GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

Governo do Estado do Rio Grande do Sul

Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul

Relatório de Audiência Pública do Bloco 2

Índice

Sumário

Índice 1
1. Introdução 3
1.1. Introdução do Relatório de Audiência Pública 4
2. Audiência Pública de Passo Fundo 5
2.1. Passo Fundo 6
2.2. Dados do Evento 6
2.2.1. Lista de Participantes 6
2.3. Síntese do Evento 8
2.4. Questionamentos e Contribuições Orais 9
2.5. Contribuições Escritas 13
2.6. Contribuições Escritas apresentadas na Sessão 14
2.6.1. Contribuição nº 01 14
2.6.2. Contribuição nº 02 14
2.6.3. Contribuição nº 03 14
2.6.4. Contribuição nº 04 15
2.6.5. Contribuição nº 05 16
3. Audiência Pública de Lajeado 18
3.1. Lajeado 19
3.2. Dados do Evento 19
3.2.1. Lista de Participantes 19
3.3. Síntese do Evento 21
3.4. Questionamentos e Contribuições Orais 22
3.5. Contribuições Escritas 27
3.5.1. Contribuição nº 01 27
4. Audiência Pública de Venâncio Aires 29
4.1. Venâncio Aires 30
4.2. Dados do evento 30

4.2.1. Lista de Participantes 30
4.3. Síntese do Evento 32
4.4. Questionamentos e Contribuições Orais 34
4.5. Contribuições Escritas 38
4.5.1. Contribuição nº 01 38
4.5.2. Contribuição nº 02 38
4.5.3. Contribuição nº 03 38
4.5.4. Contribuição nº 04 39
4.5.5. Contribuição nº 05 39
4.5.6. Contribuição nº 06 39
5. Termo de Encerramento 41
6.1. Termo de Encerramento 42

1. Introdução

1.1. Introdução do Relatório de Audiência Pública

Está apresentado, a seguir, o Relatório de Acompanhamento de cada um dos eventos de Audiência Pública realizados no Estado do Rio Grande do Sul, entre os dias 23 e 24 de janeiro de 2025, no bojo da Consulta Pública publicada no Caderno do Governo do Diário Oficial do Estado de 13/01/2025, sobre o Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul, especificamente do Bloco 2.

Os eventos foram realizados em ambiente presencial e tiveram o objetivo de apresentar as principais características técnicas, econômicas e jurídicas do Projeto, assim como colher as impressões e contribuições de aprimoramento a seu respeito junto à sociedade. As informações apresentadas aos interessados tomaram por referência, os estudos de viabilidade econômico-financeira e as minutas de Edital e Contrato, cujo conteúdo é público e encontra-se disponível para a consulta pública no *data room* disponibilizado no sítio eletrônico https://parcerias.rs.gov.br/rodovias-649f2b1de5fe5.

O relatório, a seguir, sintetiza os eventos realizados e contém a indicação dos representantes do Estado, do BNDES e do Consórcio que compareceram à Audiência, uma breve síntese da dinâmica do encontro, assim como a identificação dos interessados que se manifestaram e os questionamentos, contribuições ofertadas e respectivas respostas apresentadas durante cada uma das Audiências.

Cumpre salientar que não foi possível responder oralmente algumas das perguntas – inclusive escritas – encaminhadas nas audiências públicas realizadas nos dias 23 e 24 de janeiro de 2025. Por este motivo, o presente Relatório apresenta uma sugestão de respostas para os temas abordados nas contribuições orais e escritas destes eventos.

A seguir, estão apresentados, os eventos segmentados por Audiências Públicas.

2. Audiência Pública de Passo Fundo

2.1. Passo Fundo

A seguir, estão apresentados os detalhes do evento realizado na cidade de Passo Fundo:

- Dados do Evento;
- Lista de Participantes;
- Síntese do Evento;
- Questionamentos e Contribuições Orais;
- Contribuições Escritas.

2.2. Dados do Evento

Início: 14h **Fim:** 16h30	**Local:** Auditório da Faculdade de Direito da Universidade de Passo Fundo, UPF (Passo Fundo, Rio Grande do Sul). **Data:** 23 de janeiro de 2025.

2.2.1. Lista de Participantes

Entidade Representada	Denominação	Representante
Estado do Rio Grande do Sul		
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Pedro Capeluppi
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Matheus Wesp
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Rafael Ramos
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Anna Clara Madella Yaginuma
BNDES		
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Guilherme Martins
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Sendi Lee
Consórcio		
QUEIROZ·MALUF·REIS INTELIGÊNCIA JURÍDICA	Queiroz Maluf Reis	Juliana Moitas Nogueira de Menezes
QUEIROZ·MALUF·REIS INTELIGÊNCIA JURÍDICA	Queiroz Maluf Reis	Vinícius de Souza Costeira Leite

LOGIT	Logit	Vitor Canato
LOGIT	Logit	Paulo Pinheiro
LOGIT	Logit	Gabriel Ota
JGP	JGP	Eric Pagliarini

2.3. Síntese do Evento

- O evento teve início às 14h, com a fala de abertura e a leitura do regulamento da Audiência Pública, informando aos presentes a duração do evento, as regras para as manifestações escrita e oral, bem como o tempo disponível para a manifestação de cada um dos interessados;
- Ato contínuo, foi realizada uma apresentação formal do Projeto, conduzida pelo Sr. Pedro Capeluppi, Secretário da Reconstrução Gaúcha e Presidente da Sessão, com o apoio de arquivo em *PowerPoint*. A apresentação expôs as razões que fundamentam a opção por conceder às rodovias em questão e os impactos estimados com o projeto do Bloco 2, agora como parte dos projetos estruturantes do Plano Rio Grande, em razão dos impactos ocasionados nas rodovias pelos eventos climáticos no Estado em 2023 e 2024;
- Adicionalmente, a exposição indicou as 32 cidades que são beneficiadas pelo projeto – cujas populações representam cerca de 17,5% da população do Estado do Rio Grande do Sul –, as características atuais das rodovias integrantes do projeto e os investimentos que serão implementados no âmbito da Concessão do Bloco 2;
- A apresentação descreveu(i) o nível de serviço a ser exigido nas rodovias do Bloco 2, que é até o "C", e que 43% dos trechos rodoviários da futura concessão encontram-se abaixo deste nível; (ii) a previsão de atuação de Conselho de Usuários; (iii) as ações de resiliência climática contempladas no projeto; (iv) e os benefícios, inclusive de justiça tarifária, decorrentes da adoção do modelo de pedagiamento *Free Flow*, bem como a localização dos pedágios eletrônicos;
- Foram descritas as necessidades de melhoria nas rodovias e um cronograma da concessão;
- Com o encerramento da apresentação, foi oportunizada a manifestação dos participantes. As manifestações apresentadas se deram tanto sob a forma escrita quanto oral;
- Com o intuito de viabilizar a manifestação de todos os participantes que se inscreveram, concedeu-se a todos os participantes, a oportunidade de exporem suas contribuições ao projeto no período de 3 (três) minutos. Posteriormente, as contribuições foram agrupadas em temas e respondidas ao final da Audiência Pública;
- O conteúdo das sugestões e perguntas realizadas, assim como a resposta correspondente, encontram-se relacionados na seção seguinte do presente Relatório.

2.4. Questionamentos e Contribuições Orais

Participante	Questionamentos/Contribuições Orais
Lauro Cesar Bedotti	Questionou o fato de a Audiência Pública ter ocorrido em "horário de trabalho", em período de férias e, segundo ele, com pouca divulgação – ferindo o princípio constitucional da publicidade. Adicionalmente, questionou a necessidade de pagamento de tarifa de pedágio, inclusive para trabalhadores de municípios próximos, haja vista que já são pagos tributos. Por fim, solicitou a realização de Audiência Pública no município de Getúlio Vargas/RS e prazos alongados para debate com o povo (prorrogação do período de Consulta Pública), assim como explicações sobre o que será feito a respeito da saída de Erechim, devido ao fato de a BR-153, até o km 54, segundo ele, ser trecho de responsabilidade federal.
Fernando Luis de Souza	Identificou-se como o vice-prefeito de Sertão e opinou que projeto é caro e oneroso para a região, se configurando como mais um encargo à produção do RS ante um cenário no qual, segundo ele, empresas já estão fugindo do Rio Grande do Sul devido à alta carga tributária. O inscrito criticou tarifa quilométrica do projeto de R$ 0,23 em virtude de não prever a duplicação de toda a rodovia, com trechos com "apenas terceiras faixas". Por fim, manifestou-se favorável à "privatização", pois alegou que a gestão direta do estado é cara, lenta e ineficiente.
Eliser Cosati	Identificou-se como vereador do município de Coxilha/RS. Questionou sobre isenção de pedágio para os moradores de Coxilha. Segundo ele, trata-se de direito adquirido em virtude de Decreto.
Flávio Ian	Identificou-se como Pastor da Igreja Evangélica Luterana do Brasil, a IELB. Se manifestou de forma contrária ao projeto por alegar não ter condições financeiras para arcar com o pagamento de tarifa de pedágio.
Frederico Andrigo	Identificou-se como vereador de Marau. Questionou o impacto econômico ao longo da rodovia e se manifestou de forma contrária ao projeto – indagando sobre a necessidade da Concessão.
Mário Ângelo	Manifestou-se favoravelmente à Concessão, todavia, questionou o valor da tarifa de pedágio. Defende a "privatização", porém quer concessões apartadas, devido a realidades socioeconômicas distintas entre as regiões que compõem o Bloco 2.
Márcia	Manifestou-se de forma contrária ao pagamento de tarifa de pedágio sob a alegação de que já são pagos tributos e de que foram privatizadas as estatais para levar recursos à infraestrutura.
Jairo de Souza	Identificou-se como dono de uma Borracharia e manifestou-se de forma contrária ao pagamento de tarifa de pedágio. Nesse sentido, perguntou sobre o custo da tarifa para caminhoneiros. Por fim, opinou que deve pagar, alternativamente, Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) ou tarifa de pedágio.
Marja Antunes de Oliveira	Indicou ter se manifestado por escrito.
Pedro Flores	Não desejou se manifestar por algum motivo.
Marcio Patussi	Identificou-se como ex-vereador de Passo Fundo, ex-presidente da Câmara e advogado na cidade. Indicou que acompanhou o antigo projeto dos Blocos 1 e 2 e, sendo assim, criticou o número de praças (são 24 pedágios eletrônicos) e o que considera uma redução da duplicação dos trechos. Por fim, demonstrou preocupação com eventual necessidade de novo aporte público a ser pago no futuro e com a incidência de multas por evasão em decorrência do *Free Flow*.
Fernando da Silva	Teme o impacto do valor do pedágio em especial para pessoas com renda abaixo de R$ 2.000,00. Entende que o momento não é hora de pensar em concessão e pedágios, mas na reconstrução dos municípios atingidos pelas chuvas (sugere que o assunto retorne a partir de 2027, 2028). Reforçou a crítica à audiência em horário comercial.
João Paulo Moroso	Identificou-se como prefeito do município de Nova Bassano. Perguntou acerca de eventual isenção da comunidade Nova Bassano do pagamento de tarifa de pedágio, especialmente porque que na ERS-324, está prevista, segundo ele, a existência de 6 pedágios, o tenderia a onerar a produção local.

Vilmar Zanchin	Indicou que já houve a discussão em 2022 para a concessão dos Blocos 1 e 2, sendo que na época, foram contundentes para alteração do projeto, o que entende que ocorreu. Solicitou alteração dos locais das praças, valores de tarifa e prazo de execução das obras, em observância às contribuições apresentadas. Por fim, requereu a ampliação do prazo de Consulta Pública para aprofundamento da sociedade civil no projeto e ampliação das discussões.
Evandro Silva	Identificou-se como presidente do COREDE, SISA e representando a Federasul, como vice-presidente. Solicitou mais prazo (para a Consulta Pública) e mais informações sobre o projeto, citou especificamente valores, localização e início das obras. Ao término, se manifestou de forma favorável ao pedagiamento, pois, apesar de considerar caro, entende que não há como precificar vida e o modelo promoveria desenvolvimento.
Janice Fernandes	Identificou-se como presidente da Ampla e afirmou que entregaria o posicionamento dos 21 municípios impactados. Defendeu que o debate deve ser ampliado, indicando que o prazo estabelecido até 21/02/25 não atende às necessidades, razão pela qual requereu a extensão do período de Consulta Pública – alegou também que os prefeitos foram eleitos há pouco tempo e, portanto, não tiveram tempo de se posicionar. A inscrita ainda demonstrou preocupação com os impactos nos municípios "satélites" da Concessão, os quais, segundo ela, potencialmente serão prejudicados pelas rotas de fuga de pedágio. Por fim, sugeriu criação de comissão dos municípios para analisar planilha orçamentária e plano de obras para avaliar o custo-benefício da Concessão.
Naura Bordignon	Identificou-se como prefeita de Marau/RS e afirmou que o município já havia liderado movimento contra o pedagiamento em 2021. Segundo ela, Marau/RS fará a própria Audiência Pública e trará as próprias proposituras. Por fim, sugeriu que caminhão que passe duas vezes por dia pelo mesmo trecho pague apenas uma vez.
Adriano DallaCorte	Afirmou que houve aumento do tráfego ao longo das décadas, o que diminui a segurança viária – é favorável à Concessão. Perguntou sobre a lógica entre realização das obras e início da remuneração da Concessionária. Por fim, opinou que as praças de pedágio não devem estar muito próximas à cidade, de forma a comprometer os bairros.
André Saminji	Elogiou o projeto, mas entende os valores envolvidos inviáveis. Entende que o estado deve fazer a obra e a população civil pagar pedágio apenas após a reconstrução do Rio Grande do Sul e quando a rodovia já estiver pronta e funcionando corretamente.
Paparico Bacchi	O deputado entende que cobrança de pedágio equivale à incidência de carga tributária, razão pela qual se manifestou contra o pedagiamento. Ainda reforçou o pedido de publicidade aos valores de tarifa a ser cobrado dos caminhões.
Nadine	A deputada ponderou que o pagamento da tarifa de pedágio é necessário ao desenvolvimento. Entende, todavia, que os preços atuais estão incompatíveis com a condição socioeconômica da região. Sugeriu encontrar um denominador comum para solucionar a questão e prorrogar o período da Consulta Pública, inclusive com a realização de mais audiências. Por fim, criticou a duplicação no município de Getúlio Vargas/RS estar prevista apenas para o 13º ano – segundo ela, tais prazos estão muito longos.

Temas	Respostas/Esclarecimentos Ofertados
Publicidade da Audiência Pública	Em observância ao princípio constitucional da publicidade, o aviso da realização da Audiência Pública foi publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul no dia 13/01/2025.
Prorrogação do Prazo da Consulta Pública	Conforme adiantado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, o estado estaria disposto a realizar a prorrogação do período de Consulta Pública. Adicionalmente, destaca-se que, em observância às manifestações dos inscritos, houve a prorrogação do período de Consulta Pública até 24/03/2025, conforme aviso publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul em 20/02/2025.
Saída de Erechim (BR-153)	O projeto em Consulta Pública contempla a implantação de uma Passagem Inferior em Pista Dupla e a adequação da Rotatória, no km 78,35 da ERS-135, no entroncamento

	com a BRS-153. Ademais, o Secretário Sr. Pedro Capeluppi comentou, durante a sessão da Audiência Pública, que o modelo econômico-financeiro já considera o asfaltamento da BR-153 no trecho, com previsão de conclusão para o quarto ano da concessão. Sendo assim, os impactos econômicos para o modelo já estão considerados e, ainda que não se saiba se o investimento será concluído ou não pelo Governo Federal, o fato é que existe uma expectativa e uma promessa de que seja realizado, razão pela qual está sendo considerado no cálculo de tarifa e de possibilidade perda de tráfego em algum dos trechos neste período.
Valor das Tarifas	Conforme pontuado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a exposição que ocorreu na sessão da Audiência Pública, a discussão precisa ser aprofundada com as lideranças locais e a população para que haja equilíbrio entre o valor da tarifa de pedágio a ser cobrada e a manutenção de obras que se fazem necessárias para atingir o objetivo do projeto, que inclui a realização de obras de ampliação de capacidade.
Majoração do Valor do Aporte Público	Conforme informado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, essa possibilidade será analisada e encaminhada para avaliação do Governador.
Isenções de Tarifa	Conforme respondido pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, casos especiais, como o mencionado (do município de Coxilha/RS) serão avaliados. Em adendo, destaca-se que as hipóteses de isenção de pedágio estão previstas nas cláusulas 19.2.5 e 19.2.6 da minuta do Contrato de Concessão disponibilizada no âmbito da Consulta Pública.
Impacto Econômico e Necessidade da Concessão	Conforme explicado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, as Concessões de Rodovias são uma forma de ofertar aos usuários serviços de alto valor agregado, que demandam vultosos recursos financeiros dos quais o Estado não dispõe. As rodovias estão com a capacidade de tráfego exaurida e com baixo nível de serviço. Está prevista no escopo da concessão a realização de obras (i) de ampliação das rodovias, permitindo o aumento de capacidade de tráfego e reduzindo o tempo das viagens, (ii) de manutenção do pavimento e (iii) para aumento da segurança das rodovias e preservação de suas faixas de domínio. Estão previstos também serviços de atendimento aos usuários, como guincho mecânico e ambulância.
Sugestão de Concessões Apartadas	A estrutura de custos de uma Concessionária de Rodovias compreende custos e despesas fixas que se diluem na medida em que se aumenta a extensão de rodovias da concessão tais como despesas administrativas. Por esta razão, a estruturação de concessões segregadas não poderá gerar a redução de tarifas.
Cumulatividade de Tarifa de Pedágio com Tributação	Conforme respondido pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, a arrecadação do erário com o Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) não é suficiente para investir e ampliar a capacidade das rodovias (manutenção de algumas e ampliação e outras), inclusive em virtude do fato de metade do valor arrecadado ser repassado aos municípios, razão pela qual nenhum estado brasileiro ou mesmo a União foca as ações apenas em investimentos públicos. Em adendo, esclarece-se Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) e a tarifa de pedágio têm naturezas jurídicas distintas, razão pela qual não se configura bitributação e tampouco se verificam óbices à cobrança de ambos.
Valor da Tarifa de Pedágio para Caminhões	Conforme respondido pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, o valor da tarifa de pedágio a ser paga pelos caminhões depende da quantidade de eixos do veículo. Sendo assim, o valor a ser pago será o valor pago pela categoria 1 de veículos multiplicado conforme multiplicador constante da cláusula 19.2.7 da minuta do Contato de Concessão, disponibilizada no âmbito da Consulta Pública.
Ampliação dos Pontos de Cobrança e Redução das Duplicações	A proposta de implantação de 24 pórticos de cobrança automática visa a tornar mais equânime possível a cobrança de pedágio dos usuários, de modo que paguem proporcionalmente pela extensão percorrida. Em relação às extensões de duplicações, os estudos foram refeitos, a partir da realização de novas contagens de tráfego e projeções de demanda, que indicaram a necessidade de menos duplicações para se atender ao

	nível de serviço definido como adequado pelo Governo em comparação com o estudo publicado no edital de concessão do Bloco 2 em 2022..
Alteração dos Locais dos Pedágios Eletrônicos, Valores de Tarifa e Prazo de Execução das Obras	A definição das localizações propostas para os pontos de pedagiamento levou em consideração os seguintes aspectos: (i) na divisa entre municípios, (ii) volume de tráfego relevante, (iii) poucas rotas de fuga, e (iv) distância adequada entre os pontos de pedagiamento. O valor da tarifa quilométrica, basicamente, é resultado da relação entre (i) o volume de investimentos que a concessionária deverá realizar para adequar as rodovias e prestar os serviços aos usuários e (ii) o volume de veículos previsto para passar em cada um dos pontos de pedagiamento (Receita). O prazo de execução das obras levou em consideração os seguintes aspectos: (i) a priorização dos trechos de maior criticidade em função do nível de serviço, ou seja, trechos em piores condições de trafegabilidade e segurança viária; (ii) a capacidade operacional da concessionária em realizar obras de ampliação, (iii) a necessidade de obtenção de licenciamento ambiental e (iv) o impacto na tarifa de pedágio.
Solicitação de mais Informações sobre o Projeto	Conforme respondido pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, todas as planilhas e relatórios de engenharia estão disponibilizados no *dataroom* da Consulta Pública do projeto.
Impactos das Rotas de Fuga sobre os "Municípios Satélites"	A seção 11.3 do Estudo de Demanda da Concessão Rodoviária do Bloco 2, publicado durante a Consulta Pública, descreve as estimativas de perda de tráfego de cada pórtico devido às rotas de fugas, bem como os possíveis caminhos a serem percorridos pelos usuários que não desejarem pagar tarifas de pedágio.
Cobrança única para múltiplas passagens durante o dia	Esclarece-se que a cobrança da tarifa de pedágio incidirá a cada passagem do veículo através do pedágio eletrônico.
Duplicação em Getúlio Vargas prevista para o 13º ano	(•) Esta contribuição juntamente com as demais será analisada, e as obras de ampliação e melhorias serão revistas para melhor atender as demandas da população, ao mesmo tempo em que se busca a redução de tarifas.
Relação entre Conclusão das Obras e Início da Cobrança de Tarifa de Pedágio	O início da cobrança das tarifas de pedágio eletrônico iniciar-se-á a partir do atendimento dos termos descritos na cláusula 19.1. da minuta do Contrato de Concessão, que prevê, dentre outras condicionantes, a conclusão dos Trabalhos Iniciais constantes no Programa de Exploração da Rodovia (PER), previsto para o 12º mês da concessão. Findo este prazo, caso a concessionária tenha concluído as obras previstas nos Trabalhos Iniciais, ela solicitará um termo de vistoria e liberação, que deverá ser emitido pelo Poder Concedente em um prazo de até 30 dias. Neste contexto, estima-se que a cobrança de pedágio eletrônico entre em vigor a partir do 13º mês da concessão. Até esta data, haverá a cobrança de pedágio somente das praças existentes, sendo que o valor da tarifa a ser cobrada será o estabelecido na cláusula 19.1.7.3. da minuta do Contrato de Concessão.

2.5. Contribuições Escritas

2.6. Contribuições Escritas apresentadas na Sessão

2.6.1. Contribuição nº 01

Como será feito o processo de escolha do Conselho de Usuários?

Interessado: Irineu Daróz

Resposta:

A resposta dada pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi na sessão de Audiência Pública mencionou que o processo de escolha do Conselho de Usuários atende à Resolução da Agência Reguladora (Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul – AGERGS) sobre o tema. No entanto, retifica-se que o procedimento a ser observado está descrito na Resolução SELT nº 04/2023.

2.6.2. Contribuição nº 02

Na concessão que estava prevista em 2022, tinha um valor de pedágio proposto. Estamos pedindo redução nos valores. Agora estão propondo valores com mais de 50% de acréscimo. Pedimos redução dos valores das tarifas e mais tempo para estudo do que está sendo proposto.

Interessado: Renato Anholim Serafim da Correia

Resposta:

São várias as razões que levaram ao aumento do valor da tarifa quilométrica do estudo atual em relação ao estudo de viabilidade técnica econômico-financeira que embasou o edital de licitação da concessão do Bloco 2 em 2022. Dentre elas, destacam-se (i) a elevação dos custos dos insumos rodoviários, sendo que alguns itens tiveram alta superior à inflação, tais como aço e asfalto e (ii) aumento da taxa de juros. O Secretário Sr. Pedro Capeluppi pontuou, durante a sessão de Audiência Pública, que a discussão sobre os valores de tarifa precisa ser aprofundada com as lideranças locais e a população para que haja equilíbrio entre o valor a ser cobrado e a manutenção das obras de ampliação de capacidade e melhorias que se fazem necessárias para atingir o objetivo do projeto. Em relação ao tempo de estudo, destaca-se que, em observância às manifestações dos inscritos, houve a prorrogação do período de Consulta Pública até 24/03/2025, conforme aviso publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul em 20/02/2025.

2.6.3. Contribuição nº 03

Em nome da Rede Tradição de Postos de Combustíveis, fundada há cinco anos e com atualmente 77 postos, através dessa manifestação informamos que está implementado o projeto de investimento, que

contemplará o hotel, postos 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, solicitamos esclarecimentos referentes às melhorias. Se irá conter reestruturação deste 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.

Interessada: Marja Antunes de Oliveira

Resposta:

Conforme resposta apresentada pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi na sessão, todo e qualquer empreendimento que for construído na faixa de domínio terá que respeitar as normas do DAER. O Secretário reforçou a importância da duplicação prevista para o trecho e que todo o material está disponível no site para que as pessoas tenham acesso ao projeto referencial da duplicação. Foi mencionado, ainda, que, sempre que possível, o projeto executivo da duplicação vai levar em consideração as instalações que já existem na faixa de domínio da rodovia e as áreas livres – para que se evite impactos negativos aos empreendimentos já existentes. Por fim, destaca-se que no referido local, está previsto um dispositivo em desnível, do tipo diamante, no km 212,06 da ERS-324.

2.6.4. Contribuição nº 04

O projeto de terceiras pistas entre Passo Fundo e Ernestina demonstrou-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 no fim das terceiras pistas.

Além disso, o uso de faixas contínuas nos trechos com terceira pista, estão impossibilitando as ultrapassagens nos únicos pontos que eram possíveis nas vias contrárias. O resultado é que houve um aumento do número de acidentes. Esse será o nível de projeto que teremos com a concessão?

Interessado: Juliano Genlen

Resposta:

O objetivo do projeto é ampliar a capacidade das rodovias, seja por meio de duplicações ou implantação de terceiras faixas. No caso desta última, buscou-se adotar as melhores práticas de elaboração de projetos de modo a permitir que as terceiras faixas sejam efetivas e permitam o aumento de capacidade

das vias, assim como maior segurança viárias à medida que veículos mais lentos e pesados possam trafegar na faixa da direita, deixando com que os veículos mais leves possam ultrapassar sem necessidade de utilizar a faixa de tráfego de sentido contrário...

2.6.5. Contribuição nº 05

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.

Interessada: Eva Valéria Lorenzato, vereadora de Passo Fundo

Resposta:

Conforme explicado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, as Concessões de Rodovias são uma forma de ofertar aos usuários serviços de alto valor agregado, que demandam vultosos recursos financeiros dos quais o Estado não dispõe.

Os recursos do FUNRIGS são oriundos da postergação da dívida do Estado do Rio Grande do Sul com a União, autorizada pela Lei Complementar nº 206/2024. Conforme destacado na apresentação do Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, os investimentos previstos no projeto buscam assegurar o nível de serviço exigido para projeto, o que inclui a realização de obras de ampliação de capacidade. No projeto atual, foram previstas obras de duplicação e de implantação de terceiras faixas ao longo de toda a ERS-135, além de dispositivos de interseção e passarelas. Propostas de investimentos adicionais podem ser apresentados e protocolados nos canais da Consulta Pública para que a inclusão do investimento seja avaliada.. Em relação ao pedagiamento, o Secretário Sr. Pedro Capeluppi pontuou que a discussão precisa ser aprofundada com as lideranças locais e a população para que haja equilíbrio entre o valor da tarifa de pedágio a ser cobrada e a manutenção de obras que se fazem necessárias para atingir o objetivo do projeto, o que inclui a realização de obras de ampliação de capacidade.

Por fim, foram realizadas três audiências públicas em cidades diferentes para possibilitar a participação dos cidadãos do Vale do Taquari e dos municípios que compõem a Ampla. Vale mencionar ainda que a participação da sociedade civil não se limita às audiências públicas, podendo ocorrer por meio do envio dos formulários de contribuições à Consulta Pública, tendo sido recebidos quase 400 contribuições no período.

3. Audiência Pública de Lajeado

3.1. Lajeado

A seguir, estão apresentados os detalhes do evento realizado na cidade de Lajeado:

- Dados do Evento;
- Lista de Participantes;
- Síntese do Evento;
- Questionamentos e Contribuições Orais;
- Contribuições Escritas.

3.2. Dados do Evento

Início: 10h **Fim:** 12h30	**Local:** Auditório 7 da Universidade do Vale do Taquari, Univates (Lajeado, RS). **Data:** 24 de janeiro de 2025.

3.2.1. Lista de Participantes

Entidade Representada	Denominação	Representante
Estado do Rio Grande do Sul		
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Pedro Capeluppi
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Rafael Ramos
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Anna Clara Madella Yaginuma
BNDES		
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Guilherme Martins
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Sendi Lee
Consórcio		
QUEIROZ·MALUF·REIS INTELIGÊNCIA JURÍDICA	Queiroz Maluf Reis	Juliana Moitas Nogueira de Menezes
QUEIROZ·MALUF·REIS INTELIGÊNCIA JURÍDICA	Queiroz Maluf Reis	Vinícius de Souza Costeira Leite
LOGIT	Logit	Vitor Canato

LOGIT	Logit	Paulo Pinheiro
LOGIT	Logit	Gabriel Ota
JGP	JGP	Eric Pagliarini

3.3. Síntese do Evento

- O evento teve início às 10h, com a fala de abertura e a leitura do regulamento da Audiência Pública, informando aos presentes a duração do evento, as regras para as manifestações escrita e oral, bem como o tempo disponível para a manifestação de cada um dos interessados;
- Ato contínuo, foi realizada uma apresentação formal do projeto, conduzida pelo Sr. Pedro Capeluppi, Secretário da Reconstrução Gaúcha e Presidente da Sessão, com o apoio de arquivo em P*ower-Point*. A apresentação expôs as razões que fundamentam a opção por conceder às rodovias em questão e os impactos estimados com o Projeto, agora como parte dos projetos estruturantes do Plano Rio Grande, em razão dos impactos ocasionados nas rodovias pelos eventos climáticos no Estado em 2023 e 2024;
- Adicionalmente, a exposição indicou as 32 cidades que são beneficiadas pelo projeto – cujas populações representam cerca de 17,5% da população do Estado do Rio Grande do Sul –, as características atuais das rodovias integrantes do projeto e os investimentos que serão implementados no âmbito da implementação da Concessão do Bloco 2;
- A apresentação descreveu: (i) o nível de serviço a ser exigido nas rodovias do Bloco 2; que é até o "C", e que 43% dos trechos rodoviários da futura concessão encontram-se abaixo deste nível; (ii) a previsão de atuação de Conselho de Usuários; (iii) as ações de resiliência climática contempladas no projeto; (iv) e os benefícios, inclusive de justiça tarifária, decorrentes da adoção do modelo de pedagiamento *Free Flow*, bem como a localização dos pedágios eletrônicos;
- Foram descritas as necessidades de melhoria nas rodovias e um cronograma da concessão;
- Foram descritas as principais variáveis do modelo econômico-financeiro e jurídicas do projeto, neste último caso, com ênfase nas inovações introduzidas à sua estruturação;
- Com o encerramento da apresentação, foi oportunizada a manifestação dos participantes. As manifestações apresentadas se deram tanto sob as formas escrita, quanto oral;
- Com o intuito de viabilizar a manifestação de todos os participantes que se inscreveram, concedeu-se a todos os participantes, a oportunidade de exporem suas contribuições ao projeto no período de 3 (três) minutos. Posteriormente, as contribuições foram agrupadas em temas e respondidas ao final da Audiência Pública;
- O conteúdo das sugestões e perguntas realizadas, assim como a resposta correspondente, encontram-se relacionados na seção seguinte do presente Relatório.

3.4. Questionamentos e Contribuições Orais

Participante	Questionamentos/Contribuições Orais
Ivandro Carlos Rosa	O vice-presidente da FEDERASUL pontou a relevância da ampliação do diálogo com as microrregiões para que sejam promovidos os aprimoramentos necessários no projeto – administrações municipais e entidades devem ser ouvidas. Além disso, alegou que altos valores de tarifa de pedágios diminuem a competitividade para empresas locais, razão pela qual deve ser reduzida. O inscrito, por fim, pleiteou o aumento do aporte público por parte do Estado do Rio Grande do Sul e apontou que há cidades que precisam de ampliação das duplicações previstas (citou que Teutônia apresenta metade do trecho sem duplicação no projeto).
Loivo Dachery	Defendeu que as duplicações e as manutenções devem ser realizadas com recursos provenientes dos impostos e, sobretudo, com o valor arrecadado com a cobrança do IPVA. Além disso, posicionou-se contra a Concessão, enfatizando que o estado deve ser o responsável pelos investimentos, pela gestão e pela operação da rodovia.
Gelson Luis Scalco	Reforçou a percepção de que a tarifa quilométrica de R$ 0,23 está cara e, ante esse cenário, manifestou que deve ser feito estudo para avaliar os impactos do pedágio na economia local – teme que, com esse valor de tarifa de pedágio, empresas e profissionais se desloquem para o estado de Santa Catarina. Por fim, questionou o agendamento da Audiência Pública no período diurno.
Volnei Zancanaro	Posicionou-se contra a Concessão, destacando, especialmente, que não consegue entender a necessidade do projeto, tendo em vista a carga tributária do estado, que reputa ser alta. Além disso, alegou que os valores de tarifa de pedágio são elevados e reclamou da falta de investimento nos trechos rodoviários sob a gestão da EGR.
Gilberto Nicolai	Não compareceu.
Daniel Passaia	Considera justa a forma de cobrança por tarifa de pedágio, pois só se paga se utiliza a rodovia. Na opinião do inscrito, trata-se do melhor sistema existente e que não deveria coexistir com a incidência de tributo. Ainda foi questionado se, mantendo as obras necessárias, seria possível reduzir a tarifa atualmente prevista e se, até o 8º ano de concessão – quando estão previstas as obras de duplicação de Lajeado/RS a Encantado/RS –, serão realizadas intervenções em trevos, no viário marginal à rodovia. Por fim, requereu a realização de mais Audiências Públicas, abrangendo a região alta do Vale do Taquari.
Amarildo	Na qualidade de prefeito do município de Fazenda Vila Nova/RS, destacou seu descontentamento com a implantação de um pedágio eletrônico em uma área que, segundo ele, divide o município (ERS-128), gerando ao munícipe um custo para o trânsito local. Além disso, apontou que a região não será contemplada por qualquer tipo de obra e, portanto, não entende a necessidade de que o pedágio eletrônico seja implantado naquela localidade. Por fim, ressaltou a necessidade de que sejam realizadas novas Audiências Públicas.
Paola Teixeira	Solicitou, em nome do deputado Guilherme Pasin, a prorrogação do período de Consulta Pública por entender que o mês de janeiro não é oportuno para a participação de todos. A inscrita ainda demonstrou concordância o Projeto de Lei nº 42/2024, que, segundo ela, prevê o abatimento de 50% (cinquenta por cento) do valor do IPVA para veículos que utilizem vias pedagiadas e, assim, evitaria o que reputou como bitributação.
Adelar Steffler	Posicionou-se favoravelmente ao modelo rodoviário pedagiado, tendo em vista que este se faz presente nas principais rodovias do Brasil e do mundo. Além disso, destacou a necessidade de um prazo maior para aprofundamento das discussões e defendeu o modelo de pedagiamento *Free Flow*, afirmando que propiciará justiça tarifária.
Luciano Moresco	Reforçou a contribuição anterior, defendendo as tarifas módicas proporcionadas pelo *Free Flow*. O inscrito questionou se haverá a manutenção das praças físicas atuais, se manifestando de forma contrária à manutenção. Por fim, solicitou a extensão do prazo de Consulta Pública.

Nilvo Scapin	Posicionou-se favoravelmente ao modelo pedagiado. Entretanto, pleiteou que fosse dobrado o valor de aporte público oriundo do FUNRIGS, visando uma redução tarifária aos usuários sem que haja prejuízo da execução das obras previstas no projeto.
Cíntia Agostini	Declara que o Free Flow é um modelo mais justo, mas reforçou a necessidade de uma tarifa de pedágio com valor módico. Ilustrou o posicionamento exarado apresentando contas que realizou, segundo as quais o pagamento diário de tarifa de pedágio impactaria, em média, 7,5% da renda mensal da população.
Renato Altmann	Na qualidade de prefeito do município de Teutônia/RS, manifestou a importância da ERS-128 para a região. Assim, destacou a necessidade da extensão da duplicação prevista para a rodovia, haja vista que ela termina a 200m do trevo do centro administrativo, bem como a 2.5km do bairro mais populoso do Vale do Taquari. Além disso, criticou o projeto, destacando que deve ser aprimorado. Segundo o inscrito, o projeto não considerar contexto histórico de Teutônia, razão pela qual tende a direcionar o fluxo de veículos leves e pesados para dentro da malha urbana do município.
Aldir de Bona	Apresentou-se como representante de Arroio do Meio/RS e, com relação à parte técnica dos projetos, sugeriu que municípios apresentem demandas sobre os trechos que os impactam. Entende necessário que haja transposições no escopo do projeto, as quais, segundo ele, não estão previstas. Nesse diapasão, citou trecho de extensão de 5.2 km duplicados em área alagável. Ademais, lembrou de outros 6km de área rural inundável, no acesso para Encantado/RS, que precisaria de transposição. Pontuou que diminuindo a altura da via o custo também seria reduzido. Por fim, o inscrito defendeu o modelo do Conselho de Usuários.
Nelsoir Battisti	Destacou a grande quantidade de pedágios eletrônicos que, segundo ele, cercam à região tornando necessário de pagamento de tarifa de pedágio para entrada e saída dos municípios de Venâncio Aires/RS e Mato Leitão/RS. Além disso, fez um comparativo dos valores de pedágio do projeto do Bloco 2 com os praticados na SACYR, questionando a viabilidade da aplicação dos mesmos valores. Ademais, em relação ao projeto, pleiteou novos investimentos, principalmente no que se refere à construção de acesso elevado e de ponte seca.
Aldir Cerutti	Criticou o pagamento de tarifa de pedágio na região. Mencionou que Lajeado está "cercada" por pedágios (citou a existência de rodovia administrada pela CCR e, agora, a iminência do Bloco 2). Também questionou o custo do pedágio para caminhões e afirmou que os custos adicionais com tarifa de pedágio refletirão no custo final dos produtos para a população.
André Goesmann	Posicionou-se contrariamente ao modelo pedagiado. Manifestou seu descontentamento com a criação e realocação de pedágios, destacando a existência de outros trechos do estado que não são contemplados por pedágios. Além disso, destacou que a cobrança da tarifa impactará os empresários e empregados, bem como apontou seu posicionamento contrário ao uso dos recursos do FUNRIGS na Concessão que, segundo ele "não gera empregos". Por fim, demonstrou sua preocupação com o sistema *Free Flow*, apontando seu temor com eventual "indústria da multa" que sugere que poderá ser verificada com o sistema.
Paparico Bacchi	Equiparou a tarifa de pedágio à incidência de carga tributária. Alegou que os recursos advindos das privatizações de ativos estatais deveriam ser utilizados para investimento em infraestrutura, desonerando a população de ter de pagar tarifa pedágio. Demonstrou preocupação com a fuga de empresas do Rio Grande do Sul para demais estados em virtude de incentivos fiscais.
Cris Costa	Defendeu o sistema de pedagiamento *Free Flow*, mas indicou que o momento não é de onerar a população. Questionou, de forma retórica, se o *Free Flow* não deveria diminuir as tarifas, já que, segundo o inscrito, que não é o que se verifica no projeto. Nesse sentido, questionou o porquê de praça de pedágio do município de Encantado/RS ser a mais cara da concessão. Por fim, afirmou que o referido município já possui uma praça de pedágio no "no meio" do município, de modo que, para viajar de alguns bairros para o centro, já é preciso pagar tarifa de pedágio. Sendo assim, solicitou solicitando que o pedágio eletrônico não possua essa mesma característica.

Mauro Delazeri	Questionou os valores de pedágio praticados, que entende inviabilizar as empresas do ramo de transportes. Demonstrou especial preocupação com os custos para os caminhões. Citou como exemplo a ser seguido o estado de Santa Catarina, o qual não possui nenhuma rodovia estadual pedagiada.
Moisés Freitas	Reconheceu a necessidade de obras na região do Vale do Taquari e solicitou, via ofício e em nome da Associação dos Municípios do Vale do Taquari (AMVAT), agendamento de reunião para o dia 17/02/2025, com a finalidade de aprofundar os debates junto aos prefeitos locais. Por fim, solicitou isenção de tributos pelo pagamento da tarifa de pedágio.
Daiane Maria	De início solicitou prorrogação do período de Consulta Pública. Na sequência, manifestou que o município de Cruzeiro do Sul/RS está isolado em virtude do desaparecimento de vias após as enchentes. Ademais, indicou que, com a previsão atual de pedagiamento no município (km 26 da RSC-453), teme uma sobrecarga "ainda maior" da ERS-130. Dessa forma, solicitou a revisão da localização do pedágio eletrônico, indicando, ainda, que a localização prevista pode prejudicar industrialmente Cruzeiro do Sul, devido à diminuição da mão de obra disponível.
Jonas Calvi	Defendeu o modelo *Free Flow* entender que promove justiça tarifária. Vislumbra que o projeto é uma oportunidade para a região do Vale do Taquari. Frisa-se que, na qualidade prefeito do município de Encantado/RS, sugeriu que os demais prefeitos visitem o Caderno de Obras da Concessão e analisem as obras prevista.
Pedro Luis da Silva	Afirmou que já havia requerido a duplicação da ERS-130. Entende que o valor de aporte é insuficiente e que os municípios da região do Vale do Taquari não deveriam pagar tarifa de pedágio. A proposta apresenta é de que o pagamento de tarifa se inicie após 4 ou 5 anos a contar do da conclusão das obras.
Tiago Manoel Michelon	Defendeu o modelo de pedagiamento por acreditar ser capaz de impactar redução de outros custos e setores na cadeia de produção, a exemplo da agilidade e eficiência no deslocamento em virtude das condições das vias. Ademais, solicitou a destinação de mais recursos federais ao aporte público com vistas à redução da tarifa de pedágio.
Renato Scheffler	Em que pese reconhecer a necessidade de tarifa de pedágio, demonstrou preocupação de ter pagamento de pedágio sem duplicações, especialmente com relação à RSC-453 (trecho Teutônia/RS – Estrela/RS) e Via Lactea. Além disso, manifestou temor em relação ao potencial aumento do fluxo de veículos na malha urbana de Teutônia. Entende que o projeto atual é prejudicial ao referido município. Por fim, perguntou se a lógica da cobrança da tarifa pedágio se pressupõe o pagamento por dia (com passagens ilimitadas) ou por cada deslocamento através dos pedágios eletrônicos.
Leandro Eckert	Defende desconto de 100% do valor pago a título de tarifa de pedágio no IPVA para que não haja pagamento em "duplicidade". Solicitou elevação do aporte público para R$ 2.5 bi do com vistas a reduzir o valor de tarifa. Por fim, questionou o critério de julgamento não ser o menor valor de tarifa de pedágio e criticou a reclassificação tarifária após a conclusão de obras de duplicação.
Edvilson Brum	Alegou que o projeto ideal foi apresentado pelo estado, porém, ante a realidade fática, será necessário construir o projeto possível. Sugere criação de fundo, a partir de recursos arrecadados de Imposto Sobre Serviços (ISS), para proporcionar redução tarifária. Entende necessária a prorrogação do período de Consulta Pública para discussão com a região alta do Vale do Taquari.

Temas	Respostas/Esclarecimentos Ofertados
Valor da Tarifa de Pedágio	O valor atual da tarifa quilométrica de pedágio reflete o equilíbrio entre a manutenção das obras necessárias a garantir o nível de serviço exigido pelo projeto e a busca por não onerar demasiadamente o usuário. Não obstante, a discussão deve ser aprofundada, razão pela qual é importante que sugestões e propostas alternativas sejam encaminhadas e protocoladas nos canais disponibilizadas pela Consulta Pública para que haja a avaliação e, eventualmente, a adequação do projeto.

Majoração do Valor do Aporte Público	Conforme esclarecido pelo Secretário Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, será realizada análise sobre o tema que também será submetido à avaliação do Governador.
Solicitação de Estudo para avaliar os Impactos do Pedágiamento na Economia Local	O estado entregará, aos municípios, um estudo sobre a estimativa de arrecadação de Imposto sobre Serviços que incidirá sobre as tarifas de pedágio. Além disso, há ainda os investimentos na execução das obras de recuperação, ampliação e melhorias nas rodovias, estimados em quase R$ 2 bilhões nos cinco primeiros anos da concessão, que movimentarão a economia dos municípios envolvidos na concessão. Cabe ainda destacar ainda o principal benefício das concessões apresentado na sessão de Audiência Pública que é a redução significativa no número de acidentes, fato observadonas rodovias concedidas.
Prorrogação do Período de Consulta Pública	Conforme esclarecido pelo Secretário Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, não há nenhum óbice à prorrogação do período de Consulta Pública caso, em momento próximo ao final do período, ainda se entenda necessária a dilação – reforçou que o Governador tem sido muito compreensível quanto a essa questão. Adicionalmente, destaca-se que, em observância às manifestações dos inscritos, houve a prorrogação do período de Consulta Pública até 24/03/2025, conforme aviso publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul em 20/02/2025.
Manutenção das Praças Físicas	Durante a sessão da Audiência Pública, o Secretário Sr. Pedro Capeluppi esclareceu que será mantido o modelo do Bloco 3, com a manutenção das praças físicas no primeiro ano de Concessão, enquanto os pedágios eletrônicos serão instalados para operação a partir do segundo ano. Conforme previsto na minuta do Contrato de Concessão disponibilizada no âmbito da Audiência Pública, o início da cobrança nas praças de pedágio existentes se iniciará na data de assunção (cláusula 19.1.5), o que não obsta a possibilidade de a Concessionária substituí-las por pedágios eletrônicos (cláusula 19.1.6). Destaca-se ainda que na mesma data e horário em que for iniciada a cobrança regular da tarifa de pedágio nos pedágios eletrônicos previstos, a Concessionária deverá cessar a cobrança nas praças de pedágio existentes e desativá-las e demoli-las em até 04 (quatro) meses da referida data (cláusulas 19.1.8 e 19.1.8.2).
Duplicações em Teutônia	Durante a sessão da Audiência Pública, o Secretário Sr. Pedro Capeluppi afirmou ter reunião agendada (na segunda-feira, dia 27/01/2025) para discutir os aspectos envolvidos nesta demanda. As solicitações de obras de ampliações e de melhorias não contempladas no estudo apresentado da versão da Consulta Pública serão analisadas, e o Projeto será revisado para melhor atender as demandas da população, ao mesmo tempo em que se busca a redução de tarifas de pedágio.
Direcionamento de veículos leves e pesados para a malha urbana de Teutônia em virtude do projeto	Não se aplica tal entendimento. O Projeto não direciona ou afasta veículos para a malha urbana de Teutônia. O Projeto prevê ampliações de capacidade, respeitando as melhores práticas de trafegabilidade e segurança buscando, ao contrário do comentário, segregar e classificar as vias para atendimento seguro das devidas funções, as quais se deve operar, sejam elas urbanas, rurais ou pedonais.
Realização de Transposições	OProjeto prevê ampliações de capacidade respeitando as melhores práticas de trafegabilidade e segurança. No caso das áreas inundáveis, o projeto considerou a duplicação com uma solução de mitigação para percolação de água nas estruturas de pavimento, conhecidas como camadas drenantes de aterro.
Localização e Valor da Tarifa no Pedágio Eletrônico de Encantado/RS	Durante a sessão da Audiência Pública – citando especificamente o caso de Encantado/RS – o Secretário Sr. Pedro Capeluppi se mostrou favorável aos municípios realizarem sugestões acerca de intervenções e a localização dos pedágios eletrônicos, debates que ainda devem ser aprofundados, segundo ele. Todavia, vale destacar que a definição do local de cobrança eletrônica no município de Encantado levou em consideração o pleito dos habitantes da comunidade de Palmas na Consulta Pública realizada em 2022. Com isso, propôs-se que o pórtico ficasse localizado no km 93 da ERS-130.

Valor da Tarifa de Pedágio para Caminhões	O valor de tarifa de pedágio a ser pago por caminhões dependerá da quantidade de eixos do veículo. Em síntese, para calcular o valor aplicar-se-á o multiplicador constante da cláusula 19.2.7 da minuta do Contato de Concessão, disponibilizada no âmbito da Consulta Pública, sobre o valor pago pela categoria 1 de veículos.
Revisão da Localização do Pórtico em Cruzeiro do Sul/RS	Durante a sessão da Audiência Pública o Secretário Sr. Pedro Capeluppi se mostrou favorável aos municípios realizarem sugestões acerca de intervenções e a localização dos pedágios eletrônicos, debates que ainda devem ser aprofundados, segundo ele.
Início da cobrança de Tarifa de Pedágio em 4 ou 5 anos a conclusão das obras	Esclarece-se que, para o início da cobrança da tarifa nos pedágios eletrônicos, a Concessionária deverá observar as condições estabelecidas na cláusula 19.1.1 da minuta do Contrato de Concessão disponibilizada no âmbito da Consulta Pública, o que inclui a necessidade de conclusão dos trabalhos iniciais previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Nos 13 primeiros meses da concessão, prevê-se a cobrança de tarifa apenas nas 4 praças de pedágio existentes. Cabe destacar que, ainda que a Concessionária não tenha a obrigação de executar obras de ampliação e melhorias nos dois primeiros anos da concessão, estão previstos investimentos relevantes na recuperação da malha rodoviária neste período, o que inclui melhorias no pavimento e sinalização, e para isto, os recursos oriundos da arrecadação das tarifas de pedágio são essenciais para a concessão.
Cobrança de Tarifa de Pedágio diária ou por cada passagem	Esclarece-se que a cobrança da tarifa de pedágio incidirá a cada passagem do veículo através do pedágio eletrônico.
Comparação da Tarifa de Pedágio com outras Concessões	Conforme explicado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, o valor original (de projeto) de tarifa de pedágio da SACYR é similar ao valor de projeto do Bloco 2. Entretanto, em virtude do desconto ofertado no leilão, esse valor foi reduzido em cerca de 54% pela oferta da licitante vencedora no caso da RSC-287. No mesmo sentido, foi reforçado que o mesmo poderá ocorrer no leilão do Bloco 2, porém não é algo certo, haja vista que depende da proposta dos players.
Critério de Julgamento do Leilão	Conforme pontuado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, a alteração do critério estritamente para menor tarifa será avaliada, contudo, tanto a legislação como os tribunais de contas sugerem que, quando há aporte de recursos públicos deve-se, oportunizar a redução do aporte. Adicionalmente, em consonância ao art. 12, inciso II, alínea “a” da Lei Federal nº 11.079/2004, que avaliza a adoção do menor valor da contraprestação como critério de julgamento, é importante frisar que o regramento do Bloco 2 não se restringe a buscar a redução do aporte, salvaguardando também a modicidade tarifária. Isso porque, com o critério de julgamento estabelecido, o desconto ofertado sobre aporte importará diretamente deságio sobre valor da tarifa de pedágio do projeto, conforme estabelece o item 11.2.3 da minuta do Edital, disponibilizada no âmbito da Consulta Pública.
Reclassificação Tarifária	Conforme pontuado pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, o degrau tarifário de 30% no valor das tarifas será mais um ponto levado à discussão para eventual aprimoramento. Destaca-se que o atual regramento de reclassificação tarifária está pormenorizado na cláusula 19.3 da minuta do Contrato de Concessão, disponibilizada no âmbito da Consulta Pública.

3.5. Contribuições Escritas

3.5.1. Contribuição nº 01

Qual o critério adotado para que algumas duplicações iniciem no 3º (terceiro) e outras no 8º (oitavo) ano da concessão? E assim como a previsão de conclusão que vai do sexto ao décimo oitavo ano da conclusão.

Interessado: Antônio Elizandro

Resposta:

Na apresentação realizada pelo Secretário Sr. Pedro Capeluppi durante a Audiência Pública, foi informado que a modelagem do Bloco 2 considerava o nível de serviço "C" como o parâmetro mínimo aceitável. Em outras palavras, isto significa que o critério que foi adotado para a necessidade de ampliar a capacidade de determinado trecho rodoviário foi o nível de serviço acima do "D". A figura a seguir traz um exemplo ilustrativo da classificação de rodovias conforme o seu grau de trafegabilidade:

NS A

NS B

NS C

NS D

NS E

NS F

Como mencionado também no mesmo evento, 43% da extensão rodoviária do Bloco 2 já apresentam nível de serviço "D", "E" ou "F", isto é, estes trechos já deveriam ser objeto de ampliação imediata.

Todavia, antes de iniciar uma obra de ampliação, a Concessionária deverá elaborar e submeter à aprovação do Poder Concedente o projeto executivo, obter todas as licenças ambientais, e caso haja necessidade, implementar desapropriações e desocupações ao longo do segmento a ser ampliado. Por estas razões, é que a obrigatoriedade de execução das obras de ampliação e melhorias inicia-se somente a partir do terceiro ano de concessão. Adicionalmente, não seria possível do ponto de vista técnico duplicar ou implementar 3as faixas em 178 km de rodovias em um único ano, e por este motivo, houve a necessidade de se estabelecer um cronograma das obras de ampliação e melhorias.

Outro ponto a destacar é que embora algumas rodovias estejam atualmente com o nível de serviço abaixo do nível "D" ("A", "B" ou "C"), a expectativa é de que com o crescimento de tráfego ao longo dos anos, haja uma deterioração nas condições de trafegabilidade dessas rodovias. Neste contexto, foi estabelecido um cronograma de obras de ampliação à medida que o nível de serviço de um determinado segmento atinge o nível "D".

Por fim, vale a pena mencionar que, do ponto de vista financeiro, quanto maior for a concentração de obras de ampliação e de melhorias no início da concessão, maior será a tarifa a ser cobrada do usuário. Por esta razão, faz-se necessário buscar um equilíbrio entre a tarifa de pedágio e o cronograma das obras de ampliação e melhorias.

4. Audiência Pública de Venâncio Aires

4.1. Venâncio Aires

A seguir, estão apresentados os detalhes do evento realizado na cidade de Venâncio Aires:

- Dados do Evento;
- Lista de Participantes;
- Síntese do Evento;
- Questionamentos e Contribuições Orais;
- Contribuições Escritas.

4.2. Dados do evento

Início: 14h30 **Fim:** 17h	**Local:** Plenário Vicente Schuck da Câmara Municipal de Venâncio Aires (Venâncio Aires, RS). **Data:** 24 de janeiro de 2025.

4.2.1. Lista de Participantes

Entidade Representada	Denominação	Representante
Estado do Rio Grande do Sul		
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Pedro Capeluppi
GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL	Governo do Estado do Rio Grande do Sul	Rafael Ramos
BNDES		
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Guilherme Martins
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Sendi Lee
Consórcio		
QUEIROZ·MALUF·REIS INTELIGÊNCIA JURÍDICA	Queiroz Maluf Reis	Juliana Moitas Nogueira de Menezes
QUEIROZ·MALUF·REIS INTELIGÊNCIA JURÍDICA	Queiroz Maluf Reis	Vinícius de Souza Costeira Leite
LOGIT	Logit	Vitor Canato
LOGIT	Logit	Paulo Pinheiro

LOGIT	Logit	Gabriel Ota
JGP	JGP	Eric Pagliarini

4.3. Síntese do Evento

- O evento teve início às 14h30, com a fala de abertura do Sr. Pedro Capeluppi, Secretário da Reconstrução Gaúcha e Presidente da Sessão. Após a abertura do evento, o Sr. Pedro Capeluppi procedeu à leitura do regulamento da Audiência Pública, informando aos presentes a duração do evento, as regras para as manifestações escrita e oral, bem como o tempo disponível para a manifestação de cada um dos interessados;
- Ato contínuo, foi realizada uma apresentação formal do Projeto, conduzida pelo Sr. Pedro Capeluppi, com o apoio de um arquivo em PowerPoint. A apresentação expôs as razões que fundamentam a opção por conceder às rodovias em questão e os impactos estimados com o Projeto, agora como parte dos projetos estruturantes do Plano Rio Grande, em razão dos impactos ocasionados nas rodovias pelos eventos climáticos no Estado em 2024. Adicionalmente, a exposição abordou as características atuais das rodovias integrantes do Projeto e os investimentos projetados, a partir da implementação das novas concessões;
- A apresentação descreveu, também, os investimentos exigidos pelo contrato e a sua distribuição, ao longo do prazo da concessão, e os critérios de localização dos pórticos de Free Flow;
- Foram descritas as necessidades de melhoria nas rodovias e um cronograma da concessão;
- Com o encerramento da apresentação, foi oportunizada a manifestação dos participantes. As manifestações apresentadas se deram tanto sob as formas escrita, quanto oral;
- Com o intuito de viabilizar a manifestação de todos os participantes que se inscreveram, concedeu-se a todos os participantes, a oportunidade de exporem suas contribuições ao projeto no período de 3 (três) minutos. Posteriormente, as contribuições foram agrupadas em temas e respondidas ao final da Audiência Pública;
- O conteúdo das sugestões e perguntas realizadas, assim como a resposta correspondente, encontram-se relacionados na seção seguinte do presente Relatório.

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

4.4. Questionamentos e Contribuições Orais

Participante	Questionamentos/Contribuições Gerais
Izaura Landim	Identificou-se como a vice-prefeita de Venâncio Aires/RS. Mostrou-se favorável às duplicações, contudo, solicitou acesso ao distrito industrial de Venâncio Aires, bem como a bairros, segundo ela, relevantes do município (citou o bairro Brands). Ademais, requereu proteção aos pedestres em ruas laterais na RSC-457.
Nilson Matias Lehmann	Identificou-se como vereador de Venâncio Aires. Reiterou necessidade de obras que proporcionem segurança à população. Embora tenha reconhecido a importância das duplicações, se mostrou contrário ao valor da tarifa de pedágio a R$ 0,23/km e, como solução, sugeriu a complementação do aporte público no projeto. Por fim, o inscrito solicitou a prorrogação do período de Consulta Pública e criticou a realização da Audiência Pública em janeiro.
Pedro Valmir Martins	Identificou-se como agrimensor e pontuou a necessidade de divulgação de que a faixa de domínio deve ter 70 metros no município de Venâncio Aires/RS. Expôs o carecimento de determinar um recuo de construção no perímetro urbano e no perímetro rural. Na RSC-287, se possível, a capacidade de 30 metros para cada lado, com 60 metros de faixa de domínio. Criticou, ainda, a Secretaria de Planejamento por ter o ignorado.
Elijo Daniel	Criticou a atuação na fiscalização dos contratos de concessão atuais e se manifestou contra o modelo de pedagiamento. Segundo ele, Free Flow não gera empregos, mas cria uma "indústria de multas". Ademais, o inscrito teme que a tarifa de pedágio a ser paga inviabilize o desenvolvimento da região – citou que o município de Mato Leitão/RS ficaria entre dois pedágios, o que afastaria empresas da região.
Daniel Fagundes	Identificou-se como vereador de Mato Leitão/RS e manifestou discordância ao pagamento cumulativo de Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) e tarifa de pedágio. Assim sendo, sugeriu desconto no IPVA ou isenção do pedágio, em especial para deslocamentos pendulares – por conta da longevidade do contrato e aumento da tarifa em fase de reajuste ao longo dos próximos 30 anos.
Diego Conrad	Identificou-se como vereador do município de Mato Leitão/RS. Manifestou temer, em virtude do pedagiamento, o isolamento do município, bem como a falta de atratividade para empresas. Na mesma linha crítica ao pagamento de tarifa de pedágio, o inscrito alegou que a RSC-453 é pedagiada há anos e, segundo ele, só se verifica regressões.
Arly Stöhr (Flecha)	Identificou-se como prefeito de Mato Leitão/RS e afirmou que o trajeto de Venâncio Aires/RS a Lajeado/RS é o "point" das empresas e, por isso, seria necessário a duplicação na região, embora considere a tarifa de pedágio proposta cara - reforçando que Mato Leitão/RS ficaria isolado. Requereu, por conseguinte, a revisão do projeto.
Loivo Dachery	Manifestou-se contra qualquer pagamento de tarifa de pedágio, já que os contribuintes, segundo ele, pagam R$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais) a título de IPVA. Criticou principalmente o modelo Free Flow.
Emerson Luiz	Identificou-se como presidente da Câmara de Mato Leitão/RS e criticou os acessos e rotatórias, pois, segundo ele, as ligações estão prejudicadas, já que estariam previstos apenas no início e término dos 7km que percorrem o município de Mato Leitão/RS. Sugeriu, a seguir, a inclusão de mais rotatórias ou vias vicinais, marginais, laterais, para ligar a comunidade. E mostrou-se favorável à duplicação e ao progresso, porém reconheceu a necessidade de revisão dos valores.
Valmir Hideu	Com relação aos investimentos previstos no projeto, para além das duplicações, solicitou soluções de engenharia capazes de minimizar situações como as destruições ocasionadas pelas enchentes que assolaram a região, a despeito da parte baixa do município de Mato Leitão/RS. Mencionou a Ponte Arroio Castelhano. E mostrou-se a favor da duplicação.
Nelsor Batiste	Identificou-se como vereador de Venâncio Aires/RS. Criticou o fato de ser necessário pagar tarifa para sair do município, em especial, até Mato Leitão/RS. Nessa toada, o inscrito solicitou revisão dos valores de tarifa de pedágio, citando o valor pago na SACYR.

	Por fim, em relação à ponte elevada de Castelhano, manifestou que a melhor solução seria executar uma ponte seca ao invés de elevar a atual ponte. Outro investimento considerado relevante e que foi mencionado é o cruzamento do bairro Brands, que não está contemplado no projeto e, segundo o inscrito, é indispensável que esteja.
Ayrton Fialho	Mencionou a Portaria nº 622/2024, do Ministério dos Transporte, que estabelece que 1% da receita bruta da concessão deveria, segundo ele, ser investida em obras de sustentabilidade e solicitou esclarecimento sobre essa questão no projeto.
Ezequiel Stahl	Identificou-se como vereador de Venâncio Aires/RS e demonstrou preocupação com a questão das chuvas, questionando se o projeto prevê pontes secas. Acerca do sistema de pedagiamento, citando o município de Mato Leitão/RS, indicou que dificultará a instalação de empresas na região, haja vista que estará cercada por pedágios eletrônicos. Reforçou que o dinheiro pertence à população e não ao Estado. Manifestou-se pela necessidade de rever o contrato para abarcar e definir projetos precisos, com o intuito de prevenir alterações constantes no aumento na tarifa do pedágio ao longo do tempo.
Sidney Luiz Ferreira	Identificou-se como secretário de obras de Venâncio Aires/RS e indicou que a experiência com a SACYR revela dificuldade com os acessos. Assim, indicando que todo o perímetro da RSC-453 é urbano, demonstrou preocupação sobre possíveis dificuldades que famílias que moram na beira da rodovia podem ter por eventuais acessos bloqueados. Por fim, o inscrito criticou a obrigatoriedade de pagamento de tarifa de pedágio e solicitou ampliação das discussões sobre o projeto para que a população possa opinar e "dizer não". Além disto, reforçou que o Estado é quem deveria garantir a capacidade de ir e vir, e não a comunidade a pagar essa conta.
Luciano Valter	Identificou-se como representante dos sindicatos dos trabalhadores rurais e da cidade baixa. O inscrito ressaltou a necessidade das duplicações, mas entende que as melhorias estão muito vagas, de modo que gostaria de entender de forma mais profunda os impactos da Concessão para Venâncio Aires/RS. Ainda demonstrou temor com possíveis rompimentos na rodovia e, por conseguinte, inundações no município. Em tom de crítica, apontou que, para usufruir da rodovia "melhorada", os cidadãos deverão contribuir por 6 anos. Por fim, o inscrito indicou que a população precisa que haja o desenvolvimento de atividade de desassoreamento na região.
Diego	Identificou-se como como vereador e criticou o funcionamento do *Free Flow* para a realidade local. Se mostrou favorável ao modelo de concessão, mas questionou o pagamento de tarifa de pedágio considerando que os usuários já pagam IPVA. Criticou, também, a alta carga tributária do Brasil e o retorno que não condiz com o alto arrecadamento.
Antônio Rodrigo Vieira	Manifestou entender que a Concessão é uma oportunidade para que sejam pleiteadas melhorias. Nesse sentido, entende que a região baixa do município precisa de ponte seca "que na verdade não é uma ponte seca". Ainda, segundo ele, o município precisa da retomada dos serviços de desassoreamento, o que foi sugerido que ocorrerá em breve. Por fim, reforçou entendimento de que a construção de ponte elevada não é solução para a região – solicitou a construção de mais uma ponte na RSC-453. Criticou os perigos da região decorrentes das rodovias que ligam a região baixa do município, em vista à quantidade de famílias atingidas pelas enchentes.
Márcia	Criticou a alegação de ineficiência estatal na prestação do serviço bem como o modelo de pedagiamento. Além disso, a inscrita levantou uma série de questionamentos retóricos, novamente em tom de crítica, acerca de questões ambientais e de resiliência climática abarcadas no projeto.
Cristiane Klok	Manifestou-se contra o pedagiamento e, sobre a atividade de desassoreamento, mencionada em outras contribuições, fez reflexão crítica mencionando existirem alegações de que em alguns momentos "está muito molhado" e em outros "está muito seco". Por fim, acerca da região do Castelhano, segundo ela, não se faz necessário investimentos em pontes elevadas, devendo ser construídas, ao menos, duas pontes secas. Instigou o povo a se manifestar e questionar o que está sendo feito.
Fabiano Baldissera	Questionou a duração do período de Consulta Pública e a realização de apenas três Audiência Pública.

	Ademais, questionou a continuidade da EGR e do DAER após a Concessão – questionou, em tom de crítica se continuarão "bancando" estes sem que prestem o serviço na região. Argumentou contra o pedágio, no sentido de esclarecer que a mudança eleitoral irá trocar os representantes futuramente, mas a Concessão, com o prazo de 30 anos, permanecerá por muito depois disto. Por fim, afirmou que pedagiamento não é garantia de melhoria da segurança viária e resguardo da vida, bem como sugeriu plebiscito para avaliar o projeto de concessão.
Edivilson Brum	Identificou-se como deputado e questionou a ineficiência dos serviços que deveriam, mas, segundo ele, não são adequadamente prestados e não são prestados pela EGR. Outro ponto de crítica do inscrito foi a irresponsabilidade fiscal dos governos anteriores (mencionou em âmbito federal e estadual), ressaltando a necessidade dos pedágios para investimento nas estradas. Não obstante, por fim, reputou como inadmissível penalizar uma região já assolada por crises. Sendo assim, propôs (i) o adiamento do prazo da Consulta Pública; e (ii) que seja estudada a possibilidade de majoração do aporte público no projeto para R$ 1.8 bilhão.
Temas	**Respostas/Esclarecimentos Ofertados**
Valor das Tarifas de Pedágio	O valor atual da tarifa quilométrica de pedágio reflete o equilíbrio entre a manutenção das obras necessárias a garantir o nível de serviço exigido pelo projeto e a busca por não onerar demasiadamente o usuário. Não obstante, a discussão deve ser aprofundada, razão pela qual é importante que sugestões e propostas alternativas sejam encaminhadas e protocoladas nos canais disponibilizados pela Consulta Pública para que haja a avaliação e, eventualmente, a adequação do projeto.
Acesso ao distrito industrial e a demais bairros de Venâncio Aires/RS	Estão sendo previstos vários dispositivos que irão melhorar o acesso ao município de Venâncio Aires: 2 dispositivos em desnível do tipo diamante (kms 2,24 e 3,98), 1 passagem inferior (km 4,96) e 2 rotatórias alongadas (km 7,34 e 10,34), além de 6 adequações de acesso (kms 7,71, 7,73, 8,74, 12,36, 13,03 e 13,60), Todavia, findo o período da Consulta Pública, todas as contribuições serão analisadas, o projeto será revisto e novos dispositivos de interseção poderão ser incorporados para melhor atender as necessidades da população, ao mesmo tempo em que se busca a redução de tarifas.
Proteção a pedestres nas ruas laterais da RRS-457	Estão previstas 6 passarelas na RSC-457 no trecho que vai de Venâncio Aires até Lajeado nos kms 1,55, 3,32, 8,33, 21,5, 22,9 e 27,6, além de vias marginais do km 1,605 ao 2,677 (em ambos os sentidos), do km 4,75 ao 5,4 (em ambos os sentidos) e do km 27,44 ao km 28,18 (em ambos os sentidos).
Majoração do Valor do Aporte Público	Conforme esclarecido pelo Secretário Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, será realizada uma análise técnica a respeito da possibilidade para que possa ser encaminhada à avaliação do Governador.
Prorrogação do Período de Consulta Pública	Conforme esclarecido pelo Secretário Pedro Capeluppi durante a sessão da Audiência Pública, não há nenhum óbice à prorrogação do período de Consulta Pública caso, em momento próximo ao final do período, ainda se entenda necessária a dilação – o que inclusive já havia sido conversado com o Governador Eduardo Leite. Além disso, foi dito que as discussões sobre o projeto não se limitariam às três Audiências Públicas, indicando que haverá mais sessões de diálogo sobre a Concessão do Bloco 2. Adicionalmente, destaca-se que, em observância às manifestações dos inscritos, houve a prorrogação do período de Consulta Pública até 24/03/2025, conforme aviso publicado no Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul em 20/02/2025.
Recuos	(•) As faixas de domínio serão respeitadas pelo projeto de engenharia. As larguras previstas para tais constam na classificação da rodovia constante nos manuais técnicos de projetos e devem respeitar ao disposto nos decretos municipais.
Multas por Evasão	Informa-se que a infração de trânsito por evasão do pedágio está prevista no art. 209-A da Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), que rege o trânsito em rodas as vias terrestres do território nacional. Assim sendo, tem-se que a lavratura de autos de infração por evasão não é uma especificidade do projeto, mas a estrita observância da lei.
Cumulatividade do Pagamento de IPVA com Tarifa de Pedágio	Esclarece-se Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) e a tarifa de pedágio têm naturezas jurídicas distintas, razão pela qual não se configura bitributação e tampouco se verificam óbices à cobrança de ambos.

Insuficiência de Acessos, Rotatórias e Ligações a Mato Leitão/RS	Estão previstas 4 adequações de acessos nos kms 11,95, 14,73, 16,57 e 16,62 da RSC-453, bem como uma rotatória alongada no km 16,10 da RSC-453. Findo o período da Consulta Púbica, todas as contribuições serão analisadas, e as obras de ampliação e melhorias serão revistas para melhor atender as demandas da população, ao mesmo tempo em que se busca a redução de tarifas.
Soluções de Engenharia para Mitigar Danos de Enchentes	(•) Estão previstas soluções de mitigação para percolação de água nas estruturas de pavimento, conhecidas como camadas drenantes de aterro. Estão também previstas reconstruções de pontes em áreas que sofreram alagamento. Tais medidas e locais respeitaram os pontos de alagamento divulgados pela Universidade Federal Do Rio Grande do Sul, e estão apresentados no PER.
Sugestão de Ponte Seca substituir a elevação da Ponte de Castelhano e a inclusão de cruzamento no bairro Brands	(•) Está previsto um dispositivo em desnível no km 2,24 e vias marginais do km 1,605 ao 2,677 (em ambos os sentidos) da RSC-453. A sugestão da construção da ponte seca, desde que se encontre dentro do limite territorial da concessão será analisada, findo o período da Consulta Pública.
Portaria nº 622/2024, do Ministério dos Transportes	Esclarece-se que, embora a Portaria nº 622/2024, do Ministério do Transportes, tenha aplicabilidade a concessões de rodovias federais (conforme art. 1º do próprio normativo), em consonância às diretrizes de destinação de recursos para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente, o projeto do Bloco 2 já prevê a segregação de recursos vinculados da receita bruta da Concessionária, os quais serão destinados, dentre outras finalidades, "à realização de ações voltadas à gestão de riscos climáticos e ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, desde que não se confundam com as obrigações previstas no Contrato, PER e Anexos", conforme cláusula 12.1.4 da minuta do Contrato de Concessão disponibilizado no âmbito da Consulta Pública.
Acessos a Venâncio Aires/RS	(•) Estão sendo previstos vários dispositivos que irão melhorar o acesso ao município de Venâncio Aires: 2 dispositivos em desnível do tipo diamante (kms 2,24 e 3,98), 1 passagem inferior (km 4,96) e 2 rotatórias alongadas (km 7,34 e 10,34), além de 6 adequações de acesso (kms 7,71, 7,73, 8,74, 12,36, 13,03 e 13,60), Todavia, findo o período da Consulta Pública, todas as contribuições serão analisadas, o projeto será revisto e novos dispositivos de interseção poderão ser incorporados para melhor atender as necessidades da população, ao mesmo tempo em que se busca a redução de tarifas.
Atividade de Desassoreamento	(•) As regiões pertencentes aos limites da faixa de domínio da rodovia pertencente a Concessão terão manutenção recorrente dos seus taludes, alas de bueiros, talvegues e todas as possíveis áreas assoreáveis.

4.5. Contribuições Escritas

4.5.1. Contribuição nº 01

Necessitamos, na estrada do bairro Brands, viaduto ou trecho com semáforo, devido ao grande fluxo de veículos automotores e bicicletas.

Interessada: Vanilce Teresinha

Resposta:

Está prevista no projeto a implantação de um dispositivo em desnível, tipo diamante, no km 2,24 da RSC-453. Todavia, findo o período da Consulta Pública, todas as contribuições serão analisadas, o Projeto será revisto, e novos dispositivos de interseção poderão ser incorporados para melhor atender as necessidades da população, ao mesmo tempo em que se busca a redução de tarifas.

4.5.2. Contribuição nº 02

Existe a possibilidade de haver isenção do pedágio para moradores de Venâncio Aires?

Interessado: Luiz Gerlach

Resposta Sugerida:

Serão isentos os veículos oficiais, devidamente identificados, assim entendidos aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático. Além disso, a concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos tarifários, bem como realizar promoções e descontos tarifários, instituir gratuidades ou isenções, inclusive procedendo a reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda. s hipóteses de isenção de pedágio estão previstas nas cláusulas 19.2.5 e 19.2.6 da minuta do Contrato de Concessão, disponibilizada no âmbito da Consulta Pública.

4.5.3. Contribuição nº 03

Medidas de melhoria do tráfego: Difícil acesso nos horários de pico, sugestão sinaleira e faixa de sinalização (bairro Brands em Venâncio Aires).

Interessada: Helene Posselt

Resposta:

Estão previstos no Projeto um dispositivo em desnível, do tipo diamante, no km 2,24 e vias marginais do km 1,605 ao 2,677 (em ambos os sentidos) da RSC-453. Além disso, a partir do momento em que a

concessionária assumir a gestão das rodovias, ela deverá efetuar investimentos em reparos e recuperação do pavimento, sinalização horizontal e vertical, entre outros.

4.5.4. Contribuição nº 04

Não queremos mais pedágios. Sempre é o povo que trabalha que paga a conta no final. Quanto à duplicação, não queremos perder nosso direito de ir e vir modificando nossos acessos.

Interessada: Loreni de Oliveira

Resposta:

As Concessões de Rodovias são uma forma de ofertar aos usuários serviços de alto valor agregado, que demandam vultosos recursos financeiros dos quais o Estado não dispõe. Estão previstos investimentos em recuperação e manutenção da malha rodoviária e em obras de ampliação de capacidade e melhorias que trarão maior fluidez ao tráfego e aumento da segurança aos usuários, além da prestação de serviços tais como guincho, ambulância, base de serviço aos usuários e ponto de parada de caminhoneiros. Os moradores que habitam próximo às rodovias não perderão seus acessos, uma vez que a concessionária possui a obrigação de executar várias adequações de acessos às rodovias.

4.5.5. Contribuição nº 05

Com a duplicação, serão feitas as pontes secas na região do Castelhano? Ele ressalta que as águas não represarem as regiões baixas da cidade. Loteamento, cita os bairros próximos também.

Interessado: Osmarino Espíndola

Resposta:

Estão previstas soluções de mitigação para percolação de água nas estruturas de pavimento, conhecidas como camadas drenantes de aterro. Estão também previstas reconstruções de pontes em áreas que sofreram alagamento. Tais medidas e locais respeitaram os pontos de alagamento divulgados pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, e estão apresentados no PER.

4.5.6. Contribuição nº 06

Precisa da duplicação e também necessita da ponte do Castelhano, pois ciclistas não têm espaço. Também ressalta a questão de espaços para os ciclistas. E também reforça a necessidade da segurança para os animais, que existem muito, segundo ele, travessia nessa ponte.

Interessado: Darsib Tenkur

Resposta:

A concessionária terá a obrigação de duplicar toda a extensão do trecho da RSC-453 com início em Venâncio Aires e fim em Lajeado. Está prevista também o alteamento e alargamento da Ponte do Arroio Castelhano, no km 6,52, bem como pontos de passagem de fauna, cuja localização será definido pela concessionária junto ao Poder Concedente.

5. Termo de Encerramento

6.1. Termo de Encerramento

Este Termo encerra a apresentação do Relatório de Acompanhamento de cada um dos eventos de Audiência Pública realizados no Estado do Rio Grande do Sul, entre os dias 23 e 24 de janeiro de 2025, sobre o Bloco 2 do Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Rio Grande do Sul.