GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA DA RECONSTRUÇÃO GAÚCHA

ATA AUDIÊNCIA PÚBLICA – PASSO FUNDO

PROJETO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS RS – BLOCO 2

Aos vinte e três dias do mês de janeiro de 2025, às 14 horas, em ambiente presencial, no auditório da Faculdade de Direito da Universidade de Passo Fundo, UPF (Passo Fundo, Rio Grande do Sul), realizou-se Audiência Pública referente à apresentação e exposição técnica do projeto de concessão dos serviços de operação, exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da infraestrutura de transportes das rodovias integrantes do Bloco 2 de concessões rodoviárias do Estado do Rio Grande do Sul, composto pelos trechos da Rodovia ERS-130 (km 69,19 ao km 97,27), da Rodovia ERS-129 (km 67,55 ao km 163,34), da Rodovia RSC-453 (km 0,00 ao km 29,83), RSC-453 (km 37,97 ao km 96,18), da Rodovia ERS-128 (km 13,89 ao km 30,27), da Rodovia ERS-135 (km 0,00 ao km 78,33), da Rodovia ERS-324 (km 188,12 ao km 292,13) e da Rodovia BRS-470 (km 151,5 ao km 157,6), totalizando aproximadamente 415 km de extensão, cujo Aviso de Audiência Pública Nº 01/25 foi publicado Caderno do Governo do Diário Oficial do Estado de 13 de janeiro de 2025, página 127, na edição nº 9, e no sítio eletrônico https://parcerias.rs.gov.br/rodovias-649f2b1de5fe5, no qual foi igualmente publicado o Regulamento da Audiência Pública.

A Audiência Pública foi instalada com a apresentação das regras da sessão. Na ocasião, foi exposto que, após a dinâmica inicial, seria aberto espaço para as manifestações orais e escritas dos participantes inscritos, sendo informado que as respostas às manifestações ocorreriam logo após o término destas.

Antes da fala de abertura do Sr. Pedro Capeluppi, Secretário da Reconstrução Gaúcha, houve a apresentação dos demais membros integrantes da Mesa Diretora, sendo eles o Sr. Rafael Ramos, Subsecretário de Parcerias e Concessões; o Sr. Mateus Wesp, Assessor do Governador Eduardo Leite; o Sr. Guilherme Martins, Chefe de Departamento a Área de Estruturação de Parcerias de Investimentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); e a Sra. Sendi Lee, Administradora na Área de Soluções de Infraestrutura do BNDES.

Ato contínuo, o Sr. Pedro Capeluppi realizou, com o apoio de arquivo *powerpoint,* uma apresentação geral do projeto de Concessão do Bloco 2. Durante a exposição, dentre outras explicações sobre o projeto, foram abordados, especialmente, as vantagens do modelo de Concessões de rodovias; as 32 cidades beneficiadas pelo projeto (cujas populações representam 17,5% da população total do Estado do Rio Grande do Sul); o nível de serviço a ser exigido nas rodovias do Bloco 2; os investimentos, obras e melhorias previstos no bojo do projeto; a previsão de Conselho de Usuários; as ações de resiliência climática contempladas no projeto; e os benefícios, inclusive de justiça tarifária, decorrentes do modelo de pedagiamento *free flow*.

Encerrada a exposição inicial sobre o projeto, o Sr. Pedro Capeluppi oportunizou a manifestação oral dos participantes previamente cadastrados para a exposição de dúvidas e contribuições relativas à Concessão do Bloco 2. Os interessados foram chamados na ordem de inscrição prévia e tiveram o período de 03 (três) minutos para manifestação, sendo reiterado pelo Secretário da Reconstrução Gaúcha que as respostas seriam dadas ao final do bloco manifestações. Ainda foi informado que, as perguntas que não fossem possíveis de serem respondidas na sessão, seriam atendidas no Relatório da Audiência Pública.

Passando às manifestações orais dos inscritos, chamado o Sr. Lauro Cesar Bedotti, questionou a realização de Audiência Pública em período de férias, em horário de trabalho e com, segundo ele, pouca divulgação – requereu extensão do prazo da Consulta Pública para aprofundamento das discussões. O participante ainda criticou a não realização de Audiência Pública no município de Getúlio Vargas/RS e a necessidade de os usuários, que já pagam tributos, pagaram também tarifa de pedágio – inclusive para trabalhar em municípios próximos. Por fim, questionou o que será feito em relação à saída de Erechin/RS, haja vista que a BR-153, até o km 54, é, segundo ele, de responsabilidade federal. Chamado o Sr. Fernando Luis de Souza, opinou que a tarifa quilométrica do projeto o torna demasiadamente oneroso para a região, sendo, segundo ele, um dos mais caros do Brasil – criticando o fato de o projeto não prever a duplicação integral da rodovia. Nesse sentido, o inscrito ainda demonstrou preocupação com a fuga das empresas do estado, o que, na opinião dele, já vem ocorrendo devido à alta carga tributária, afetando os empregos dos gaúchos. Por fim, se manifestou favoravelmente à "privatização" para combater gestão "cara, lenta e ineficiente" pelo estado. Chamado o Sr. Eliser Cosati, requereu a isenção para os moradores de Coxilha/RS, que, segundo o participante, já existe em virtude de decreto. Chamado o Sr. Flávio Ian, se manifestou de forma contrária ao projeto por não ter condições financeiras de arcar com a tarifa de pedágio. Chamado o Sr. Frederico Andrigo, perguntou sobre os impactos econômicos ao longo da rodovia e se manifestou de forma contrária ao projeto, questionando a necessidade da Concessão. Chamado o Sr. Mário Ângelo, se posicionou favorável à "privatização" mas questionou o valor da tarifa de pedágio. Segundo ele, deveriam ser feitas Concessões apartadas devido às realidades socioeconômicas distintas entre as regiões que compõem o projeto do Bloco 2. Chamada a Sra. Márcia , discursou contra o pagamento da tarifa de pedágio, alegando que já são pagos tributos e que as privatizações das empresas estatais se destinaram justamente a angariar recursos para a infraestrutura. Chamado o Sr. Jairo de Souza, perguntou o custo da tarifa de pedágio para caminhoneiros e manifestou que deve ser pago, alternativamente, Imposto sobre a Proriedade de Veículo Automotor (IPVA) ou a tarifa de pedágio. Chamado o Sr. Márcio Patussi, criticou o número de praças de pedágio e a redução das duplicações previstas no projeto, se comparado ao projeto anterior do Bloco 2. O participante relatou temer a necessidade de novo aporte público no futuro e questionou a incidência de multas por evasão em decorrência do Free Flow. Chamado o Sr. Fernando da Silva, manifestou temor com o impacto da cobrança de tarifa de pedágio para a população de baixa renda e discordância com o projeto de Concessão neste momento, o qual, segundo ele, deveria ser discutido em 2027 ou 2028 (indicou que, neste momento, deveria ser discutida a reconstrução dos municípios atingidos pela chuva). O inscrito também criticou a realização da Audiência Pública em horário comercial. Chamado o Sr. João Paulo Moroso, indicou que o pagamento de tarifa de pedágio na ERS-324 irá onerar a produção local, razão pela qual questionou se haverá isenção de tarifa. Chamado o Sr. Vilmar Zanchin, solicitou alteração dos locais das praças, valores de tarifas de pedágio e prazos de execução das obras. Além disso, requereu a ampliação do prazo de Consulta Pública para que a sociedade civil se aprofunde sobre o projeto. Chamado o Sr. Evando Silva, solicitou prorrogação do prazo da Consulta Pública e mais informações sobre o projeto (especificamente sobre valores, de localização e de início das obras). Por fim, o convidado defendeu o pagamento de tarifa de pedágio para que se promova o desenvolvimento. Chamada a Sra. Janice Fernandes, apontou que entregará requerimento com posicionamento de 21 municípios e requereu a ampliação das discussões a demais municípios, com a prorrogação do período de Consulta Pública. Ademais, demonstrou preocupação com os municípios "satélites" da concessão, os quais, segundo ela, potencialmente serão atingidos pelo fluxo de veículos decorrente das rotas de fuga das rodovias pedagiadas. Por fim, sugeriu criação comissão de municípios que analise planilhas orçamentária e plano de obras para fins de avaliar o custo-

benefício da Concessão. Chamada a Sra. Naura Bordignon, externou que em 2021 o município de Marau/RS já havia liderado movimento contra o pegadimaneto e afirmou que o referido município fará Audiência Pública própria para que sejam trazidas proposituras. Por fim, sugeriu como alternativa que caminhões que trafeguem duas vezes por dia pelo mesmo trecho pague apenas uma tarifa de pedágio. Chamado o Sr. Adriano Dallacorte, frisou que vidas precisam ser preservadas, que o tráfego está muito mais intenso que há décadas, o que diminui a segurança viária e, encerrando a fala, pediu esclarecimento sobre o início da cobrança de pedágio (se será iniciado após a realização das obras). Chamado o Sr. André Saminji, elogiou o projeto, porém indicou que os valores envolvidos seriam inviáveis, razão pela qual, manifestando ser favorável a privatizações, sugeriu que os usuários devem realizar o pagamento de tarifa de pedágio apenas após a reconstrução do Estado (vide tragédias das chuvas de 2024) e a conclusão das obras do Bloco 2. Chamado o Sr. Paparico Bacchi, defendeu que a cobrança de tarifa de pedágio equivale à incidência de carga tributária, se manifestando contrário ao modelo de pedagiamento e solicitando publicidade ao valor da tarifa de pedágio a ser cobrado de caminhões. Chamada a Sra. Nadine, ponderou que o pagamento de tarifa de pedágio é necessário ao desenvolvimento, ressaltando, no entanto, que os valores atuais seriam incompatíveis com a condição socioeconômica da região, razão pela qual sugeriu chegar a um dominador comum e prorrogar o prazo da Consulta Pública – inclusive com a realização de mais Audiências Públicas. Por fim, a participante questionou o fato de a duplicação no Município de Getúlio Vargas estar prevista para o 13º ano.

Ao fim das manifestações orais, indicou-se o recebimento de manifestações escritas para leitura, quais sejam: “Como será feito processo de escolha do Conselho de Usuários?” (de Irineu Daróz); “Na Concessão que estava prevista em 2022, tinha um valor de pedágio proposto. Estamos pedindo redução dos valores. Agora estão propondo valores com mais de 50% de acréscimo, pedimos redução dos valores de tarifa e mais tempo para estudo do que está sendo proposto” (de Renato Anholim Serafim da Correia); “Em nome da rede Tradição de postos de combustíveis, fundada há 5 anos e com atualmente 77 postos, através dessa manifestação informamos que está implementado projeto de investimento que contemplará o hotel, posto de combustíveis centro de convenções, centro administrativo da rede, centro comercial, jardim gastronômico, denominado Complexo 324. Tal investimento estará localizado no trevo de acesso norte do município de Marau/RS. Com isso, solicitação esclarecimentos referentes às melhorias, se irá conter a restruturação desse trevo a fim de que possamos averiguar sobre a viabilidade técnica e legal do respectivo projeto de investimento do grupo tradição. Nossa preocupação é que surjam questões que inviabilizem os acessos rodoviários ao respectivo Complexo 324, investimento que visa o crescimento do município, aprimorando sua infraestrutura, gerando oportunidades econômicas e fortalecendo a identidade local” (de Marja Antunes de Oliveira); “O projeto de terceiras pistas ente Passo Fundo e Ernestina desmonstrou-se desastroso, tanto na execução, mas principalmente no projeto, com terceiras pistas curtas onde só há tempo de um caminhão ultrapassar o outro, criando mais pontos de acidente nos fins das terceiras pistas. Além disso, o uso de faixas contínuas nos trechos com terceira pista está impossibilitando ultrapassagens nos únicos pontos que eram possíveis nas vias contrárias. O resultado é que houve um aumento no nível de acidentes. Esse será o nível de projeto que teremos com a concessão?” (de Juliano Genlen); e “Retirada das curvas, por favor. Explique de quem é o dinheiro do FUNRIGS. A região norte precisa das melhorias propostas nas obras, contudo, são muitos pedágios e as tarifas estão caras. A presente Audiência tem baixa representatividade da sociedade civil, o estado que faça as obras, especialmente na rodovia ERS-135” (de Eva Valéria Lorenzato).

Após a conclusão das manifestações orais e a leitura das manifestações escritas, a Mesa Diretora, sob a coordenação do Sr. Pedro Capeluppi, passou à exposição de esclarecimentos às questões abordadas pelas manifestações.

Em relação ao tema do valor das tarifas de pedágio, explicou-se que as contribuições serão levadas em consideração para que haja avaliação e se chegue a um denominador comum, ainda preservando o equilíbrio entre tarifa de pedágio a ser cobrada e obras a serem executadas.

Quanto ao empreendimento do Complexo 324, esclareceu-se que todos os empreendimentos construídos na faixa de domínio deverão observar as normas do DAER e que já está prevista a duplicação no trecho em questão. Adicionalmente, ressaltou-se que o projeto executivo considerará o que está já construído na faixa de domínio para evitar a máximo impactos negativos nos empreendimentos existentes.

Com relação às terceiras faixas entre Passo Fundo e Ernestina, esclareceu-se se tratar de um projeto inicialmente do DAER e que tem como objetivo aumentar a capacidade da rodovia e seguir as melhores práticas de elaboração de projeto.

Em relação ao processo de escolha do Conselho de Usuários, indicou-se que o procedimento a ser observado é norma da Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul (AGERGS) a respeito do tema.

No tocante à localização dos pedágios eletrônicos, explanou-se que estarão localizados nos limites dos municípios, com o objetivo de impactar o mínimo possível o trânsito dentro dos municípios. Foi dito ainda que o caso de Nova Bassano será avaliado de maneira específica.

Por fim, indicou-se que (i) todas as planilhas e relatórios de engenharia estão disponibilizados e o prazo da Consulta Pública poderá ser prolongado (discussão seria levada ao Governador); (ii) eventual aporte adicional de recursos por parte do estado no projeto também será discussão encaminhada para análise do Governador; (iii) os impactos econômicos do asfaltamento da BR-153 estão precificados no modelo econômico-financeiro (e, portanto, na tarifa); e (iv) os impactos do projeto para municípios serão avaliados por meio de soluções específicas, de modo a considerar as realidades distintas de cada região.

Após os esclarecimentos, o Sr. Pedro Capeluppi manifestou a importância da democracia e do diálogo público sobre avaliações distintas para que seja possível encontrar soluções comuns para melhorar a vida da sociedade civil. Nessa toada, indicou que o modelo de Concessões tem sido a experiência mais eficiente no Brasil e que vem avançando para se garantir uma infraestrutura de qualidade, superando, inclusive, discussões ideológicas.

Antes de encerrar a sessão, o Sr. Pedro Capeluppi ainda esclareceu que a arrecadação de IPVA é insuficiente para investir e ampliar a capacidade de 10.000 km (dez mil quilômetros) de rodovias, até porque metade da arrecadação do tributo é distribuída aos municípios, e que a tarifa de pedágio para caminhões é produto da contagem de eixos, sendo os valores apresentados a tarifa relativa à 01 (um) eixo, devendo, portanto, ser feito o cálculo a partir da multiplicação do valor mencionado pela quantidade de eixos.

Ao final da sessão, foram proferidos agradecimentos e foi declarada encerrada a Audiência Pública.

A presente ata foi lavrada com base na degravação dos registros da cerimônia realizada em vinte e três de janeiro de 2025, motivo pelo qual vai abaixo assinada pelo Presidente da Mesa Diretora, pelos demais representantes do Estado do Rio Grande do Sul e pelos representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, responsáveis pela apresentação técnica do projeto.

Porto Alegre, 23 de janeiro de 2025.

PEDRO CAPELUPPI
Secretário da Reconstrução Gaúcha
Presidente da Mesa Diretora

RAFAEL RAMOS
Subsecretário de Parcerias e Concessões

MATEUS WESP
Assessor do Governador do Estado do Rio Grande do Sul

GUILHERME MARTINS
Chefe de Departamento a Área de Estruturação de Parcerias de Investimentos do BNDES

SENDI LEE
Administradora na Área de Soluções de Infraestrutura do BNDES