Parise e Cláudio Terfe do Amaral, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Hélio Jair Cuzler, que representa a Câmara de Vereadores de Estrela e informa que no momento de crise isso é um massacre para o Vale Taquari e para o Rio Grande do Sul e que os empresários em vez de ficarem na região vão se deslocar para outras regiões livre de pedágio. Questionou como os agricultores da região irão escoar a safra e se indignou com Secretário de Transporte do Estado que defendeu o projeto, sugeriu ainda que a discussão desse projeto deve ser realizada no novo governo. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Ricardo Luís Diandrique, vice-presidente da Associação Gaúcha de Varejo, mas por estar ausente chamou o senhor Ildo Salvi, Vereador de Lajeado, que ressaltou a necessidade de um estudo aprofundado das travessias urbanas, que se discuta o pavimento rígido no lugar do pavimento asfáltico usado, que tenha ciclovia, calçadas, mais passarelas para que se tenha realmente segurança, vicinais para não se continuar entrando direto na BR-386, que se implemente o pedágio linear pelo pagamento por quilômetro rodado. Ressaltou ainda que a Triunfo CONCEPA foi a única empresa que ficou e fez todo o estudo até o final, mas já está falida. Por fim, solicitou que o projeto seja totalmente anulado e que se continue a discutir no grupo de trabalho, sem a necessidade de mais audiência pública e destaca que os eleitores irão apoiar, relatando que não encontrou uma pessoa na rua que dissesse: “vereador, vai lá e defende esse pedágio para nós”. A seguir a palavra foi concedida aos senhores José Escorsato, Sidney Eker, Márcia Scherer e Elvino Bohn Gass, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Edmilson Busatto, que informou estar muito cansado em razão da hora e acredita que a mesa também, mas acha que valeu a pena ter ficado até esse momento se a mesa levar daqui que existe Bom Retiro do Sul no mapa. Informou que verificou na apresentação que haveria uma passarela próxima ao município, mas ela não é necessária. Relatou que é preciso um estudo melhor e de um outro tipo de intersecção, além de uma rua lateral e que não é contra o pedágio, pois ele é necessário, mas teria que rever as suas condições e que seja viável para todo mundo, onde os custos sejam mais baixos. Logo depois foi chamado o senhor Rafael Mallmann, prefeito de Estrela, que informou estar um pouco constrangido de vir falar em pedágio, pois houve um primeiro um modelo muito ruim do qual se sobreviveu há 15 anos e depois houve um modelo

de pedágio muito pior, com a tarifa de R\$ 10,00 para ir de Encantado a Venâncio Aires. Ressaltou que a vontade da população está bem exposta de que não é contra o pedágio, mas necessita de modelo e um equilíbrio entre tarifa e investimento, além de participar da discussão. Em seguida questionou sobre a relação dos futuros prefeitos de Estrela com a concessionária e se a concessionária vai estar adstrita também a respeitar o plano de mobilidade urbana de seu município e questionou também sobre gatilhos, pois se tem conhecimento da dificuldade que foi duplicar 33 quilômetros em razão de burocracia do IPHAN e do Meio Ambiente. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor Edmilson Dorr, prefeito Marques de Souza, que por estar ausente, foi chamado o senhor Edson Brum, deputado estadual, que registrou que chegou às 14 horas e já são 20h20 e que recebeu falta na assembleia para estar nessa audiência. Relatou que houve um governo que perdeu a eleição por causa do pedágio e um que assumiu a eleição por causa do pedágio, mas não terminou com o pedágio. Ressaltou que os modelos estaduais de pedágio não servem, assim como o modelo apresentado pela ANTT também não, mas que não é contra o pedágio, pois se sabe que o país está quebrado, não tem dinheiro para investimento. Destacou que é preciso fazer modelo melhorado e fez alguns questionamentos acerca da necessidade de duas praças de pedágio daqui a Porto Alegre, a razão de não existir cobrança por quilômetro rodado como nos EUA e ressaltou que participou da CPI dos pedágios do Rio Grande do Sul. Em seguida foram chamados os senhores Astor Rogério Schneider, Adão Villaverde, Luís Carlos de Brito e Tiago Simon, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Volnei Zancanaro. Vereador de Estrela, que informou que não iria falar como vereador, mas como usuário da BR-386 e como caminhoneiro, ressaltando que a mesa desrespeita a população ao apresentar um modelo de pedágio absurdo e que é primeiro sentar e conversar com a população, demonstrando os cálculos matemáticos. Destacou também que as empresas vão parar de produzir, 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. Em seguida o senhor Presidente respondeu que em nenhum momento a mesa se sentiu ofendida quando a crítica é contra o projeto e que os técnicos vieram aqui realmente para receber críticas e sugestões, mas que há desrespeito quando a crítica é pessoal e foi o que aconteceu algumas vezes e pede desculpas se não foi educado, mas o seu objetivo foi manter a ordem para que se pudesse dar andamento para a audiência. O próximo a se manifestar foi o senhor Altemito Ortele, deputado estadual, que informou não ser morador do Vale do Taquari, mas de Erechim, e que fez questão de ficar até o final, pois a região tem um conjunto de antecedentes que deixa dúvidas para quem está aqui nessa audiência. Ressaltou que hoje todos estão contra e se surpreende com o projeto que se apresenta agora, pois 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 óbvio que a reação seria natural. Relata ainda o alto nível das audiências que estão acontecendo aqui, mas informou que se o Governo Federal não rever a sua estratégia, a mobilização vai tomar conta da rodovia. Destacou que o Governo tem que acolher as falas aqui e não deve apenas emprestar pelo BNDES, a comunidade deixou claro que não aceita só esta parte de presença dos governos. Deixou ainda três questões fundamentais: questionou a razão da concessão só ir até Carazinho, de não ir até Sarandi, Frederico e Iraí, questionou também como é que as outras regiões poderão estar juntas e ressaltou que uma concessão de 30 anos é inaceitável e que acha um absurdo os elementos que os técnicos trouxeram sobre a praça e destacou que não foi uma boa ideia não trazer atualizado qual era o custo de 2015 para 2016. Sugeriu que o governo retirasse esse projeto e instalasse um grupo ou uma comissão que efetivamente tenha poder e informação, além de repensar o prazo. O senhor Presidente abriu espaço para que a mesa técnica fizesse alguns esclarecimentos. O senhor Stéphane Quebaud informou que sobre pontos de paradas para caminhoneiros o projeto tem previsão de a concessionária apresentar, logo no início da concessão estudos justamente para poder implantar pontos de parada ao longo do sistema rodoviário; destacou ainda que as concessões têm a obrigação de criar um grupo paritário de trabalho – GPT, conforme Lei nº 8.987, art. 30 que cita que haverá grupos formados pelas concessionárias, pelos usuários e pelo poder concedente. Ressalta ainda que o conjunto de documentos disponibilizados, principalmente estudos, contempla todas as informações disponíveis, isto é, todas as obras citadas de forma muito rápida na audiência estão descritas e precificadas e que há a divulgação do edital e do contrato, mas não significa que o edital está publicado, mas sim que está sendo divulgado para avaliação, exatamente como projeto, nesse sentido, na audiência há a divulgação dos dois documentos: o contrato que descreve as regras, que são essa da concessionária durante o contrato da concessão, e o edital que descreve as regras da licitação que vai ocorrer, da concorrência que vai resultar desse processo, e também os estudos para que a sociedade tome conhecimento. E sobre a cobrança

automática, destaca que a tecnologia existe e que a questão é mais legal do que tecnológica e que a ANTT está disposta no futuro a usar esta forma de cobrança. Por fim, ressaltou que contrariamente ao que foi mencionado por um dos inscritos, há informações sobre o licenciamento ambiental e está descrito no contrato e devidamente considerado nos estudos. Em complemento, o senhor Fábio de Freitas informou que sobre uma forma de cálculo do valor da tarifa sugeriu que os interessados devem marcar uma agenda em Brasília para poder visualizar a planilha de cálculo e explicar como é o funcionamento. Ressaltou também que o modelo de PMI já vem sendo usado há algum tempo pelo governo, isto é, de receber estudos propostos por agentes privados, mas tais estudos são analisados pelo Estado Brasileiro. Sobre a metodologia de geração de empregos, informou que é um modelo que tem embasamento teórico amparado sobre os investimentos que são realizados, logo o emprego indireto é aquele que gera sobre a cadeia produtiva e essas pessoas empregadas geram renda na economia. Por fim, os dados de tráfego estão disponíveis no site da ANTT e sobre a questão do licenciamento ambiental, a EPL atua ativamente nesse processo, adiantando o processo de licenciamento, então a intenção é que o futuro concessionário não adentre esse contrato com risco de não se saber o que pode acontecer, do ponto de vista ambiental. Também em complemento, o senhor Marcelo Fonseca informou que diferentemente do que foi colocado em Porto Alegre com a planilha atualizada pelo o IPCA, optou-se em ter uma apresentação que seja coerente em seus números como um todo com referência a março de 2015, todos os números da mesma base. Ressaltou que iria colocar tal informação na apresentação a ser realizada em Soledade. Em relação ao cálculo matemático, informou que todas as planilhas disponíveis foram publicadas no site da ANTT, todos os estudos na sua integralidade, inclusive uma planilha que sintetiza todo o conjunto de planilhas, agregando as planilhas de engenharia, os custos de engenharia, e se chama Modelo Econômico Financeiro – MEF. Destacou a importância de se implementar um grupo de trabalho e também para escutar sobre intersecções, de ruas laterais, de ampliações. Informou ainda que há informações que são possíveis de ter antes de fazer a audiência pública e não se pode esperar que o projeto preliminar seja perfeito. Quanto ao cálculo matemático informou que é uma equação e os interessados podem mexer no MEF para ver as simulações e caso precisarem de ajuda, a Mesa fica à disposição. Quanto à pressa de se fazer a concessão, trata-se de pressões políticas e não de pressa dos técnicos e o cronograma disponível é um cronograma ideal, aquele que são os prazos regimentais. Sobre a questão do DNIT, relatou que a perspectiva daqui para a frente com o caixa do DNIT, que já chegou a ser de 12 bilhões de reais por ano de orçamento, hoje está muito reduzido para obras de ampliação de capacidade, e construção e gira de três a quatro bilhões. Sobre os modelos de concessão, informa que leu o relatório da CPI dos Polos Estaduais e esse relatório faz inclusive comparações com outros modelos no Brasil e primeiramente há um modelo de 98 que é o modelo dos polos estaduais do Rio Grande do Sul e a tarifa era fixada, logo quem oferecesse maior cobertura levaria a concessão e tais concessões foram geridas de uma forma que se retirava os investimentos que estavam previstos para que a tarifa fosse mantida igual. Abordou ainda o modelo da segunda etapa de concessões que é o modelo gerido pela ANTT de 2007, com taxas de retorno muito baixas porque o país vivia um crescimento econômico muito grande e se conseguiu à época fazer muitas obras e reduzir a tarifa no leilão, mas porque ele tem tarifas baixas, há pouquíssimos investimentos. Em relação ao modelo atual com uma taxa de retorno que é um pouco superior a essa de 2007 e com concentração de investimentos muito grande. Ressaltou que o Governo Federal não colocou dinheiro, mas ele colocou o dinheiro antes por meio dessas obras que ajudou a reduzir as tarifas. Sobre multas, informou que foram desenvolvidos mecanismos para que caso a concessionária não execute os investimentos seja possível penaliza-la e retirar a tarifa dela, tal mecanismo é conhecido como Desconto de Reequilíbrio ou Fator D. E ressaltou que não há direcionamento da licitação e por fim explicou a existência de receitas alternativas/acessórias, que são serviços que não são a própria tarifa que podem ser explorados, poderiam ser explorados pela concessionária. O senhor Presidente informou ainda que ANTT não faz as pesquisas de tráfego e hoje quem faz é a CNT, pois a competência da ANTT hoje é para fazer tais pesquisas apenas das rodovias concedidas, logo não há competência da ANTT nas rodovias estaduais e municipais não concedidas. Ressaltou ainda que o estudo foi entregue em 2015 e desde então a EPL, ANTT e o Ministério dos Transportes, estão trabalhando com afinco tentando construir o melhor projeto e mencionou que se trata de uma proposta, não tem nada fechado e a discussão vai continuar nas audiências previstas para Montenegro no dia 22 e dia 24 em São João do Sul. Em seguida o senhor Fábio informou que se trata de uma proposta, não tem nada fechado e reforçou as palavras do Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil na reunião em Brasília de que não tem pacote fechado e que o espaço de discussão são as audiências. Destacou que não é preciso paralisar um projeto para melhorá-lo,

mas sim ter ouvidos para ouvir e de fato transformá-lo para que desta maneira se tente abarcar a maioria dos anseios da sociedade, inclusive criando uma comissão para se aprofundar. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Fábio Kleim Solto, que informou ser cidadão lajeadense, usuário da rodovia, servidor público, Policial Rodoviário Federal e trabalha na função de infraestrutura. Ressaltou que como usuário pensa no valor da tarifa e na quantidade de praças, e como servidor público que trabalha na rodovia, na segurança dos acessos, principalmente na duplicação do trecho de Lajeado até Forquethim. Ressaltou que o SAMU não vai dar conta dos acidentes da rodovia e ressaltou ainda a importância das passagens em desnível principalmente, ruas laterais e só foi contemplada. Informou ainda que não sabe o custo médio de duplicação da 386, 344, mas sabe que tem serra no meio, tem ondulação, sei que o custo é alto, mas não está claro. Em resposta, o senhor Fábio de Freitas informou que de fato é um custo relevante e o governo está bastante preocupado, pois é custo que é acima da média. Logo depois foi chamado o senhor Gustavo Baldissera, vereador de Soledade, que dirigiu seu questionamento ao senhor Marcelo Fonseca no sentido de se haveria uma estimativa do custo por eixo na concessão, questionou ainda sobre obras pontuais nos trechos urbanos no quilometro 245 a 247 e também a questão da iluminação naquele perímetro, assim como redutores eletrônicos de velocidade e se haveria a possibilidade de realocar a passarela de Bom Retiro do Sul para Soledade e questionou ainda a presença de um elevador ou viaduto. Em resposta, o senhor Marcelo Fonseca informou que o custo por eixo é bastante simples, há uma tabela no contrato que estabelece para cada tipo de veículo e por eixos, quanto será multiplicado na tarifa. Sobre as obras pontuais nos perímetros urbanos, informou que a equipe técnica irá analisar, mas o estudo contemplou 22 quilômetros de ruas laterais e é bem possível que existam outras necessidades que não foram identificadas nesse primeiro estudo. Ressaltou a importância de contribuições com detalhe, porque toda contribuição que tiver claramente o quilometro é possível identificar e analisar. Sobre a iluminação, informou que o PER, um anexo do contrato, e está disponível a minuta dele, prevê que todas as travessias urbanas e todos os perímetros urbanos sejam contemplados com iluminação completa no sistema rodoviário quando passa ali. E sobre a questão dos redutores, informou que é previsto um quantitativo e que a concessionária, após a assunção, tem que entregar uma identificação de diagnóstico de quais são os pontos críticos que seriam alvo da implantação desses radares e isso é dialogado com a PRF para verificar se a PRF concorda com esses pontos. O senhor Presidente perguntou se mais alguém gostaria de se manifestar e concedeu a palavra ao senhor Volnei Zancanaro, vereador de Estrela, que questionou sobre impacto socioeconômico da concessão e deu o exemplo de São João do Sul, em um caso hipotético que há apenas uma empresa e ela resolve sair da região em razão do pedágio e isso trará impactos negativos para o município e questionou também se há uma cláusula no contrato de concessão que seja bem clara sobre a aplicação de penas à empresa que detém as concessões em caso de atrasos e descumprimentos. Em resposta, o senhor Stéphane Quebaud informou que a cláusula 20 da minuta do Contrato de Concessão trata justamente das penalidades e a partir do momento que a concessionária não executar as obras podem ser dois casos: ela pode não executar porque é culpa dela e ela tinha todas as condições de fazer e não fez; ou ela não executou, por exemplo, porque não recebeu a licença ambiental. Informou ainda que em cada ano de contrato a equipe técnica vai analisar o que não foi executado e vai calcular o que isso representa em termos de não-realização de obras e o que isso representa na tarifa e vai aplicar isso no ano seguinte, logo se ela continua a não executar a obra, este fator de desequilíbrio vai ser aumentado. O senhor Volnei Zancanaro questionou ainda sobre as licenças do meio ambiente e se a equipe técnica já sabe onde vão colocar ponto a ponto, o que vai ser feito e o que não vai ser feito e se já tem estudos para isso e o senhor Stéphane Quebaud confirmou essa informação. O senhor Volnei Zancanaro questionou também se a multa por descumprimento vai ser revertida para a região da obra. Em resposta, o senhor Fábio de Freitas informou que a equipe técnica vai cobrar e obrigar que a concessionária execute a obra e se ela continuar não executando, geraria caducidade e aí é preciso relimitar o contrato e outra concessionária iria assumir a obra. Ressaltou ainda que o licenciamento vai ser conduzido pela EPL, pelo Governo Federal, o que não é garantia que vai sair a licença no dia que está prevista a emissão, mas que se começa o processo com dois anos de antecedência e a equipe técnica vai trabalhar incessantemente para que não haja nenhum atraso, mas eventualidades como um achado arqueológico pode mudar a realidade das nossas vontades. O próximo a se manifestar foi o senhor Ney Lazzari, reitor da Univates, que informou que há pessoas trabalhando no evento desde meio dia e que a ANTT pode ficar até as três da manhã, mas a instituição não pode e que é preciso colocar um limite de horário, pois é preciso liberar o pessoal, que tem que ir para casa, que tem que dormir e que tem que trabalhar no dia seguinte. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Sérgio Miguel Ramos que informou que mora no

quilometro 343 para Olarias, onde tem entre Centenário, Olarias, Planalto, Imigrante, Santo André, em torno de doze mil habitantes e pega a entrada do km 344 até a Polícia Rodoviária Federal e que no bairro de Conventos foi feito um acesso precário pela prefeitura municipal de Lajeado, mas que nas projeções de obras existentes nesse perímetro (km 344 até o 347), que é o mais crítico do município de Lajeado, terá apenas uma travessia, e relatou que se a ANTT conceder dessa forma serão doze mil pessoas contra a ANTT, pois não há hospital, banco ou delegacia de polícia e no km 343 tem uma possibilidade excelente de fazer uma passagem subterrânea. Em seguida, foi chamado o senhor Eduardo Vaz, vereador em Fontoura Xavier, que relatou 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, mas Fontoura Xavier não precisa da duplicação, mas sim de uma passarela. Por fim, ao término do pronunciamento o senhor Presidente informou que não seria possível mais manifestações e agradeceu a Univates pelo espaço e por toda a equipe, informou também que a Ata do evento realizado e o Relatório específico da Audiência Pública serão oportunamente disponibilizados na Internet, no endereço eletrônico da ANTT, [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br), Audiência Pública nº 001/2017. Agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a sessão.

Brasília, 16 de março de 2017.

**Leonardo Cavalcanti**  
Presidente Substituto

**Vinicius Magnus A. T. de A. Lima**  
Secretário