



**GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**  
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

**ATA AUDIÊNCIA PÚBLICA**  
**PROJETO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS RS – BLOCO 3**

Aos quinze dias do mês de julho de 2021, às 14 horas, em ambiente virtual, realizou-se a 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 3 de concessões rodoviárias do Estado do Rio Grande do Sul, composto pelos trechos da Rodovia ERS-122 (km 0,00 ao km 168,65), da Rodovia ERS-240 (km 0,00 ao km 33,58), da Rodovia RSC-287 (km 0,00 ao km 21,49), da Rodovia ERS-446 (km 0,00 ao km 14,84), da Rodovia RSC-453 (km 101,43 ao km 121,41) e da Rodovia BRS-470 (km 220,50 ao km 233,50), totalizando 271,5 km de extensão, cujo Aviso de Audiência Pública Nº 01/21 foi publicado no Caderno do Governo do Diário Oficial do Estado de 29 de junho de 2021, página 11, na edição nº 120 do Diário Oficial da União do dia 29 de junho de 2021, página 211, no jornal de grande circulação Correio do Povo, de 29 de junho de 2021, e no sítio eletrônico <https://parcerias.rs.gov.br/rodovias>, no qual foi igualmente publicado o Regulamento da Audiência Pública. A Audiência Pública foi instalada a partir de fala de abertura do Sr. Leonardo Busatto, Secretário Extraordinário de Parceiras do Estado do Rio Grande do Sul e presidente da Mesa Diretora. Após a apresentação dos demais membros integrantes da Mesa Diretora – o Sr. Luiz Gustavo de Souza, Secretário Adjunto de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul; o Sr. Rafael Ramos, Diretor da Unidade de Concessões e Parcerias Público-Privadas do Estado do Rio Grande do Sul; o Sr. Marcelo Spilki, Secretário Adjunto Extraordinário de Parcerias; o Sr. Guilherme Martins, Chefe de Departamento da Área de Estruturação de Parcerias de Investimentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; o Sr.; Leonardo Leão, Gerente na Área de Estruturação de Parcerias de Investimentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social; e os Srs. Eduardo Padilha e Rafael Fernandes, representantes do Consórcio Planos Engenharia - Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques, consultoria contratada para o desenvolvimento dos estudos de concessão – o Sr. Leonardo Busatto realizou a leitura do Regulamento da Audiência Pública, informando aos presentes a duração do evento, as regras para manifestação escrita e oral, bem como o tempo disponível para a manifestação de cada um dos interessados em se manifestar. Ato contínuo, os Srs. Guilherme Martins e Leonardo Leão realizaram uma apresentação formal do projeto de concessões rodoviárias, com o apoio de arquivo *powerpoint*, em que foram abordadas as razões que fundamentam a opção por conceder as rodovias em questão e os impactos estimados com o projeto, assim como as características atuais das rodovias integrantes do Projeto, as razões para a estruturação da licitação em blocos e os investimentos projetados a partir da implementação das novas concessões. Em seguida, a exposição versou especificamente sobre o Bloco 3 de rodovias, com a descrição dos investimentos exigidos pelo contrato e a sua distribuição ao longo do prazo da concessão e os critérios de localização das praças de pedágio, além da apresentação das principais variáveis do modelo econômico-financeiro e jurídicas do Projeto, neste último caso, com ênfase nas inovações introduzidas à sua estruturação. Encerrada a exposição do projeto, o Presidente da Mesa Diretora, o Sr. Leonardo Busatto, oportunizou a manifestação oral dos participantes previamente cadastrados, conforme previsto pelo Regulamento da Audiência Pública, para exposição de suas dúvidas e contribuições relativas ao projeto de concessões rodoviárias. Os interessados foram chamados na ordem de sua inscrição prévia pelo Sr. Leonardo Busatto, que lhes indicou o tempo de dois minutos para cada manifestação e que precisou que as respostas aos questionamentos e sugestões seriam dadas ao fim da Audiência Pública por bloco de temas, bem como posteriormente publicadas em sítio



## GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

eletrônico. Chamado o Sr. Flávio Pauletti, questionou o custo do estudo realizado pelo BNDES e criticou o modelo de limite ao deságio, opinando que a outorga, além de onerar a tarifa, gera investimentos em outras regiões que não os municípios que suportarão o pedágio; e demandou, em adição ao investimento em acostamento, a duplicação da rodovia da região que representa, visto que conta com duas praças de pedágio. Chamado o Sr. Pepe Vargas, criticou o prazo curto para que a sociedade analise os estudos de forma clara em relação a uma concessão de 30 anos e requisitou, ao menos, mais uma audiência pública para cada um dos blocos da concessão, com maior tempo individual para manifestações; em seguida, criticou as obrigações da concessionárias, insuficientes em sua opinião, e a TIR, muito elevada, bem como a exigência de outorga, que encareceria a tarifa em seu entender, existindo outros mecanismos para evitar propostas irresponsáveis. Chamado o Sr. Renato Sgnaolin, verificou-se que não estava presente. Chamada a Sra. Fran Somensi, criticou o tempo exíguo de discussão do projeto e o material apresentado na audiência por ser muito geral e não especificar detalhes sobre as obras; em seguida, opinou que o início das obras a partir do terceiro ano da concessão na região da Serra é muito demorado, sugerindo a antecipação e a correção das curvas de nível; por fim, sugeriu a retirada do critério de outorga e do limite ao desconto da tarifa no edital de licitação, afirmando existir outros mecanismos para se assegurar a viabilidade e seriedade das propostas apresentadas. Chamado o Sr. Elton Gialdi, criticou o critério de outorga e o limite de desconto como equivocados e nocivos, sugerindo a adoção de um desconto livre ou ao menos de 50%; por fim, recomendou a permissão de disponibilização de serviços de guinchos e ambulância de forma terceirizada pela concessionária por serem mais eficientes. Chamado o Sr. Diogo Segabinazzi, manifestou-se em favor da concessão dada a necessidade de investimentos que não têm sido realizados, bem como da alteração da forma de cobrança de pedágio, caso necessária para menor custo ao cidadão. Chamado o Sr. Tiago Simon, opinou que a outorga encarece de 20 a 40% a tarifa e que a menor tarifa seria o critério de licitação desejado por todos, apontando que no Paraná o critério de licitação foi revisto e substituído por um modelo em que os recursos são aportados em uma conta vinculada ao projeto, a que o interessado chamou de modelo de caução; solicitou que o Governo não procedesse à publicação do edital em setembro e recomendou que o deságio máximo fosse estendido a 50%, que o degrau tarifário fosse revisto por aumentar a tarifa em 30% e que o *free flow* fosse regulamentado no contrato. Chamado o Sr. Dirceu Quadros, opinou que o aumento do pedágio da região do Vale do Caí é ruim para o desenvolvimento, afastando empreendedores e onerando a população de uma cidade que estaria cercada pelos pedágios na região. Chamado o Sr. Sílvio Kael, manifestou-se em seu lugar o Sr. Rafael Perci de Paula da Cruz, que argumentou que serão 22 praças de pedágio em um raio de mais de 1000 km, penalizando muitos gaúchos em uma área muito pequena e indicou que a localização da praça de pedágio entre Capela de Santana e Montenegro divide a primeira e deixa a segundailhada por dois pedágios; por fim, sugeriu a criação de fundo de isenção do pedágio vinculado ao contrato. Chamado o Sr. Carlos Búrigo, manifestou-se favorável à concessão, mas indicou ser necessário discutir as outorgas e as praças de pedágio, sobretudo, o deslocamento da praça de Ipê; por fim, sugeriu a duplicação da ERS-122, de Caxias à ERS-116, pelo menos até Flores da Cunha. Chamada a Sra. Silvana de Carli, indicou que Flores da Cunha já tem um pedágio e o projeto prevê um novo, o que prejudicaria economicamente a região; em seguida, sugeriu a duplicação da estrada da região e a melhoria da rodovia que passa pela “serra da morte”. Chamada a Sra. Mônica Mattia, informou que o COREDE Serra está acompanhando o desenvolvimento dos estudos da concessão, analisando de forma detalhada o plano para apresentar melhorias aos estudos em questão. Chamado o Sr. Everton Kremer, argumentou que os pedágios prejudicam os produtores rurais da região da Serra, estando o Vale do Caí, em sua opinião, repleto de pedágios, em áreas com rotas de fuga na região; por fim, sugeriu a retirada



## GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

da outorga da licitação. Chamado o Sr. Cassiano de Zorzi Caon, indicou ser relevante se definir se a praça de pedágio será instalada em Ipê ou em Antônio Prado, estando na divisa entre os municípios pelos estudos apresentados, o que significaria custos inviáveis para os cidadãos que formam um fluxo considerável de pessoas que moram em uma e trabalham na outra cidade; opinou que a ERS-122 recebe investimentos muito tímidos injustamente já que suporta o escoamento de produção do polo metal mecânico do Rio Grande do Sul, tendo um tráfego considerável de veículos pesados e demandou terceiras faixas e duplicações; por fim, opinou que o prazo de publicação do edital ao final de setembro é muito curto, impedindo a construção de um denominador comum. Chamado o Sr. José Alfredo Machado, questionou a razão pela qual nos estudos da concessão indicam praça de pedágio em Montenegro e a razão pela qual não houve a correção desta praça para o Município de Capela de Santana; em seguida, perguntou se a equipe de engenharia está ciente de que a instalação da praça na ERS-122, km 25, irá cortar o Município de Capela de Santana ao meio, isolando famílias e agricultores e impactando os planos de instalação de um centro logístico no km 25 pelo Município; por fim, questionou a razão pela qual o Município de Capela de Santana não recebeu o convite oficial, datado de maio, para participar da audiência pública e afirmou que a cidade não aceita o pedágio na região. Chamada a Sra. Denise Pessoa, criticou o modelo de outorga na licitação, dado que o Estado obteve sucesso na licitação anterior sem que a outorga tenha sido exigida, e o limite de deságio de 25%, que serviria, na sua opinião, para forçar a outorga e gerar um caixa para o estado; por fim, solicitou mais tempo para análise do tema. Chamada a Sra. Estela Balardin, ponderou que o Estado possui a EGR, uma empresa pública e que não visa ao lucro e que, portanto, praticaria um preço mais acessível, e que, em sua opinião, está sofrendo um desmonte e sendo substituída por um pedágio que onera o cidadão em função da taxa de retorno do privado e pelo valor da outorga; em seguida, apontou que os estudos de modelagem da concessão foram terceirizados a empresas privadas; por fim, argumentou que o pedágio contribui para o aumento do custo de vida e que o horário da audiência pública é inacessível para a classe trabalhadora. Chamada a Sra. Loreni Domingas de Pariz, indicou que a localização da praça de pedágio irá dividir Capela de Santana ao meio e que, na sua opinião, o Governo quer onerar o usuário. Chamado o Sr. Gilberto da Costa Rodrigues, questionou qual ser a garantia de os recursos da outorga serão revertidos em favor da malha, justificativa para cobrança do valor de outorga, em sua opinião; em seguida, indicou que os estudos teriam sido realizados em 16 meses, questionando a razão pela qual a sociedade teria tão pouco tempo para analisá-los e se há alguma representação social no consórcio que elaborou os estudos de concessão. Chamado o Sr. Lucas Caregnato, argumentou que o horário da audiência pública seria ruim e que inviabilizaria a discussão com a população, que não estaria sendo ouvida; por fim, opinou que é preciso de mais prazo se o Governo realmente possui compromisso com o diálogo e que a discussão está sendo antidemocrática e hierarquizada. Chamado o Sr. Gustavo Zanatta, opinou estar o projeto sendo realizado sem o devido diálogo; manifestou-se pela necessidade de discussão dos valores das tarifas e da outorga; em seguida, requisitou a isenção para os cidadãos de município sede e apontou que é contrário ao pedágio em Capela de Santana. Chamado o Sr. Klaus Werner, verificou-se que não estava presente. Chamado o Sr. Felipe Xavier, opinou que a consulta pública e a audiência pública não permitem um debate adequado por terem curto prazo; questionou se a ERS-446 (São Vedelino a Carlos Barbosa) será duplicada; em seguida, criticou a estadualização da BR-470 com base em exemplo de rodovia estadual que foi federalizada e que foi por isso revitalizada; por fim, indicou ser imprescindível que o *free flow* seja introduzido na concessão por facilitar a circulação e desonerar as cobranças. Chamado o Sr. Fabiano Feltrin, indicou que Farroupilha está cortada por pelo menos 7 rodovias estaduais e que já conta com uma praça de pedágio, sendo agora prevista outra praça, porém que os investimentos na região são poucos;



## GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

### SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

por fim, requisitou a oferta dos investimentos em detalhe por município. Chamado o Sr. Arlindo Boff, opinou que a região do Norte da Serra foi esquecida na concessão, sendo onerada por dois pedágios sem qualquer duplicação, e requisitou a revisão desta relação para que ao menos se duplicasse o trecho do pedágio de Flores da Cunha. Chamado o Sr. José Carlos Trujillo, opinou que não é pertinente a inclusão do valor de outorga na licitação, pois onera a tarifa e não traz benefício para os usuários, e que o prazo de concessão deve ser reduzido em face do avanço tecnológico do setor; em seguida argumentou que os estudos de tráfego não ponderam elementos relevantes, apresentando médias de valores levantados sem detalhamento, e que os valores apurados devem ser confrontados com os números da polícia rodoviária estadual, o que, demonstrando tráfego superior ao considerado pode resultar em redução da tarifa; por fim, alegou que os trechos da rodovia de Farroupilha não recebem investimentos de forma adequada e requisitou que isso fosse revisto anteriormente à instalação das praças de pedágio. Chamado o Sr. Cezar Ulian, opinou que os investimentos na região de Flores da Cunha são baixos, especialmente com a previsão de nova praça de pedágio na região, além de ter uma das maiores tarifas do estudo sem previsão de duplicação; indicou ter um estudo da CIC com demandas de investimentos na região que deseja encaminhar ao Estado; em seguida, ponderou que há indicativo de que a grande maioria dos usuários realiza viagens de longa distância, razão pela qual sugeriu que ao invés de duas praças, instale-se apenas uma no trecho mais próximo ao entroncamento da BR 116; por fim, sugeriu a inversão da lógica dos critérios de julgamento com estabelecimento de limite para a outorga e não havendo limite para o desconto na tarifa. Chamado o Sr. Gilberto do Amarante, opinou que os usuários são penalizados pelos impostos e, ainda assim, as estradas na região de Farroupilha são ruins, e que a outorga seria mais uma penalização, razão pela qual é contrário a ela e ao limite de desconto na tarifa; em seguida, solicitou que as obras sejam iniciadas imediatamente após o início da cobrança das tarifas de pedágio, e não apenas no terceiro ou quinto ano do contrato, bem como um novo traçado para a “curva da morte”; por fim, questionou quem seria responsável pela fiscalização do contrato, e solicitou mais tempo para as discussões, bem como a demonstração de um cronograma específico das obras para os municípios. Chamado o Sr. Roberto Bratz, verificou-se que não estava presente. Chamado o Sr. João Guilherme Weschenfelder, opinou que o pedágio cerca o município de Bom Princípio, impedindo o deslocamento ao centro da cidade e perguntou o critério adotado para a definição da localização da praça de pedágio no ponto escolhido. Ao fim das manifestações orais, o Presidente da Mesa, Sr. Leonardo Busatto, declarou uma pausa de dez minutos para que os questionamentos realizados fossem agrupados por tema com vistas a serem em seguida respondidos pela Mesa Diretora. Em seguida, a Mesa Diretora, sob a coordenação do Sr. Secretário Leonardo Busatto, passou à exposição de esclarecimentos em relação às questões abordadas pelas manifestações dos presentes interessados, conforme agrupadas por temas. Em relação aos temas de valor de tarifa, TIR e rentabilidade do pedágio, informou-se que a apresentação considera um WACC de 9,02%, enquanto taxa referencial, utilizada em um estudo que não é vinculante e que visa gerar a tarifa de início do leilão, não definindo a tarifa final, que será a resultante do leilão; ademais, esclareceu-se que esta taxa não é uma garantia de rentabilidade da concessionária, sendo esta função de uma série de fatores a serem experimentados na vida real do contrato; em seguida, apontou-se que esse patamar é premissa razoável, dado que inferior ao que foi utilizado para a concessão da RSC-287 e é compatível com projetos federais e de outros estados; por fim, esclareceu-se que o valor considerado em cada praça de pedágio é uma resultante do modelo econômico-financeiro considerado no projeto e dos estudos de modelo e de engenharia do projeto, cujas premissas foram colocadas à disposição da sociedade, estando o BNDES, o Consórcio e o Estado à disposição para analisar ponderações objetivas sobre estes temas. Em relação ao tema de plano



## GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

de investimentos, esclareceu-se que os investimentos foram concebidos a partir dos estudos de demanda e que todos os seus elementos estão à disposição dos investidores e da sociedade; em seguida, informou-se que grande parte da malha será duplicada, citando o exemplo do trecho de São Vendelino a Farroupilha (ERS-122) até o 4º ano, da RSC-453, do trecho de Carlos Barbosa, da BR-470 e da rodovia entre Montenegro e Capela de Santana, com investimentos da monta de R\$ 3 bilhões, para cuja viabilidade é necessário que os pedágios estejam nas localizações que foram consideradas; por fim, precisou-se que, para cada um dos trechos duplicados, existe um projeto funcional detalhando para que lado ocorrerá a duplicação, os elementos de interseção implantados a que todo interessado pode consultar, bem como um cronograma de investimentos, elaborado conforme o volume de tráfego de cada região. Em relação ao *free flow*, informou-se que, embora previsto pela Lei Federal nº 14.157/2021, a sua efetiva implementação ainda carece de aprimoramentos jurídicos regulatórios, sendo dois problemas fundamentais: a obrigatoriedade do uso do mecanismo de identificação dos veículos e a criação de mecanismos para conferir maior eficácia para a aplicação de sanções e recuperação do valor das tarifas inadimplidas, o que dificulta a inclusão desta nova tecnologia nas concessões do país; esclareceu-se que mesmo assim o projeto prevê o *free flow* como um investimento possível, que poderá ser inserido no contrato mediante revisão contratual quinquenal. Em relação à localização das praças de pedágio, esclareceu-se que os requisitos necessários para a implantação de uma praça de pedágio são: locais afastados de curvas e de relevo plano, a inexistência de rotas de fuga, a distância em relação às demais praças do lote e localização em local onde haja um fluxo relevante de veículos; em seguida, argumentou-se que caso a praça fosse deslocada para uma área com fluxo menor de usuários, haveria uma redução nas receitas disponíveis para a realização dos investimentos, o que demandaria revisão dos investimentos disponíveis para a região ou aumento do valor da tarifa de pedágio. Em relação ao tema da outorga, esclareceu-se que foi uma sugestão do BNDES ao governo feita com base em critérios técnicos, visando a assegurar uma proposta mais adequada e capaz de assegurar a efetiva execução dos investimentos da concessão, não sendo, portanto, um artifício do estado para gerar caixa; ademais, apontou-se que a proposta observa as experiências mais recentes do país, como se pode notar na versão levada à audiência pública da Nova Dutra, na versão levada à consulta pública das Rodovias Integradas Paranaenses e na BR-153, bem como em experiências internacionais, que em regra não levam a cabo licitações com base exclusivamente na menor tarifa; em seguida, indicou-se que existem diversas experiências no país em que ao se utilizar a menor tarifa, deu-se azo para ofertas excessivamente otimistas e que contemplaram descontos excessivos que resultaram em descumprimentos dos investimentos programados para a concessão; por fim, reconheceu-se o debate do Estado do Paraná quanto ao uso deste critério, firmando-se o compromisso de se estudar a versão final deste edital e contrato, considerando a adoção da solução que vier a ser escolhida, caso haja pertinência técnica. Em relação ao tema do prazo e da legitimidade da audiência pública, esclareceu-se que a versão disponibilizada para a consulta e audiência pública é uma proposta que foi colocada para ser discutida com a sociedade, sendo um primeiro desenho da concessão e que poderá ser alterado a partir dos apontamentos recebidos, que serão avaliados conforme os impactos que tiverem sobre o projeto para a decisão acerca de sua incorporação; em seguida, indicou-se que Estado está propondo realizar investimentos nas rodovias gaúchas de modo a assegurar que elas tenham o nível adequado, estando o detalhamento dos investimentos integralmente apresentado no site da consulta pública e sendo planejada a elaboração um relatório simplificado para fácil visualização desses investimentos; por fim, afirmou-se que o Estado está aberto ao diálogo e disposto a aproveitar a oportunidade para elaborar um programa de investimentos e melhoria para as rodovias do Estado. Por fim, o Sr. Secretário Leonardo Busatto precisou que a ata da



**GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

Audiência Pública e os esclarecimentos a questionamentos eventualmente não respondidos seriam disponibilizados no sítio eletrônico do programa RS parcerias. Foram proferidos agradecimentos e a Mesa Diretora declarou encerrada a Audiência Pública às 17 horas e 15 minutos. A presente ata foi lavrada com base na gravação dos registros da cerimônia realizada em quinze de julho de 2021, 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.....

**LEONARDO BUSATTO**

Secretário Extraordinário de Parcerias - RS  
Presidente da Mesa Diretora

**LUIZ GUSTAVO DE SOUZA**

Secretário Adjunto de Logística e Transportes - RS

**RAFAEL RAMOS**

Diretor da Unidade de Concessões e Parcerias Público-Privadas – RS

**MARCELO SPILKI**

Secretário Adjunto Extraordinário de Parcerias - RS

**GUILHERME MARTINS**

Chefe de Departamento da Área de Estruturação de Parcerias de Investimentos do BNDES

DOCUMENTO ASSINADO POR	DATA	CPF/CNPJ	VERIFICADOR
Rafael da Cunha Ramos	05/10/2021 16:57:41 GMT-03:00	84828560149	Assinatura válida

Documento eletrônico assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001 de 24/08/2001, que institui a infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.