

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2017
17 DE MARÇO DE 2017, SOLEDADE/RS

Aos 17 de março de dois mil e dezessete, às quatorze horas e quarenta minutos, no Auditório do Centro Cultural de Soledade, localizado na Rua Benjamin Constant, 60, Centro, Soledade/RS, foi iniciada a sessão presencial da Audiência Pública nº 001/2017, conforme a convocação realizada por meio do Comunicado Relevante nº 2, de 08 de março de 2017, publicado no Diário Oficial da União nº 47, de 9 de março de 2017, sessão 3, página 99, 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 e 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 Secretário de Transporte do Rio Grande do Sul, senhor Pedro Westphalen, Deputado Federal Jerônimo Goergen, senhor José Carlos Medaglia, Diretor da EPL, senhor Paulo Ricardo, Prefeito de Soledade, Deputado Estadual Vilmar Zanchin e Deputado Estadual Gilmar Sossella. 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 realizado um intervalo de quinze minutos para passar um vídeo com as informações que constavam da apresentação. Após o intervalo, o senhor Vinicius Lima, secretário da Audiência Pública, fez o registro das contribuições recebidas durante o intervalo. Em seguida foi chamado o senhor Pedro Westphalen, Secretário de Estado de Transporte do Estado do Rio Grande do Sul, que informou que vê nas audiências públicas que aconteceram evoluções imensas que vêm ao encontro das necessidades de um Estado que tem dificuldade de transportes e que fundamentam em 85% dos seus transportes em rodovias e destaca três pontos de convergência: o primeiro modelo apresentado ninguém aceitou, nem o Estado; segundo a necessidade da duplicação da BR-386 é uma realidade; e terceiro que o modelo do passado deixou cicatrizes que até hoje fazem as pessoas serem contra o pedágio. Relata ainda que a BR-116 está paralisada, a BR-290, de Porto Alegre a Pântano Grande tem obras que existem remanescentes para pagar de 2013 e a Porto-Guaíba parou. Destacou que é preciso discutir o local das praças de pedágio e defendeu a extensão do trecho até Iraí. Enfatizou que agora já se sabe que as obras começarão no 2º ou no 3º ano, dependendo das licenças ambientais e que estamos diante de uma grande oportunidade. Em seguida, foi chamado o senhor Deputado Federal Cajar Nardes, que relatou que a comunidade anseia por essa obra há muito tempo e destacou casos de rodovias que foram concessionadas depois do Estado ter executado a obra, como Brasília-Goiânia, Goiânia-Campo Verde. Informou que as obras começadas no DNIT são em um total 36 bilhões de

reais, mas o orçamento de 2017 foi de 2,4 bilhões, o que significa que levaria 15 ou 16 anos só para terminar o que já está começado no país. Ressalta que é preciso fazer uma opção: ou se duplicaria a rodovia da forma que está sendo proposta aqui ou esperamos mais 5, 10, 15, 20 anos para a economia do país se restabelecer e o país ter dinheiro para investir. Por fim, ressaltou a necessidade de se incentivar os modais ferroviário e aquaviário. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Idionei Oliveira Vieira, presidente do COREDE - Botucaraí – Universidade de Passo Fundo, que relatou que o Deputado Federal Giovani Cherini pediu que transmitisse a sua ação neste importante processo que é a duplicação da BR-386 e é isso que precisa ser norteador nesta tarde, relatou ainda grande preocupação sobre como a concessão aconteça, de que forma ela vai acontecer e que haja a garantia da duplicação da BR-386 e a garantia de tarifas justas para a população e que sabe das dificuldades das licenças ambientais. Sugeriu também que o grupo de trabalho que venha a se fazer discuta a implementação de praças de pedágio a cada 100km e inclua também a BR-448 e a BR-101, pois com mais praças de pedágio poderia diminuir também a tarifa, além disso, informou sua preocupação com uma passagem subterrânea no bairro Botucaraí, que é um pedido de Soledade, assim como 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, bem como que seja dado um prazo para que os municípios da região possam apresentar as suas proposições e que haja mais recursos do Governo Federal. Em seguida o senhor Presidente questionou os presentes preferiam que a mesa respondesse às contribuições uma a uma ou se as respostas seriam dadas após um agrupamento de dez manifestações e então, por decisão da maioria, a cada vinte manifestações haveria esclarecimentos da mesa diretoria. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Paulo Ricardo Cattaneo, prefeito de Soledade e presidente da AMASBI, que informou que como se trata de um projeto a nível federal é preciso envolver mais os parlamentares a nível federal do Rio Grande do Sul e destaca que a cada audiência tem havido avanços em relação à proposta inicial da ANTT, mas esta que está apresentada até o presente momento não é satisfatória, pois o valor do pedágio é muito alto e deveria ser como em Santa Catarina, ressaltando que o Governo Federal já executou a duplicação nessas rodovias e o pedágio de Lajeado a Porto Alegre é praticamente apenas para manutenção. Ressaltou ainda que há uma região bastante pobre na BR-386, a partir da Lajeado, e questionou a participação do Governo Federal para a realização da concessão e que o Governo Federal deveria abrir mão da sua receita, oriunda dos tributos pagos pela população. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, a senhora Cintia Agostini, presidente do CODEVAT, de Lajeado, que relatou que participou da audiência em Porto Alegre, Brasília, Lajeado, em uma audiência que tinham mais de 600 pessoas e agora está em Soledade, em um número de mais de 300 pessoas, destaca que o edital não serve para a região, pois a capacidade de pagamento não é compatível com o teto das tarifas e, além disso, o Vale do Taquari tem três praças de pedágios estaduais, as quais o Governo Federal não tem a obrigação de perceber isso, mas a sociedade sim, logo a região está cercada por praças de pedágio e os tetos dessas tarifas estão calculado à base de dados que hoje a sociedade não conhece e é preciso ter transparência pra poder, inclusive, se posicionar melhor. Ressalta ainda que ninguém está dizendo, previamente, que é contra ou a favor, mas sim que é contra o que está posto e dos 468 km, 260 km são da BR-386. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Deputado Estadual Gilmar Sossella, que informou que estão presentes deputados que foram membros da CPI dos pedágios e ressaltou que em Tio Hugo, em 15 anos, faleceram 50 pessoas, inclusive, o prefeito e em Fontoura Xavier faleceram 50, inclusive o vice-prefeito da cidade. Destacou que ao pedirem lombada eletrônica a concessionária informou que não estava no contrato. Ressaltou que o BNDES emprestou o recurso, 70% do empreendimento a juros de TJLP mais 2 e que na concessão da BR-040, de Juiz de Fora a Minas Gerais até Brasília, dos 936 km vão ser duplicados 702 km, mas que estava sendo devolvida, pois alguns empréstimos estão na Operação Lava Jato, porém se houver um empresário sério com certeza o BNDES vai emprestar esses recursos. Informou ainda que é preciso atualizar a tarifa para preços atuais, por exemplo, Montenegro, vai pra R\$ 7,20, são 16%. Sugeriu a criação de um grupo para poder acompanhar com técnicos e discutir esses dados e ressaltou que o Brasil está com dificuldades. Logo depois foi chamado o senhor Deputado Estadual Adão Villaverde, que relatou ser deputado, professor, engenheiro e foi secretário de Estado e conhece a área de infraestrutura do Estado. Reforçou a necessidade da duplicação da BR-386 e que não gosta daquele tipo de argumento de que não se pode perder essa oportunidade social, porque ela pode não voltar mais, logo não se pode embarcar em qualquer oportunidade que se coloca. Ressalta ainda que todos esses investimentos e as duplicações deram com os recursos do orçamento público do Estado brasileiro, mas a partir de agora não vão mais existir. Questionou

também o porquê dos custos de Santa Catarina serem de uma ordem de grandeza e porque que os custos do Rio Grande do Sul são de outra ordem de grandeza. E questionou se o chamado mercado vai resolver o problema das políticas e do papel do Estado e dos seus serviços para o cidadão e cidadã. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor David Ermenegildo Vicenzo, presidente da ASSURCON, que destacou a crise financeira sem fim do país e que 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 e que a Triunfo é a dona de uma fatia do aeroporto de Viracopos e outros ativos de infraestrutura, a que nos apresentou este projeto. Relatou que falta de sensibilidade do Governo do Estado que solicitou no primeiro ano de sua gestão, por três vezes, junto ao Ministério dos Transportes, para que as estradas federais do Rio Grande do Sul fossem pedagiadas. Informou que a região tem 83% dos usuários de baixa renda e a empresa vencedora terá que ter 75 milhões de reais de fundos. Por fim, informou que técnicos e engenheiros já estão entrando com o processo junto ao TCU e junto ao Ministério Público Federal para questionar essa concessão. O próximo a se manifestar foi o senhor Deputado Estadual Vilmar Zanchin, que informou que os parlamentares estão aqui mais para ouvir do que para falar e destacou algumas contradições como o fato de que esta região, o Alto da Serra do Botucaraí, é uma das regiões que mais necessita de investimento e infraestrutura do Estado e a que menos possa arcar com os custos de um pedágio e que o Governo Federal tem a intenção de melhorar a infraestrutura do país, mas não tem recursos no seu orçamento para fazer os investimentos, além disso, as empresas que participarão das licitações futuras querem vencer o certame tendo o maior lucro possível, logo é preciso chegar a um consenso da menor tarifa para o usuário e 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. Por fim, informou que é preciso decidir se a população quer ou não a duplicação com todo acompanhamento dos valores que irão custar aos usuários e questionou se 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 nessas cidades. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Ronaldo Becker Brito, chefe da 4ª Delegacia da Polícia Rodoviária Federal, que informou que a Polícia Rodoviária Federal tem uma visão neutra, cética, isenta de qualquer interesse, simplesmente técnico e de apoio à sociedade, seja qual for, o que a sociedade decidir, pois é um órgão de Estado e não de Governo e que se deve ter uma visão panorâmica da situação. Ressaltou que o momento histórico de valores bilionários e que uma 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 e que a PRF conhece cada metro de asfalto, pois passam o dia inteiro recolhendo corpos, atendendo acidentes, prestando auxílios, sabem exatamente onde têm problemas de estrutura, de canalização, de água em cima da pista, de animais que se soltam, mas não têm o conhecimento técnico de modelagem, de engenharia que a ANTT e o DNIT têm, mas possuem um conhecimento prático que é indispensável à construção deste projeto, se é que ele vai sair. Relata ainda que Soledade, Lajeado e Estrela, de acordo com o projeto, estão carentes de transposições e vias laterais e isso é essencial para esses municípios e que desde 2015 já foram enviados cinco ofícios para participar do processo e faz pedido para que escutem a PRF e agendem uma reunião para que a PRF especifique todos os pontos que foram elencamos até hoje. O próximo a ser chamado pelo senhor Presidente foi José Flávio Godoy da Rosa, prefeito de Fontoura Xavier, que relatou que 50 pessoas morreram quando havia pedágio ali e morreram três vice-prefeitos, inclusive foram feitos protestos para conseguir acessos laterais, mas tais melhorias não foram implementadas. Relatou ainda que houve um acidente na frente do Parque das Tuias com uma ambulância da prefeitura e morreram quatro pessoas, a Polícia Federal fez o levantamento e concluiu que houve aquaplanagem da ambulância. Ressaltou que as empresas não vão se instalar porque o pedágio vai levar o lucro e vai haver o ISSQN, que vai dar um dinheiro bom para os municípios, mas vai afastar os empregos e a violência vai aumentar no Alto da Serra do Botucaraí, pois é a região mais pobre. Finalizou informando que a população quer a duplicação, mas com dinheiro público. Em seguida foi chamado o senhor Emanuel de Jesus, prefeito de Taquari, que informou que Deputado Tortelli é um dos melhores deputados que já passaram pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul e é um representante legítimo dos municípios, do pequeno agricultor. Ressaltou que a desculpa de um pedágio é sempre investir porque o Estado não tem dinheiro, mas que não é contra o pedágio. Relatou que 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. Questionou 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 e dar quase R\$ 100 por carro. Por fim, informou que ninguém quer que a empresa não ganhe, pois ela tem que ganhar para estar investindo, mas não se tem que só dar para a empresa, mas sim para os municípios e população. Em continuidade às manifestações foi chamado o senhor Flávio Lammel, que informou que é ex-prefeito de Victor Graeff, presidente da FAMURS e representa o Deputado Ronaldo Santini. Relatou que esteve em Joinville, saindo de Porto Alegre, pagando dois pedágios dentro do Rio Grande do Sul, no total de R\$ 20,80 e depois da ponta de Santa Catarina até Joinville mais três pedágios de R\$ 2,60, totalizando R\$ 7,60, em uma estrada maravilhosa. Relatou que o estado já contribuiu com a Lei Kandir enormemente e também com o FPE, mas quando necessitam de investimento, não vem. Questionou qual a integração com Torres e informou que a integração se dá do Porto com Rio Grande e sugeriu que se estabelecesse um prazo para a duplicação até o quinto ano. Em seguida, foi chamado o senhor Edson Ivo Stecker, vereador de Soledade, que informou que o senhor Marcelo Fonseca merece a taça pela sua colocação e a sua apresentação, vendendo o seu produto, que ele é o melhor vendedor que conhecia, pois disse que o pedágio gera empregos. Questionou a ausência de discussão sobre caminhões, pois se trata da parte mais interessada que transporta tudo o que já foi falado pelos prefeitos, pelas autoridades, em especial da região norte do Estado. Informou ser totalmente contrário à concessão e a duplicação poderia ser feita com recursos do IPVA e questionou como se chegou a uma tarifa a R\$ 0,12 o quilometro, informando que seria favorável aos pedágios, se existisse uma duplicação e viesse discutir a tarifa, mas primeiro duplicar para depois cobrar. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Gustavo Baldissera, vereador de Soledade, que informou que na terça-feira, 14 de março, foi realizada no bairro Botucaraí uma audiência pública para ouvir a comunidade soledadense e informa também que esteve presente na audiência de Lajeado, de Porto Alegre e destaca a sua preocupação com a construção de obras que visem a garantir a vida das pessoas que residem nas margens destas rodovias. Destaca que no bairro Botucaraí são quase 5 mil pessoas que lá residem e são diversos acidentes que acontecem todos os anos com vítimas fatais, fazendo um apelo para que haja a previsão no edital, de uma forma clara e concisa, da implementação dos tão sonhados redutores eletrônicos de velocidade, uma luta histórica do povo de Soledade, além das construções das vias laterais ou ruas marginais, dentro do km 245 a 247, que não está previsto no item 3.2.1.2, do PER, bem como a realocação e a construção de mais uma passarela e que no edital a previsão de construção seja de acordo com o cronograma de ampliação e capacidade. Reforça ainda a necessidade de construção imediata das passarelas porque é um dispositivo que vai evitar acidentes e vai salvar vidas, além da implementação do sistema de iluminação na rodovia no perímetro urbano. Em seguida, foi chamado o senhor Pablo Vaz, professor do movimento contra os pedágios de Soledade, que relatou que para que acontecesse essa audiência a população teve que mover muito: o Poder Executivo e os deputados e em nenhum momento o povo tem que suplicar alguma coisa, principalmente pra praças de pedágios que vão estar na cidade por 30 anos. Ressaltou ainda que a mesa e os técnicos não olharam nos olhos da população e os xingaram de caipiras interioranos. Destaca que é professor de história, não técnico nesse edital, mas viu muitos técnicos que falaram que é um edital totalmente errado e que não serve para o município, pois existiam cálculos que chegavam a 110% e uma criança do 5º ano sabe que não existe tal cálculo, além de duas praças de pedágio que cercam a cidade, sendo que não tem nenhuma forma de justificar, especialmente na região mais pobre do Rio Grande do Sul, primeiro lugar em analfabetismo. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Eduardo Vaz, vereador de Fontoura Xavier, que se demonstrou contra os valores de tarifas e prazos de concessão desse projeto, pois há pagamento de IPVA e tantos outros impostos, relatando que um só carro que trafegue duas vezes por semana nessa rodovia gastará R\$ 35 de ida, somando-se à volta, R\$ 70; duas vezes por semana, R\$ 140; quatro vezes por mês, R\$ 561; e, doze vezes por ano, R\$ 6.000. Questionou qual será o valor pago por veículos de cargas e qual valor chegará ao longo dos 30 anos de concessão, destacando que os combustíveis, alimentos, fretes, transporte, ficarão mais caros, proporcionando até mesmo, um negativo impacto financeiro no dia-a-dia. E relatou ainda que há melhorias sendo feitas com recursos públicos, outras já concluídas, em pontos-chave da rodovia, tais como as novas faixas estendidas desde São José do Herval à Soledade e melhorias no trevo da Vila Assis, reforçando que não é a inflação que estoura e sim, os valores da corrupção. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Cristian Sangali, servidor público do Movimento Contra os Pedágios de Soledade, que reforçou que a população não pode aceitar esse modelo, pois é muito oneroso. Elogiou a apresentação do senhor Marcelo e informou que a tarifa dos caminhões é preço da tarifa multiplicada pelo número de eixos, logo um caminhão para ir de Soledade a Porto Alegre e voltar

vai custar R\$ 400, o que vai causar o aumento do gás e alimentos. Questionou também a participação do governo nesse projeto e informou que não vai ter nenhuma. Logo depois foi chamado o senhor Deputado Estadual Altemir Tortelli, que relatou ter sido o último a falar na audiência do dia anterior, quase 10 da noite, e que participou da audiência em Lajeado e em Porto Alegre e reafirmou o que falei em Lajeado de que a comunidade está dando um banho de sabedoria, de civismo e de sinalização para o governo de que não vai mais ter política de “goela a baixo”, logo o Governo tem que compreender que a diferença para a comunidade, entre um projeto de investimento de recursos públicos e, uma região, como duplicar um asfalto, e um projeto 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, pois duvida que uma concessionária pegue de seu dinheiro para fazer investimento, mas sim dinheiro que é do povo, do FAT, do FGTS, que vai pro BNDES. Solicitou que se respeitem as pessoas e suas opiniões, pois concessão é um assunto muito sério, com 13 bilhões de investimentos e quem vai pagar são os empresários, os cidadãos e os agricultores que vão receber os produtos com os preços mais altos nas suas casas. Destaca ainda que acha 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. Relata ainda que em Porto Alegre a mesa informou que irá ouvir a população, mas ainda não chamou a população para ser ouvida. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou o senhor João Lauri Lerner, que parabenizou o senhor Marcelo por ser um grande vendedor, que vende ilusões e consegue até vender casa pegando fogo e solicitou que se fizesse uma correção, pois ele falou que as praças de pedágio renderiam 12.000 empregos, mas não tem onde colocar 12.000 pessoas em quatro praças de pedágio. Ressaltou ainda que seria necessário R\$ 12 bilhões para asfaltar o Brasil de ponta a ponta e que segundo dados da Polícia Federal, nos roubos da Petrobrás foram roubados quase R\$ 46 bilhões, então informou que o Brasil é um país riquíssimo e aqueles que pagaram propina para o Governo estão presos, mas aqueles políticos que receberam propina, além de não terem devolvido nenhum centavo, estão soltos. Destacou ainda que uma praça de pedágio arrecada mais ou menos R\$ 8 milhões por mês, quatro praças de pedágio, R\$ 32 milhões. Finalizou sua fala dizendo que inveja a organização dos bugres, dos índios de Nonoai, que quando eles têm uma coisa para reivindicar botam um tronco de eucalipto no asfalto e não passa ninguém e, conseguem o que querem. O senhor Presidente informou que como se chegou a vinte contribuições serão feitos alguns esclarecimentos pela mesa diretora. Em seguida foi chamado o senhor Stéphane Quebaud que informou que o primeiro ponto que foi levantado pela senhora Cíntia Agostini diz respeito à formação de um grupo de trabalho pra acompanhar a concessão ao longo do prazo dela, mas isso, na verdade já existe e está previsto em lei, no artigo 30, da lei das concessões, e conseqüentemente, a ANTT já tem um regulamento a respeito e todas as concessões, chamado GPT - Grupo Paritário de Trabalho, que é composto por representantes do Poder Concedente, da concessionária e dos usuários da rodovia. Declarou também a PRF comprovou que conseguiu encontrar todos os dados no site da ANTT e há cerca de 3 mil páginas de relatórios, dezenas de planilhas, inclusive com preço de interseção, duplicação e de ambulância. Informou que a questão da garantia de proposta trata-se de uma forma de evitar que qualquer pessoa chegue no momento do leilão e se disponha a virar uma concessionária, mas não é uma empresa qualquer que pode assumir este empreendimento, deve-se evitar aventureiros. Informou também que é preciso apresentar os resultados ao TCU. E sobre a questão de uma isenção de tarifa para os veículos emplacados nos municípios que estão sendo atravessados pela rodovia há alguns casos de prefeituras que fazem um convênio com a concessionária que em troca de uma redução da parcela do ISSQN negociam uma parte de isenções. Informou que o PER é um caderno de obrigações que a concessionária tem que seguir, onde tem toda a descrição do que ela tem que fazer e não fazer, inclusive aquaplanagem. Reconheceu que há um erro no PER, onde consta um total de 110% e confirma que nos estudos, na verdade, se trata de 100%, logo foi simplesmente um erro formal na escrita do texto. Sobre a CNT, informou que ela faz essa pesquisa há 20 anos, nas 27 unidades da federação e analisa o pavimento, utilizando metodologia de gestão de pavimento americano, que é um manual que se chama HDM e se estima ser uma fonte muito confiável. Ressaltou que se está apresentando um projeto que vai se ajustar de acordo com as contribuições para depois apresentar os estudos para o TCU, para depois publicar o edital para licitação e não se fez, de forma alguma, a licitação. Por fim, informou que foi dito que a ANTT não instalou balança no trecho e que, portanto, o pavimento está rachado, mas destaca que a ANTT não tem responsabilidade sobre o trecho ainda. Em seguida, o senhor Fábio de Freitas referendou que em hipótese nenhuma houve nenhum tipo de chantagem, nenhum tipo de constrangimento por parte do Ministério dos Transportes ou do Governo Federal à população local ou aos gaúchos.

Destacou que só de obras do PAC o Ministério dos Transportes tem, se somar o modal à disposição do DNIT, R\$ 50 bilhões de obras contratadas, algumas ainda não iniciaram, outras já iniciaram, e no ano passado, o DNIT teve R\$ 2,5 bilhões pra executar essas obras, porém nesse ano ainda não saiu o contingenciamento, que sairá na semana que vem, e esse ano se fosse usar a LOA inteira, ele teria R\$ 3,5 bilhões, logo estimou que levaria em torno de 30 (trinta) anos, com os níveis orçamentário de hoje à disposição do DNIT, para concluir as obras já contratadas. Lembrou que o DNIT, em 2013, tinha no seu orçamento R\$ 4 bilhões para fazer a manutenção de todas as rodovias federais (54.000 km) e que em 2014, 2015 e 2016, esse orçamento foi diminuindo, chegando apenas a ter apenas R\$ 2 bilhões em 2015 e R\$ 3 bilhões no ano passado, porém esse ano conseguiu-se recuperar o valor que de 2013 para manutenção que é de R\$ 4 bilhões. Destacou ainda um outro problema relativo aos componentes do insumo asfáltico para se fazer qualquer tipo de obra, nesse mesmo período, aumentaram, só o CAP asfáltico em 70%. E informou que quando alguém contrata uma empresa para poder fazer uma restauração, por trás contrata também a moça que vai fazer a comida, a moça que vai fazer a limpeza, ou as empresas que vão tomar conta desses serviços. E citou o exemplo da cidade de São Paulo, que na década de 50 pegou todas as suas rodovias transversais e horizontais que ligavam ao seu fluxo-destino de exportação, que é o porto, e concedeu todas, além de fazer investimento e duplicação em todas e em nenhuma dessas regiões diminuiu o emprego, diminuiu indústria ou diminuiu a atividade econômica. Informou ainda que a duplicação é no final do 2º ano por questões práticas de licenciamento e de engenharia, pois se tem que fazer um projeto, logo, caso se coloque a duplicação do 2º para acabar no 8º ano, isso tem um custo e isso representa um percentual "X" na tarifa, mas se ela puder, em vez de acabar no 8º, acabar no 9º ano, ou seja, dividir um pouco mais os quilômetros, que são duplicados a cada ano, isso significa uma economia, isso baixa um pouco a tarifa. Destacou também que quando se inclui uma via marginal ou outra passarela, isso também tem um reflexo na tarifa, mas está disponível a planilha de cálculo dos custos, sem nenhum tipo de segredos, sem nada a esconder. Por fim, informou que nos primeiros 13 meses da concessão a concessionária te, que mapear os pontos de apoio para apresentar a ANTT e ela autorizar a construção, como está na Lei dos Caminhoneiros. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Marcelo Cardoso Fonseca, que informou que a equipe técnica não busca confrontação, nem desmentir ninguém. Informou que o Governo hoje tem 15 (quinze) projetos em estudo e cada um com uma realidade diferente, que tem necessidade de investimentos diferentes. Informou que tem muito orgulho de ser gaúcho, embora já esteja radicado em Brasília há 8 anos e em nenhum momento a equipe técnica pensou em colocar um projeto goela a baixo da população gaúcha. Relatou ainda que os salários da equipe técnica estão disponíveis no Portal da Transparência e no dia anterior fizeram acusações de que os salários são de R\$ 100.000 (cem mil reais) e isso o deixou muito chateado. Relatou que os documentos relativos à concessão estão disponíveis no site da ANTT (www.antt.gov.br) e projetou na tela o referido site e informou que quando viaja nem precisa se preocupar em fazer o download dos arquivos antes, porque trazendo seu computador ele pode fazer pesquisas pra poder responder melhor aos questionamentos da população. Demonstrou a localização da planilha MEF e informou que a equipe gostaria muito de poder colocar todas as obras em 5 (cinco) anos e que Governo Federal já tentou fazer isso numa gestão passada e hoje se vê contratos que estão indo à ruína em função de um modelo muito concentrador de obras. Informou que no MEF a planilha está vinculada, logo ao se mexer no investimento gera-se nova tarifa. Explicou que o valor do dinheiro no tempo se refere a investimentos que vão mais para o final da concessão e eles tendem a pesar bem menos na tarifa por ser uma questão de juros. Explicou ainda a questão do tempo de concessão, então, quando se fala aqui em 15 (quinze) anos de concessão, mas ao se fazer isso se terá um modelo semelhante ao que foi feito nesse Estado, que é de baixos investimentos, isto é, o modelo dos polos estaduais. Relata também que leu o relatório da CPI dos polos estaduais e que também aprendeu muito com o professor Senna, professor da UFRGS especialista em concessões. Explicou também que para que uma concessionária entre é muito importante que se tenha, no mínimo, um incentivo para ela, ou então não haverá ninguém que queira fazer esse serviço. E informou ainda que se sabe que o momento atual não é fácil, então o reflexo é total nisso. E relatou que os contratos atuais da ANTT preveem mais 30 (trinta) anos como possibilidade de prorrogação, mas isso não pressupõe que o contrato seguirá igual e com a mesma tarifa e solicitou que os interessados dessem uma olhada na MP-752/2016, que ainda está tramitando no Congresso. Em seguida foi chamada a senhora Mariela Portz, vereadora de Lajeado, que informou que desde que lançaram esse edital, em janeiro desse ano, a população do Vale do Taquari se dedicou a escutar, aprender e a tentar entender todo o tipo de concessão em rodovias no Brasil, no mundo e, principalmente essa proposta. Destacou que o Professor Senna disse que no Estado vão se colocar mais praças de pedágio e que o Secretário de

Transportes hoje teve uma fala um pouco diferente da de ontem. Informou ainda que o governo diz que esse contrato é bom, haverá geração de emprego e renda, mais arrecadação de impostos para os municípios, mas isso não é verdade e se fosse tão bom, os freteiros em São Paulo, as associações de transportadoras não estariam minguando, passando as cancelas de São Paulo, pois os caminhões não estão tendo dinheiro para fazer a manutenção. Relatou ainda que quando o governo diz que esse contrato não tem interesses políticos por trás dele, ela informa 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 (sessenta) anos. Informou ainda que quando se diz que vão duplicar o trecho de Marques de Souza, no edital não diz que tem a duplicação de ponte e questionou como é que vão duplicar um trecho numa cidade urbana, de 7 (sete) quilômetros com oito pontes. Relata que o Governo foi omissos porque até hoje não duplicou a rodovia e sugeriu que se deve parar esse contrato e deixa entrar um novo governo para continuar a discussão. Em continuidade às manifestações foi chamado o senhor Sergio Rodrigues da Silva, vereador de Soledade, que relatou que no pedágio passado se deixou uma triste realidade para a população, pois dependendo da forma como o veículo sair da pista de rolagem, há 50 (cinquenta) cm de desnível que podem tombar um carro. Relatou ainda que haverá duas praças de pedágio nesse território, praticamente no perímetro urbano de Soledade, sendo que a região do Alto da Serra do Botucaraí é uma das regiões mais pobres do Estado e essa população humilde precisa ser levada em consideração. Em seguida foi chamado o senhor Luiz Carlos Vizzoto, vereador de Soledade, mas por estar ausente foi chamado o senhor Antônio Portela de Castro, vice-prefeito de Fontoura Xavier, que informou que gostaria que essa audiência pública não fosse para se ter um debate onde a população tem que se defender, pois o povo está sendo massacrado pelo Governo, relatou ainda que gostaria que o senhor Secretário dos Transportes pudesse escolher onde se iniciaria a primeira obra, rumo a Barros Cassal, rumo à Arvorezinha e rumo a Espumoso. Questionou para onde vão as sobras do IPVA e das multas e informou que os funcionários das praças de pedágio são despreparados. Questionou também se foi feita uma análise do impacto de quantos mil desempregos esse pedágio vai criar e se o povo brasileiro e o povo do Rio Grande têm que pagar por erros governamentais. O senhor Presidente chamou, em continuidade aos inscritos para manifestação, o senhor Luiz Carlos Vizzoto, que relatou que as pessoas esperam quando votam em um representante, em um deputado, que eles os representem e os defendam e que é lamentável que o senhor secretário Pedro Westphalen esteja favorável ao pedágio, devendo olhar um pouco pra Espumoso e para Barros Cassal. Informou ainda que esses pedágios vão sacrificar os caminhoneiros e os universitários de Soledade e que espera há quarenta anos uma lombada eletrônica, um redutor de velocidade, para ceifar menos vidas, daquele povo que mora no bairro Botucaraí e que escutando o senhor Pedro Westphalen, o senhor Cajar Nardes e o senhor Zanchin, a população fica triste. A seguir a palavra foi concedida ao senhor Fábio Fischer, assessor do deputado Lucas Redecker, mas por estar ausente foi chamado o senhor Sergio Luiz Kniphoff, vice-presidente da AVAT, que informou que ontem saiu da audiência de Lajeado quase às 22 horas e ela terminou só 22:20, reforçando que tem muita proximidade com essa região e gostaria de salientar duas coisas que lhe deixam um pouco preocupado: relata que participou das outras audiências e o que se preocupou com as notícias do dia seguinte que ou se tem pedágio e as estradas são duplicadas ou se não tem pedágio e as estradas não vão ser duplicadas e que o Estado não tem capacidade de investimento e 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, além de dizerem nos jornais que as manifestações políticas contra os pedágios não devem inviabilizar a concessão. Relatou ainda que no programa "Atualidade", da Rádio Gaúcha, foi entrevistado o professor Senna que disse que a audiência de ontem serviu de palanque político de promoção pessoal para muitos candidatos e que isso é um desrespeito com os prefeitos que estavam presentes. Informou que no dia anterior o vereador Leandro da Rosa, em um público de 600 (seiscentas) pessoas, questionou quem ali era a favor dos pedágios e apenas de 6 (seis) a 8 (oito) pessoas levantaram o braço. Informou ainda que realizou uma pesquisa no Facebook com quase 9 mil acessos, dos quais 97% eram contrários ao pedágio. Informou que ontem a mesa técnica em suas explicações, em nenhum momento trouxe a possibilidade dos pedágios não acontecerem. E informou que 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". Em seguida foi chamado o senhor Salvador Alvori Moraes dos Santos, agricultor de Soledade, mas por estar ausente foi chamado o senhor Manir Zeni, advogado e cidadão de Soledade, que relata que foi fazer uma audiência em Cruz Alta e passou pela estrada de Soledade a Espumoso e que estava um horror; e que passou de Espumoso a Ibirubá e a estrada estava

razoável; que passou de Ibirubá a Cruz Alta, a estrada de primeiro mundo, mas que a região de Soledade e Barros Cassal não está recebendo os investimentos necessários e que não é possível pagar pedágio pra ver investimentos daqui a 10 (dez) anos e que é preciso que simultaneamente, ao início do pedágio comecem a serem feitas as 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. Relatou que estava preparando uma petição inicial de uma ação civil pública para fazer com que, obrigatoriamente, tivesse uma audiência pública em Soledade, que é o principal polo dentro deste contexto e alerta que quando o edital definitivo for lançado, a população deve estar habilitada a impugnar aquilo que não os interessa no edital. Como o senhor Pedro Westphalen foi citado, o senhor Presidente concedeu-lhe a palavra, que informou que a manifestação foi injusta e oportunista e que é preciso ir para Gonhonhem e nas Missões, para ver como é que estava há dois anos e reforçou que do jeito que a população pode acusar, a pessoa pode se defender, pois isso é democracia. O senhor Presidente reforçou que todos são tratados com respeito e que se está tentando conduzir a audiência da melhor forma possível, num bom clima. Logo depois foi chamado o senhor José Pedro Turela, que relatou que já foram atingidos quase todos os objetivos dessa audiência e que está representando a Coagrisol e também o Sicred de Botucaraí. Reforçou que são contrários ao edital e a essas duas praças de pedágio em uma distância em torno de 34km, bem como aos valores do pedágio. Informou que a duplicação da BR-386 é essencial para a região toda e que se deve iniciar a cobrança juntamente com a duplicação, além de necessitar de contribuição do Governo Federal no projeto, pois essa conta não pode ser paga só pela população. Ao término da manifestação, o senhor Presidente chamou a senhora Livia de Fátima Veiga Miranda, do Movimento Contra os Pedágios, que informou morar no Botucaraí e que solicita mais redutores e uma passarela, pois seu filho morreu ali e vai morrer muita gente ainda, porque tem trabalhadores, pais de famílias, que trabalham e cruzam muitas vezes ali. A próxima a se manifestar foi a senhora Anir Pedroso, do Movimento Contra os Pedágios, que informou que é contra o pedágio e é preciso de pavimentação na BR-386, pois está morrendo gente. Em ato contínuo, a palavra foi concedida ao senhor Altair Hoerlli, presidente da ACIC, que informou representar a associação comercial e que as manifestações foram coletadas junto aos empresários. Relata sua discordância ao representante legislativo de Lajeado, que tem o desejo de que não se estabeleçam as praças de pedágio, mas os empresários têm outra percepção, pois o pedágio reforça a ideia de evolução, investimento, trabalho, além de ser preciso entender também as limitações que se colocam dentro das estruturas econômicas e financeiras que foram colocadas até o momento. Informou que suas demandas são a impossibilidade de se existir praças com essa proximidade, que o pedágio tem que ser imediato, que o prazo limite pra finalização desses investimentos principais tem que ser muito mais apertado do que está, que os valores têm que ser analisados, que foi muito inteligente a abertura para o mercado internacional para que investidores viessem participar dessas licitações, que é preciso revisar o prazo de exploração, pois é um prazo muito longo e exagerado, que as concessionárias tenham uma estrutura de custos mais adequadas, que São Paulo tem 44 milhões de habitantes, tem 142 praças de pedágio, o Paraná tem, aproximadamente, 12 milhões de habitante e 44 praças de pedágio e o Rio Grande do Sul tem 22 praças de pedágio. Informa ainda acreditar que o pedágio seja uma realidade sem volta, uma realidade mundial e que 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. O senhor Presidente chamou os senhores Paulo Aueda, vereador de Fontoura Xavier, José Elton de Moraes, vereador de Soledade, Antônio Silva Heninger, professor do Movimento Contra os Pedágios, Olavo Batista Surreiro, presidente da Câmara de Vereadores de Fontoura Xavier, mas por estarem ausentes foi chamado o senhor Alessandro Gasparin, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Soledade, que informou falar em nome dos agricultores e familiares da região, cuja população é de 140 mil habitantes e a região é essencialmente agrícola. Solicita que se faça um estudo dos impactos sociais e econômicos na região com a possível instalação desses pedágios e reforça que os agricultores vão pagar a conta duplamente com a instalação dos pedágios, porque o diesel que chega para alimentar as máquinas estará mais caro, mas quando os agricultores forem vender os seus produtos, não poderão repassar os valores, porque esses são postos pelo mercado. Reforça que os agricultores são totalmente contra a colocação de pedágios, porque vai impedir o desenvolvimento da região e que o edital tem muitas falhas. Em seguida foi chamado o senhor Juliano de Sá, assessor do presidente da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, mas por estar ausente foi chamado o senhor Alisson dos Santos, do PT de Soledade, que informou estar muito apreensivo com essa audiência, mas ficou muito feliz com a postura de diversos parlamentares, vereadores, do prefeito de Soledade, que se colocaram contra este edital. Reforçou

que quando se chega na tribuna e diz que este modelo não serve, o modelo que está posto pela ANTT é esse e praça de pedágio mais para lá ou mais para cá, não muda o modelo, ele é o mesmo, mas não é o momento de fazermos concessão, deve-se lutar pela duplicação da BR-386. Em seguida foi chamado o senhor Junior Berté, vereador de Soledade, que foi substituído pelo seu pai, o senhor Juarez Berté, que informou que a palavra pedágio transmite um trauma para a região e que hoje a situação está muito difícil. Relatou que em 1988 foi vereador e já brigava, inclusive paralisando, certa vez, o trânsito da BR-386 para pedir melhorias na rodovia, tais como um trevo de acesso que desse segurança para quem chega em Soledade, redutores de velocidade, mas até hoje, passados 30 (trinta) anos, nada disso aconteceu. Ressaltou a necessidade de se avaliar a localização das praças de pedágio e que o Governo Estadual não tem recursos e é inevitável que vão ser instaladas as praças de pedágio, mas é preciso discutir tarifa e antecipar, o quanto antes, as obras para se ter um pouco de segurança. Em seguida foram chamados os senhores Dirlei Campos Santana, presidente da Associação dos Moradores do Bairro Botucaraí, George Eusébio Prates de Moraes e Neuri Schurman, mas por estarem ausentes, foi chamado o senhor Felisberto Godoi da Rosa, que informou que a população não é boba e não se deve dizer que a discussão está melhorando. Relatou que no dia anterior em Lajeado uma autoridade de Bom Retiro do Sul levantou e questionou o senhor Fábio que no trevo de Bom Retiro do Sul não precisava uma passarela e no projeto tem uma passarela que deve ser retirada. Relatou também que o prefeito José Flávio falou que houve acidente com uma ambulância a menos de 2km do pedágio do Brito, e que aquaplanou e o senhor Fábio fez uma explicação melosa, aprofundada tecnicamente, meio dormindo, sonolento, e disse que os estudos são muito perfeitos. Ressaltou que se trata da região mais pobre do Estado do Rio Grande do Sul, que tem o maior índice de mortalidade infantil, que tem o maior índice de analfabetismo, que tem a renda per capita menor do Estado do Rio Grande do Sul, está sendo, mais uma vez, escravizada, roubada por duas praças de pedágio. Em seguida foi chamada a senhora Mônica Schenatto, assessora de gabinete da 25ª CRE, que por estar ausente foi chamado o senhor Jorgenei Sergio de Souza, vereador de Soledade, que disse que a peleia só é válida quando os guerreiros são fortes e relatou que a população da região teve 15 (quinze) anos de pedágio em Soledade e que o Governo Federal tem por obrigação fazer a duplicação do dessa rodovia, não é preciso entregar pra iniciativa privada. E informou que se for preciso, a população vai fazer como os índios e trancar a rodovia. Em seguida foram chamados os senhores Moisés Santos, Hélio Freitas e Edson Brum, deputado estadual, mas por estarem ausentes foi chamada a senhora Maria Arlindo Daroit, empresária, que se colocou como cidadã de um país que está atravessando sérias dificuldades financeiras, morais, econômicas e de toda a ordem, destacou a apresentação do senhor Marcelo, que colocou a importância dos condutores desse trabalho ao diálogo, a ouvirem as reivindicações da comunidade. Informou ainda 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 e informou que é totalmente a favor da duplicação da BR-386, pois ela é vital para o Rio Grande do Sul por passar progresso, o alimento, o desenvolvimento do Rio Grande do Sul. E informou também ser totalmente a favor dos pedágios, como representante da iniciativa privada, como ex-dirigente do principal hospital da região do Botucaraí, mas faz ressalvas importantes e decisivas quanto ao tipo de edital que está sendo colocado, pois é preciso rever a época em que as reformas sejam colocadas, o número de praças de pedágio e a existência de duas praças de pedágio em 30km de distância um da outra e, se possível, o preço das tarifas. E destacou a importância das obras paralelas à rodovia para resolver os problemas dos municípios, onde se concentram a maioria das populações abrangidas por este edital. O próximo a ser chamado pelo senhor Presidente foi o senhor Leonir Cardozo, prefeito de Sarandi, que pediu para que esse projeto de duplicação alcance a cidade de Iraí e, principalmente, Sarandi, que integrava a antiga concessão. Solicitou ainda que a partir do momento que é entregue para a concessionária se iniciasse a operação dos pedágios e informou também que se sabe que deve ter ali, gordura, por que esse é um edital de concessão e quem sabe venham outras empresas. Em seguida foi chamado o senhor Jairo Zandoná, vice-presidente da CIERGS, do Rio Grande do Sul, que informou ser da empresa Águas Minerais de Sarandi e também representa o CIERGS, Centro das Indústrias do Rio Grande do Sul, junto à Federação das Indústrias, e que precisa que essa rodovia vá até Iraí, na divisa com Santa Catarina e que a estrada da produção começa daqui para trás, Carazinho, Nonoai, Santa Rosa e Palmeira das Missões. Destacou que a tarifa é um absurdo e essa concessão vai ter toda a BR-101, que está pronta, toda a de Lajeado a Porto Alegre, que está pronta, então grande parcela desta obra está pronta e reforçou que sem pedágio não vai ter estrada. Informou que 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. Questionou se é uma concorrência internacional e sugeriu que se abrisse esse edital para baixar custos, botar o BNDES, fazer os centros urbanos primeiro, sugerir que os municípios possam contribuir com o ISSQN, baixando a alíquota para 1%. Em continuidade às manifestações foi chamada a senhora Marilda Borges Corbelini, vice-prefeita de Soledade, que informou que não quer ser repetitiva e informou que este modelo que está posto não serve para a população, pois não se pode ficar ilhados entre dois postos de pedágio e a população não pode e não tem condição de pagar esses valores. Em seguida o senhor Presidente informou que lista de inscritos chegou ao fim e questionou se mais alguém gostaria de se manifestar. A palavra foi concedida ao senhor Jair Trautmann, topógrafo, que informou se preocupar com a questão de quem assumir essa concessão vai ter um passivo, uma série de obrigações e ações da concessionária CONCEPA e que o pessoal de Cachoeirinha, Movimento Livre Acesso a Freeway, ingressou com uma ação para impugnar a participação dela na próxima concorrência. Relatou ainda a questão de que ficaria um vazio de estrada ruim entre Sarandi e se preocupa com o reajuste de 15% num pedágio, bem como a com a questão de vias urbanas que cumprem função de rodovias estaduais. Em seguida a palavra foi concedida ao senhor Stéphane Quebaud para fazer esclarecimentos, o qual informou que as pontes serão duplicadas e que a questão do desnível de 50 cm entre a pista e o acostamento será mitigada, pois está prevista no PER logo no início da concessão, limitando esse desnível para 5 cm. Informou ainda que as questões de obras sem travessias urbanas que não foram previstas, de redutores de velocidade, da questão das praças, serão devidamente analisadas. O senhor Marcelo Fonseca, em complemento, informou que a metodologia de cálculo de empregos leva em consideração para empregos diretos o que já está previsto no projeto, então, é muito claro no projeto, todos os trabalhadores que estão lá (desde os operadores, administração da concessão, todos os serviços que são prestados, os motoristas dos veículos que fazem inspeção, tudo o que as concessionárias têm de serviço, de forma geral); e os empregos indiretos são gerados a partir de uma metodologia do BNDES que considera os efeitos de irradiação da circulação desses valores, a exemplo da contratação de serviços que a concessionária faz e gera outros empregos em cadeia, e o efeito também de mais renda que traz para a sociedade. Informou ainda que em relação aos custos que o pedágio traz, negativos, que traria para a economia de forma negativa, mas cada 1 (um) real investido em obras de ampliação de capacidade, que vem da tarifa de pedágio, há estudos que demonstram isso, há retorno para a sociedade. Informa ainda que o modelo paranaense é muito parecido com o modelo dos polos gaúchos e por último, fala das tarifas para caminhão, isto é, um caminhão de seis eixos paga seis vezes aquela tarifa que foi apresentada, deixando ainda seu contato para maiores esclarecimentos. Em complemento, o senhor Fábio de Freitas informou que a mesa técnica está cumprindo com seus compromissos, não só de fazer novas audiências públicas, como vir, ouvir e fazer as ponderações necessárias para que hajam as alterações, aquelas que forem possíveis e plausíveis no edital, para que atenda à maioria da sociedade e que fica claro, na audiência de hoje, a necessidade da obra, da duplicação, a necessidade do investimento, bem como que há uma disposição de pagar menos do que aquilo que está demonstrado na tarifa-teto. Reforçou que os técnicos estão totalmente abertos ao diálogo com a sociedade para melhorar o projeto e que há um valor de investimentos, valor no tempo dos investimentos, o número de veículos que passam, daí basta dividir e se tem uma tarifa. Destacou ainda que o próprio valor de retorno alavancado de 9,2 se vier uma empresa internacional que tenha outros patamares de retorno lá fora, e sentir confiança suficiente para entrar na região, ele pode fazer uma proposta de tarifa muito menor e muitas vezes nem precisa financiamento do BNDES. Reforçou que se não se resolver a logística do município, estes vão parar de crescer, porque eles não vão ter para onde escoar. E informou que os técnicos vão sair daqui com o compromisso de que esse projeto será muito revisto, muito trabalhado, muito analisado para chegar na sua formatação final e ser reapresentado à sociedade ao final das audiências públicas. O senhor Marcelo Fonseca concluiu que já tem programadas e aprovadas mais duas audiências, a serem realizadas na próxima semana e as informações já estão disponíveis no site da ANTT. Por fim, ao término do pronunciamento e por não haver mais nenhuma manifestação, o senhor Presidente informou 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, Audiência Pública nº 001/2017. Agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a sessão.

Brasília, 17 de março de 2017.

Leonardo Cavalcanti
Presidente Substituto

Vinicius Magnus A. T. de A. Lima
Secretário