



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

<b>COMISSÃO EXTERNA - FISCALIZAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA ECO 101 - BR 101</b>			
<b>EVENTO:</b> Audiência Pública	<b>REUNIÃO Nº:</b> 2277/15	<b>DATA:</b> 03/11/2015	
<b>LOCAL:</b> Plenário 15 das Comissões	<b>INÍCIO:</b> 14h42min	<b>TÉRMINO:</b> 16h28min	<b>PÁGINAS:</b> 43

**DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO**

**LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - SUINF  
**JOÃO PAGANINI** - Prefeito do Município de Iconha, Espírito Santo.

**SUMÁRIO**

Apresentação do Plano de Concessão da BR-101 no Espírito Santo e de outras informações pertinentes ao tema.

**OBSERVAÇÕES**

Há palavra ou expressão ininteligível.  
Houve intervenção inaudível.  
Houve intervenções ininteligíveis.  
Há orador não identificado em breve intervenção.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião Ordinária da Comissão Externa da Câmara dos Deputados, destinada a fazer o acompanhamento *in loco* e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos adquiridos pela Concessionária Eco 101, que administra o trecho da BR-101 que corta o Estado do Espírito Santo.

Encontram-se à disposição dos Srs. Deputados cópias da ata da primeira reunião, realizada no dia 15 de outubro do presente ano.

Pergunto se há necessidade de leitura da referida ata.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Peço dispensa da leitura da ata, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Atendendo ao Deputado Sérgio Vidigal, dispenso a leitura da ata.

Em discussão a ata. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, coloco-a em votação.

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Comunico o recebimento dos seguintes expedientes:

Ofício nº 103, de 2015, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira, designando o Sr. Edson Martins de Moraes para prestar assessoramento técnico-legislativo à Comissão.

Memorando nº 480, de 2015, da Consultoria Legislativa, designando os Srs. Sandro Silva Gonçalves e Tarcísio Gomes de Freitas para prestarem assessoramento técnico-legislativo a esta Comissão.

*E-mail* da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, informando a impossibilidade do comparecimento do Sr. Jorge Bastos e comunicando que a ANTT será representada pelo Sr. Luiz Fernando Castilho.

Ordem do dia

Esta reunião foi convocada para a realização de audiência pública para apresentação do Plano de Concessão da BR-101, no Espírito Santo, e de outras



informações relevantes sobre o tema, atendendo o Requerimento nº 2, de 2015, de minha autoria.

Convido para tomar assento à mesa o Sr. Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária — SUINF, representando a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Antes de passar a palavra ao convidado para a sua apresentação, peço a atenção dos Srs. Deputados para os procedimentos a serem observados durante a audiência.

O convidado disporá de até 20 minutos para a sua exposição, não podendo ser aparteado. Ao fim da exposição, será concedida a palavra aos Deputados, observada a ordem de inscrição, para, num prazo de 3 minutos cada um, formularem suas considerações ou pedidos de esclarecimentos, dispondo os convidados do mesmo tempo para resposta. Serão permitidas a réplica e a tréplica, pelo prazo de 3 minutos improrrogáveis.

A lista de inscrição para o debate encontra-se à disposição dos Srs. Deputados na mesa de apoio.

Vamos dar início à audiência.

Concedo a palavra ao Sr. Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Boa tarde, senhores.

Queria inicialmente agradecer pelo convite ao Deputado Marcus Vicente e também ao Deputado Sérgio Vidigal, que nos recebeu muito bem no Município da Serra.

Esta primeira apresentação que vamos fazer, conforme combinado com o Deputado Marcus Vicente, será uma exposição mais ampla, mais simples, em relação ao que dispõe o nosso contrato de concessão, para iniciarmos a discussão.

Vamos falar um pouco sobre o que é uma concessão, sobre a Agência, sobre as concessões que nós temos dentro da Agência, quais são as principais obras, os principais pontos que nós podemos discutir nos próximos dias, ao longo da nossa apresentação.

*(Segue-se exibição de imagens.)*



A discussão aqui é sobre a concessão da BR-101, especificamente o trecho Bahia-Espírito Santo, concedido à Eco Rodovias. O nome comercial da concessão é ECO 101.

A agenda da apresentação abordará basicamente o que é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, sua missão, quais são as concessões rodoviárias que estão sob responsabilidade e administração da Agência hoje, o escopo de obras e serviços operacionais da Eco 101, de forma bastante ampla e simples, sem entrar em detalhes, em relação ao escopo das obras e dos serviços operacionais previstos no contrato, as obras até agora realizadas, os principais resultados obtidos em relação à segurança viária, a redução de acidentes, a redução de vítimas fatais, o cronograma das principais obras que estão previstas em contrato, algumas questões referentes à faixa de domínio, que têm relação direta com a execução dessas grandes obras, que vamos citar um pouco mais à frente, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza — ISSQN recolhido aos Municípios por onde a rodovia passa e algumas isenções de pedágios concedidas até o momento na rodovia.

A missão da ANTT, de forma bastante ampla, é assegurar aos usuários adequada prestação de serviços de transportes terrestres e exploração da infraestrutura rodoviária e ferroviária outorgada. Nessa seara da exploração de infraestrutura rodoviária nós temos 21 concessões de primeira, segunda e terceira etapas.

A Eco 101 está na segunda etapa, com 475 quilômetros. O contrato começou no dia 17 de abril de 2013, e o início da concessão foi no dia 8 de janeiro de 2014 — o início da cobrança de pedágio. A ANTT hoje dispõe de quase 10 mil quilômetros de rodovias concedidas.

Como o Deputado Marcus Vicente demandou, vamos falar rapidamente de conceitos básicos do que é uma concessão para entendermos como funciona o contrato.

A concessão de rodovias ocorre quando o governo transfere uma determinada rodovia para a iniciativa privada. Em uma concessão, o governo estabelece um prazo para o término dos contratos da concessão e define a forma como a iniciativa privada deve trabalhar, ou seja, quais são os escopos dos serviços, de quem são as responsabilidades, uma divisão um pouco mais completa da matriz



de riscos do contrato, as condições, o cronograma de execução, as normas e regulamentos que devem ser observados, os valores iniciais de tarifas de pedágio, entre outros itens. O Estado continua com autoridade sobre o empreendimento e fiscaliza o trabalho da concessionária, ou seja, o cumprimento do contrato de concessão.

Em suma, na concessão o Estado mantém a titularidade do patrimônio público, e a população ainda recebe os benefícios dos investimentos realizados pela iniciativa privada, ao final da concessão.

Como é definido o valor da tarifa de pedágio? Em suma, pelo volume de investimentos necessários definidos num contrato *versus* a quantidade de veículos que passam nas cabines de pedágio. Ou seja, se há um alto investimento previsto no contrato e um baixo fluxo de tráfego no pedágio, a tarifa é alta; se há um baixo investimento e um alto fluxo, a tarifa de pedágio é baixa porque é dividida por mais pagantes. Grosso modo, pensando nos extremos, a ideia da composição da tarifa de pedágio é essa.

Indo direto ao que interessa, a ECO 101 abrange um trecho de 480 quilômetros aproximadamente. A concessão foi iniciada no ano de 2013, no mês de maio, com prazo de 25 anos. A cobrança de pedágio começou no dia 18 de maio de 2014, após o cumprimento de todas as obrigações previstas nos trabalhos iniciais. Nela existem sete praças de pedágios. O reajuste tarifário é feito anualmente em revisões ordinárias e é dado pela variação do IPCA. A tarifa quilométrica é de R\$ 0,054 por quilômetro.

Escopo amplo das obras. Existem obras de natureza de recuperação, manutenção e conservação, específicas no pavimento, elementos de proteção e segurança, obras de arte especiais — que são viadutos, passagem superior e inferior, pontes, passarelas —, sistemas de drenagem, terraplenos e canteiros centrais.

Além disso, existem algumas obras de melhoria, que são ampliação de capacidade — duplicação, implantação de terceiras faixas, de vias locais e duplicações.

Também oferecemos aos usuários os serviços operacionais gratuitos, que são: atendimento médico de emergência, socorro mecânico, bases operacionais,



sistemas de informações ao usuário, veículos de combate a incêndio, apreensão de animais. Há um Centro de Controle Operacional e um Sistema de Controle de Tráfego, no qual temos circuitos fechados de TV a cada 45 quilômetros, radares móveis e fixos, painéis de mensagem variável fixos e móveis, e os PPVs, que são os Postos de Pesagem Veicular.

Vamos elencar as principais obras realizadas desde o início do contrato. Foram feitas até o momento intervenções nos 475 quilômetros da rodovia referentes à fase de trabalhos iniciais, que o próprio contrato fala que é um paliativo para manter a rodovia em condições mínimas de conforto e segurança para os usuários. Não se trata de intervenções definitivas; estas serão feitas até o quinto ano de concessão.

Foram refeitas as sinalizações horizontais e verticais em todo o trecho; reforma e modernização dos 4 postos de pesagem existentes na rodovia; construção de 4 passarelas; instalação de 16 quilômetros de defensas metálicas, dando ênfase aos pontos críticos na rodovia, que são aqueles onde ocorre o maior número de acidentes; instalação de 13 redutores de velocidade; recuperação de 3 passarelas; sinalização de 12 pontos críticos; implementação de 15 quilômetros de vias locais; reforma em 6 postos da Polícia Rodoviária Federal; implantação de 10 painéis de mensagem variável fixos e 4 painéis de mensagem variável móveis; mais de 200 quilômetros de nivelamento entre pista e acostamento; instalação de taxas para melhoria da visibilidade à noite; implantação de 8 mil placas de sinalização; instalação de 20 câmeras para o monitoramento da rodovia.

Foram construídas também 12 bases de atendimento aos usuários, que estão dispostas neste gráfico, sendo duas no Município da Serra.

Foram realizadas, salvo engano, 14 recuperações de obras de arte especial. O contrato prevê que todas elas sejam recuperadas ao longo do contrato, mas até o momento foram essas as recuperadas.

Foi também concluída a recuperação do pavimento nestes três pontos entre Linhares e Aracruz, e entre Anchieta e Rio Novo do Sul. Existem estes outros trechos que vão ser concluídos até 2016, que já serão recuperações definitivas, não são mais paliativas.



Há outras melhorias previstas no contrato. Inicialmente, estão previstas 19 passarelas, sendo que 4 já foram realizadas, como já mencionamos antes, e há outras previstas para os Municípios de Pedro Canário, Jaguaré, Sooretama, Ibirapu, Fundão, Serra, Rio Novo do Sul, 3 passarelas em Linhares, 2 em Aracruz e 3 em Cariacica. Inicialmente essas passarelas foram definidas com base em estudos de acidentes com características de atropelamentos.

Estão previstos também 36 quilômetros de vias marginais, em que são priorizadas as cidades onde há conflito entre os tráfegos rodoviário e urbano. Já foram realizadas vias locais em Viana, Fundão, Serra, Pedro Canário, Aracruz, João Neiva e Sooretama, e há previsão ainda de implantação de vias locais, nesses 36 quilômetros, em Conceição da Barra, São Mateus, Jaguaré, Linhares, Ibirapu, Serra, Cariacica e Rio Novo do Sul.

Existe também a previsão de recuperação e alargamento de 77 pontes e viadutos e a recuperação estrutural da pista existente.

Em relação a todo o trabalho que foi feito até agora, nós já temos alguns resultados bastante expressivos no que tange à redução de acidentes, sobretudo à redução da severidade dos acidentes. De janeiro a setembro de 2014, comparado com janeiro a setembro de 2015, o número de acidentes caiu de 3.912 para 3.358. Esse número ainda é muito alto, mas, diante das poucas intervenções que já foram feitas — diante do que o contrato de concessão prevê —, já há uma redução significativa.

A quantidade de vítimas ilesas caiu de 7.083 para 7.046, o que mostra que, apesar da quantidade de acidentes que ainda ocorrem, a severidade da rodovia diminuiu muito. Os números de vítimas fatais comprovam isso: no mesmo período de janeiro a setembro de 2014 houve 168 vítimas fatais; de janeiro a setembro de 2015, houve 94 vítimas fatais. Este, sim, é um número de queda bastante significativo, e as intervenções definitivas ainda não foram concluídas em todo o trecho, o que nos leva a crer que mais à frente esse número tenderá a cair bastante.

Nós destacamos aqui dois pontos bastante interessantes — sobretudo para prestigiar o Deputado que representa o Município da Serra — em relação à quantidade de acidentes e a de feridos. Ocorriam 177 acidentes, número que caiu para 119. A quantidade de feridos caiu quase 50%, de 85 para 46, o que é uma



queda bastante significativa. Em Sooretama também houve uma queda de praticamente 50% na quantidade de feridos, de 45 para 23.

Falarei rapidamente do cronograma das obras mais relevantes do contrato. Nós já passamos pela fase de trabalhos iniciais, que durou 12 meses, em que foram feitas intervenções paliativas. Ela antecedeu o início da cobrança de pedágio, que depende do cumprimento de uma série de obrigações. Essas obrigações foram cumpridas na íntegra, e por isso a ANTT autorizou o início da cobrança de pedágio. A fase inicial contemplou obras emergenciais e a implantação dos serviços operacionais prévios à cobrança de pedágio, que teve início a partir do nono mês.

Ainda estão previstas a implantação de 16 passarelas até maio de 2018, e mais 3 até maio de 2033. Além disso, ainda estão previstas a implantação de 21,6 quilômetros de vias locais até maio de 2018, e de 28,2 quilômetros de retificações de traçado. Vale ressaltar também o contorno de Iconha, cuja conclusão está prevista para o quarto ano de concessão, em maio de 2017.

Aqui está o que talvez seja o quadro mais importante para nós, que traz uma série de obras de duplicação e contornos previstas em vários Municípios. A maioria do início das obras está prevista para novembro e dezembro de 2015. Algumas estão previstas para maio e junho de 2016. A duplicação entre Linhares e Fundão, que é mais complexa, está prevista para 2017, e aquelas entre Mucurici e Linhares e entre Atílio Vivácqua e Mimoso do Sul está prevista para até 2023. As cores vermelho, amarelo e azul no gráfico não têm significado especial, são só para destacar mesmo os trechos.

A faixa de domínio é um ponto muito importante para a Agência, que sente muito a situação da sua regularização. Existe um problema que existe em boa parte das nossas obras, talvez mais explicitamente em outras obras do que na ECO 101, e eu acho que vale a pena adiantar esse problema aqui, caso ocorra com a ECO 101. Por exemplo, no contorno de Florianópolis, que é uma obra muito grande, a obra não foi concluída até o momento em grande medida em função da dificuldade do poder público em realizar desapropriações e reintegrações de posse. Trata-se de um processo muito demorado, muito custoso. Por vezes, os projetos já estão prontos e aprovados, mas dependemos das desapropriações.





Dentro da faixa de domínio da Eco 101 há algumas situações bastante críticas que nós precisamos resolver para que não tenham impacto no cronograma inicial das obras previstas no contrato. Iniciar toda a regularização da faixa de domínio é uma responsabilidade da concessionária, e ela tem até o limite do quinto ano de concessão para regularizar toda a faixa.

Eu já adianto e afirmo com muita tranquilidade que nenhuma concessão até hoje conseguiu cumprir esse prazo de 5 anos, que é um prazo bastante exigente e muito difícil de ser cumprido. A ANTT tenta de toda forma que esse prazo seja cumprido, mas isso é muito, muito complicado. E a não conquista dessa regularização da faixa de domínio normalmente tem reflexo nos cronogramas das obras.

Temos aqui a quantidade de ocupações por Município e o percentual dessas ocupações para cada Município. Por exemplo, Fundão e Linhares são Municípios com bastantes pontos para serem regularizados. Não coincidentemente são pontos em que há um grande volume de obras também.

O senhor perguntou o que aquelas cores significavam, num eslaide anterior. Dentro do contrato nós temos esses subtrechos A, B, C, etc., que são refletidos naquele mapa. É só por isso que as cores ali estão diferentes.

Aqui estão as áreas a serem desapropriadas e os Municípios. Também há uma quantidade bastante intensa de áreas a serem desapropriadas. Há um trabalho bastante intenso da concessionária no sentido de regularizar essa faixa de domínio.

*(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)*

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - É verdade, a faixa está errada. Estou vendo. Fiz de propósito, só para saber se a plateia estava prestando atenção.  
*(Risos.)*

Este é um ponto muito importante que nós tentamos ressaltar, porque em todos os contratos de concessão existe a figura do recolhimento do ISSQN para os Municípios, e a quantidade deste ISSQN é proporcional à extensão do trecho rodoviário dentro do Município. É por isso que há esse percentual de participação. Já existe o valor previsto em contrato, e a participação é rateada em relação a esse percentual de participação do trecho rodoviário em cada Município. Nós



recolhemos já em 2014 e 2015 um montante de 12 milhões de reais para cada Município, quer dizer, para o conjunto de Municípios da rodovia.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Foram distribuídos?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Já, já.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Os Municípios receberam isso?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Receberam. Nós fazemos a fiscalização econômico-financeira trimestralmente e verificamos, atestamos o recolhimento.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - O Município de Linhares recebeu 1 milhão e 300?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Recebeu 1 milhão 322, exatamente.

Por que há isso? Muitas vezes, nós recebemos algumas demandas que são internas, do Município. O Tribunal de Contas não permite que a concessionária realize obras da concessão fora da faixa de domínio. Então, nós sempre apontamos como uma possibilidade a utilização desses recursos para se fazerem as intervenções dentro dos Municípios ou fora da faixa de domínio.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Ela é proporcional à extensão da rodovia que passa no Município. *(Pausa.)*

O último ponto que eu queria tratar nós passamos a enfrentar também, com bastante intensidade, em relação às isenções de pedágio. Muitas vezes nós recebemos, judicial, extrajudicial ou informalmente, pedido de isenção. É muito bom deixar claro que, se existe a isenção de pedágio para alguns usuários das rodovias, outros usuários vão pagar para que se mantenha o equilíbrio econômico-financeiro.

Existe um ponto também muito interessante, que nós estamos enfrentando de modo bastante intenso, que é a Lei dos Caminhoneiros. Talvez o Cris possa falar com mais propriedade, porque ele é o gerente que trata dessa área. Existem concessões que tiveram o valor da tarifa de pedágio reajustado em mais de 15% em função da Lei dos Caminhoneiros, ou seja, o pedágio aumentou 15%. Como reajuste de uma concessão, esse é um número bastante alto que poderia estar sendo trocado por obras, por benefício aos usuários, e está sendo revertido em benefício a uma pequena parcela de caminhoneiros. Então, esse é um dos pontos que nós



estamos enfrentando com bastante intensidade, agora, que pode nos trazer algum problema na Agência, em futuro não muito distante.

Senhores, aqui temos os pedidos deferidos e indeferidos em relação às isenções. Ainda são poucos em relação à Eco 101, porque é uma concessão bastante nova, mas temos concessões já com reflexo de isenções bastante significativo.

Foi esta a apresentação. Eu não quis me alongar muito. Eu sei que esta foi uma primeira conversa, este foi o primeiro debate sobre a concessão, e me mantenho à disposição no caso de qualquer questionamento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Pela ordem, vou conceder a palavra aos demais Deputados, segundo a ordem de inscrição, mas antes eu queria dar uma rápida explicação a respeito da importância de nós começarmos a audiência pública aqui na Câmara com a ANTT.

Nós teremos audiência pública, em seguida, com a Eco, que é a concessionária. Já foram convidados um representante do Ministério Público Federal no Espírito Santo; um representante do DER estadual — Departamento de Estradas de Rodagem, porque, em alguns lugares, como na Serra, vamos ter alguma coisa com relação às rodovias estaduais; e um representante da Polícia Rodoviária Federal.

A partir daí, num momento oportuno, em reunião deliberativa, nós vamos votar os requerimentos para iniciarmos, então, as audiências públicas no Espírito Santo.

Concedo a palavra ao Deputado Sérgio Vidigal, o primeiro inscrito.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Superintendente Luiz Fernando Castilho, meus cumprimentos. Primeiro, eu quero parabenizar o Superintendente por sua participação efetiva em audiência pública que tivemos lá na Serra.

Na verdade, essa é uma concessão que atravessa 24 cidades. Então, é uma concessão que tem uma participação extremamente grande na área urbana. E no nosso entendimento, Sr. Presidente, estamos iniciando o debate, mas eu creio que é impossível discutir essas concessões sem incluir o Município na discussão. A prova é que as comunidades ficam sem saber a quem buscar, porque, a partir do momento



em que se faz a concessão, o DNIT — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes se afasta. O Município, na verdade, não tem nenhuma influência quanto à rodovia. E aí normalmente se busca a concessionária, que trabalha para cumprir a concessão, e às vezes o cidadão ou a comunidade não sabe qual é a obrigatoriedade da concessionária.

Um dos fatos que nos preocupa muito em relação à concessão da BR-101 é o índice de violência. Nós conversamos isso, e não é uma preocupação somente na Serra. Se os senhores observarem os últimos dados do IPEA — Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, verificarão que, nas rodovias federais no Espírito Santo, ocorreram 278 óbitos, no ano, e a grande maioria, evidentemente, na BR-101.

Eu queria aqui fazer alguns questionamentos, se o senhor puder nos responder, e cheguei até a fazer um deles lá na nossa audiência pública. No contrato de concessão, há um valor destinado a segurança do trabalho. Nós entendemos que precisamos investir muito em educação no trânsito, e o contrato não diz onde se aplica o recurso. Inclusive, no meu entendimento, quem deveria equipar a Polícia Rodoviária Federal era o Governo Federal; quem deveria reformar as unidades da Polícia Rodoviária Federal tinha que ser o Governo Federal. E nós observamos que estamos usando recursos do cidadão para fazer a reforma e equipar a Polícia Rodoviária Federal. Nós queríamos saber um pouco mais sobre a aplicabilidade desse recurso. Eu entendo que precisamos investir na educação no trânsito, e temos as escolas que cortam a BR. Seria muito importante envolvê-las.

Segundo ponto. Eu gostaria que o senhor nos informasse se já tomou alguma medida para que possamos tirar a ANTT de dentro da concessionária Eco 101, porque, como foi informado, a ANTT, que fiscaliza a Eco, fica sediada dentro do canteiro da concessionária. Então, eu gostaria de saber se o senhor tem informação sobre essa questão.

Nós temos vários pontos críticos. Um dos pontos críticos é uma obra inacabada. Queremos a eliminação do ponto crítico em Cidade Pomar, uma obra do DNIT, que não consegue terminá-la porque várias desapropriações têm que ser feitas e há certa dificuldade. Não haveria condições de incluir esse ponto crítico na intervenção da Eco 101? Até porque a empresa tem grande agilidade e é um ponto



em que há acidentes. Agora colocaram alguns redutores de velocidade, mas o índice de acidentes naquela região é ainda extremamente alto.

Em relação às passarelas, qual o critério que se está definindo para sua colocação? Para se ter uma ideia, na Serra — e em Linhares não é diferente — a rodovia tem 41 quilômetros e são 500 mil habitantes, basicamente, e eles vivem em torno da BR, porque a BR é a principal avenida da cidade. Nós temos duas avenidas em que podemos escoar produção para Vitória: a BR e a Norte Sul; para a Região Norte só temos a BR.

Eu queria saber, então, quais são os critérios, porque nós sabemos muito bem que, hoje, 70% dos atropelamentos acontecem em área urbana, evidentemente, e o percentual de fatalidade é extremamente alto. Eu queria que o senhor nos informasse quanto às passarelas. Queria saber quais foram os critérios a implantação das passarelas e se existe alguma expectativa junto ao Governo do Estado em relação ao início da obra do Contorno do Mestre Álvaro, que eu creio que deveria ter sido colocado na concessão, porque poderia diluir o problema.

Dr. Luiz Fernando, eu li o contrato de concessão e ali há os valores de investimento que serão aplicados por etapas, só que os valores estão globalizados. O senhor tem aqueles valores em separado, da aplicação de ano a ano, ou é aquele modelo que está ali? Parece-me que são 200 milhões nos primeiros anos, depois 80 ou 60 e, no final, 60 ou 80. Eu queria que o senhor pudesse esclarecer um pouco de que forma esses investimentos acontecerão, com base naqueles valores que foram colocados no contrato.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Agradeço as perguntas do Deputado Sérgio Vidigal. Vou tentar responder de trás para frente, senão vou esquecendo as perguntas.

Em relação às verbas, o contrato é orientado a valores globais, de fato. Nós não fazemos a fiscalização nem o acompanhamento do desembolso desses valores quando as obras já estão no contrato, tanto é que esses valores serviram para definir o preço da tarifa de pedágio. Definido o valor da tarifa de pedágio, o que a Agência faz é fiscalizar o cumprimento das obrigações. Então, para a Agência pouco importa se desses valores que estão previstos no contrato o desembolso é a maior ou a menor. O que importa é que os contratos e os cronogramas, dentro do possível,



sejam observados e cumpridos. Essa é a ideia de um contrato orientado a valor global. O valor específico de cada obra, o orçamento de cada obra só é levado em consideração quando se insere uma obra nova no contrato. Aí, sim, nós fazemos o acompanhamento, a análise do orçamento e aprovamos a obra em função de um orçamento específico. Se a obra já está dentro do contrato, não, é valor global. Então, o que nós fazemos é o acompanhamento do cumprimento do que está definido dentro do contrato de concessão. O espírito do contrato orientado a valor global é esse.

Em relação a Mestre Álvaro, a responsabilidade pela execução desse contorno é do DNIT. Naquela reunião que tivemos em Serra, o Diretor do DER se comprometeu dando prazo. Eu prefiro não me comprometer, já que é outro órgão, mas o que ficou definido é o que o DER do Estado do Espírito Santo vai executar a obra. Então, os valores que estão previstos, salvo engano, para após o quinto ano de concessão, são para manutenção e conserva daquele trecho. Mas isso tudo depende de o cronograma do DER/DNIT ser seguido e obedecido.

No entanto, eu concordo com as colocações do senhor. Acho que, dentro do possível, é muito melhor que nós tenhamos um contrato de concessão que não esteja vinculado a nenhum outro órgão e nenhum outro cronograma, porque sabemos de quem cobrar.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Mas há um prazo de implantação do Contorno do Mestre Álvaro na concessão?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - O nosso contrato de concessão prevê, salvo engano, a partir do quinto ano de concessão, o contorno pronto. Mas aí não depende da concessionária, ou seja, ela programou o desembolso de recursos para manutenção e conserva daquele trecho a partir do quinto ano de concessão.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - E se não estiver pronto?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Se não estiver pronto — o Cris já está me dando a cola aqui —, nós podemos postergar, dependendo se vai passar ou não do final da concessão, ou retirar do valor da concessão, o que acarreta redução da tarifa. *(Pausa.)*

Em relação às passarelas, quais são os critérios? Na época dos estudos que foram feitos para a concessão, foram identificados alguns pontos críticos para a



construção dessas passarelas, quais sejam os pontos onde havia maior índice de atropelamento. Isso não significa que hoje as condições previstas no contrato são aquelas, ou seja, podem existir outros pontos com maior número de atropelamentos e o local não ser contemplado com a construção e implantação de passarelas. Nós temos duas alternativas. Na verdade, o DNIT tem 12 passarelas a serem construídas no trecho e que possivelmente vão ser repassadas para a concessão construir e, mais ainda, nós temos, também, a possibilidade de incluir novas passarelas, a depender de novos estudos e nova priorização.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - São 12 passarelas num trecho de 474 quilômetros, é isso?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - São 12 mais aquelas 19 que estavam previstas na apresentação, o que pode ser pouco ou pode ser muito, nós não sabemos. Não sei dizer agora se essa quantidade é adequada ou não, mas todos os anos, sempre que se solicita a inclusão de novas passarelas o corpo técnico da Agência faz um estudo e identifica quais são os pontos onde melhor se implantariam esses dispositivos.

Em relação ao posto de fiscalização da Agência, nós já estamos procurando um local para sua implantação e construção. Lembro que a administração pública depende de recursos para manutenção desses postos. Então isso não envolve só servidores, mas também água, luz, motoristas, viaturas, combustível. É um dispêndio muito alto para esse tipo de serviço. Dentro do possível, nós evitamos ter um contato tão direto com a concessionária.

Então, nesse meio tempo entre a definição da melhor localização do posto e sua implantação propriamente dita já solicitei à concessionária que defina uma entrada específica para quem queira falar com os técnicos da concessão sem ter que passar por um filtro da concessionária. Eu fiquei muito preocupado com aquelas manifestações em Serra, onde existia um filtro da concessionária que impedia os interessados, usuários da rodovia, de falar com nossa fiscalização. Então, essa providência já foi tomada, eles vão buscar uma solução para evitar essa situação.

Quanto à Cidade Pomar, da mesma forma como acontece com as passarelas e com qualquer outro dispositivo, se estiver fora da concessão, em princípio não há nenhum impedimento de inserir essa obrigação na concessão, sempre lembrando



que isso vai acarretar um aumento na tarifa de pedágio. Sempre. Nós não conseguimos fugir disso.

Sobre aquela verba para educação no trânsito, eu não me esqueci do dever de casa. Então, consultei o Cris sobre essa verba, e até o momento ela não foi usada com esse objetivo. Por quê? Existia uma verba única a ser dividida entre PRF e educação no trânsito, e até então ela foi usada integralmente na PRF. Nós estamos aguardando uma proposta da concessionária para que ela apresente uma solução para o uso da verba em educação no trânsito.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Mas quem vai apresentar a proposta à concessionária não é a ANTT, em relação à aplicabilidade dos recursos, porque o que consta no contrato é que a concessionária repassará o recurso para a ANTT e ela fará a aplicação na segurança do trânsito?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Nesse caso, a ANTT pode recorrer à própria PRF e aos órgãos de trânsito, que são os responsáveis por esse tipo de ação. Então, a própria concessionária pode fazer, como pode repassar à PRF e solicitar que ela use esse recurso para educação no trânsito também. Não é o negócio da ANTT fazer esse tipo de ação. Então, dentro do possível, nós repassamos às autoridades de trânsito para que isso seja feito. A ANTT não é autoridade de trânsito, então, em princípio, por lei, nós não podemos fazer esse tipo de ação.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Antes de anunciar o próximo inscrito, registro a presença do Exmo. Sr. Prefeito de Iconha, João Paganini — seja bem-vindo a esta Comissão —, e do Sr. Valmir Cavolini, Secretário Municipal de Saúde de Iconha.

Quero registrar também, com muita satisfação, que 70% da bancada do Espírito Santo estão presentes. Sejam bem-vindos, Deputado Lelo Coimbra, Deputado Manato, Deputado Evair de Melo, Deputado Paulo Foletto, Deputado Sérgio Vidigal, Deputado Max Filho.

Concedo a palavra ao Deputado Paulo Foletto.





**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO** - Dr. Luiz Fernando, é claro que a experiência da ANTT é muito grande. O senhor mesmo já mostrou em quantas concessões a ANTT está envolvida.

Quando o senhor fala, percebemos que é de uma maneira muito técnica, e acho que nem poderia ser diferente — o senhor está aqui para fazer esse trabalho mesmo. A impressão que temos é que a ANTT não tem nenhum tipo de sentimento. A impressão que nós temos é essa. Foi essa a impressão que eu tive ao ver o senhor falar e quando fomos lá conversar.

Acontece que qualquer situação de convivência com as comunidades não é só técnica. Quando os senhores preparam um edital, que é colocado à disposição e os vários consórcios se habilitam à compra do edital e depois apresentam suas propostas, o trabalho é de definição de quais são as necessidades técnicas que a ANTT, junto com o DNIT, observa; depois, toca-se a vida.

Há aqui um cronograma. Estou vendo aqui que, dos 421 quilômetros, 157 vão ser duplicados até 2017 — é rápido, 2017 já está chegando; 2015 já está acabando. Mas depois, 264 quilômetros serão duplicados até 2023; aí não há data. Entre 2017 e 2023 havemos de convir que o tempo é bem maior. As obras começaram em 2015, a arrecadação começou no dia 18 de maio de 2014; nós já temos 1 ano e meio de arrecadação. O ISS é quanto? É definido por Município ou é padrão? Eu não sei. É 0,5%?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Cinco por cento

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO** - Quanto?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - No geral, 5%. Há Municípios em que o percentual é de 4%.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO** - Então, desse total aqui apresentado, são 5% de tudo o que a concessionária arrecadou. Então, pelo ISS nós temos uma noção de quanto a concessionária tem em caixa hoje ou tem arrecadado. Ou não?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Eu respondo a tudo agora ou só a essa pergunta?

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO** - Pode responder a essa.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Não. Na verdade, isso não é quanto a concessionária tem em caixa. Nós temos um indicador, quando fazemos análise de



fluxo de caixa, que se chama *payback*. No geral, a concessionária sai do vermelho — não sei exatamente em relação à Eco 101 — entre o 12º e o 15º ano. Até esse período a concessionária opera no vermelho. Por quê? Porque há um grande volume de obras executadas no início da concessão. Só depois, ao final, ela começa a operar no azul. Então, não significa que ela tem caixa porque está pagando o ISSQN — Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza. É uma obrigação contratual. Ela tem que pagar. Ela não tem a opção de não pagar.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO** - Mas dá para sabermos quanto ela está arrecadando.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sim, nós sabemos. Nós fazemos a fiscalização econômico-financeira com os relatórios anuais, sabendo exatamente quanto ela está arrecadando.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO** - Pergunto porque, depois que o cidadão que mora no trecho que passou a ser explorado pela concessionária verifica que há praça de pedágio, ele, que antes tinha a maior dificuldade de chegar à ANTT ou ao DNIT — o máximo que conseguia chegar era a um Deputado —, acha que há alguém ganhando dinheiro. Ele não tem essa linha de raciocínio de que a concessionária só vai ter lucro depois do 15º ano. Ele está vendo o seguinte: *“Agora tem gente ganhando. Estou pagando, ou o meu vizinho está pagando, e, mesmo que eu não esteja, eu quero”*. E aí começam as cobranças, e é claro que os senhores convivem com isso em mais de uma situação, porque há um monte de área concedida, e não deve ser muito diferente.

A 101 no Espírito Santo tem dois pontos, ou três, que são vitais, Fundão e Ibirapu, terra do Deputado Marcus Vicente. Passou a ser uma coisa mais complicada. Não era há 5 ou 7 anos. Eu passei na rodovia ontem em todo o trecho concedido, desde Posto da Mata até Vitória, trafeguei nele. E ontem, que era feriado, aquelas carretas com eucalipto, bitrens, seguravam bastante o trânsito. E o trecho norte vai ser o último a ser resolvido. Eu estou vendo aqui que a duplicação dos trechos Linhares-Fundão e Mucuri-Linhares se dará após 2017. Então, esse problema de quem vai para o norte do Estado ou de quem trafega para o Norte do Brasil vai ser postergado.



Quanto a esse tempo de 2017 a 2023, a concessionária é que vai dizer a quantidade de anos ou ela pode adiantar a obra?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Esse é o limite máximo previsto em contrato.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTTO** - O.k.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Para cada um desses trechos, naquela tabelinha que o senhor estava olhando, existe uma regra que nós chamamos de gatilho. A partir do momento em que esse trecho atinge um determinado número de veículos médio por ano, a concessionária é automaticamente obrigada a fazer a ampliação de capacidade. Então, esse prazo que está aí, quando muito extenso, significa que o trecho ainda não atingiu o gatilho. Pode atingir a qualquer momento. No momento em que atingir a concessionária é obrigada a fazer a duplicação.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTTO** - O.k.

Outro ponto que é vital para a comunidade e para a trafegabilidade da 101 é Iconha. E o Prefeito de lá é o único Prefeito que está aqui. Não é à toa que ele está aqui. Realmente a situação é crítica.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - E todos foram convidados, Deputado Foletto, todos os Prefeitos, Vice-Prefeitos e Presidentes de Câmara Municipal.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTTO** - A situação de Iconha realmente merece um destaque especial. E não tenho dúvida nenhuma de que é por isso que o Sr. João Paganini está aqui conosco.

**O SR. JOÃO PAGANINI** - Isso está melhor encaminhado.

**O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTTO** - Está melhor encaminhado.

Enfim, a ANTT, por ser o intermediador da situação, tem que manter esse bom senso que o senhor está demonstrando aqui hoje. Mesmo o senhor tendo uma frieza na sua fala, e eu não acho que possa ser diferente, porque emocionalmente o senhor não tem que ficar dando demonstração nenhuma de sensibilidade. Ela é um interlocutor permanente. Sem dúvida nenhuma, a população procura é a gente. Ela tem dificuldade de falar com a Diretoria da Eco 101, porque eu tenho. Eu pedi lá há 10 dias que retornassem um telefonema e estou esperando até hoje. Mas isso é normal. Acho que faz parte da linha empresarial de quem pega uma concessão não



dar muito ouvido, senão vai acabar entendendo que vai ficar morrendo no varejo. Essa é a minha leitura como cidadão.

Mas o papel da ANTT é vital para nós, para esse equilíbrio na relação com a sociedade, que vai conviver até 2023 com obras, são quase 10 anos, e a nossa atuação parlamentar. O papel dos senhores é esse.

Não tenho pergunta específica. Dou-me por satisfeito. Só manter esse canal de comunicação conosco já é um bom sinal para que possamos caminhar ao longo desses anos em que nós teremos obras. E teremos conflitos, não tenho dúvida nenhuma disso.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Eu queria até agradecer as palavras do Deputado Paulo. Eu vou entender esse comentário sobre a minha frieza como um elogio. E, de fato, para mim, é. Eu estive na audiência pública em Serra. Eu cito o nosso trabalho, sobretudo o do Cristiano, nosso colega que está ali atrás, que é o gerente responsável pela área de investimentos. Essa frieza no trabalho técnico é muito importante. Eu faço muita comparação com o médico. Se um médico entra em desespero dentro da sala de cirurgia... É uma profissão que eu admiro muito. Se eu não fosse engenheiro, certamente seria médico.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Só aqui presentes, da bancada, há quatro.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Bom, então, se eu tiver um infarto agora, vou ser bem assistido. *(Riso.)* Se um médico entra em desespero dentro da sala de cirurgia, pode ser que a coisa não ande da forma como deveria andar. Então, dentro do possível, tentamos, sim, associar a parte técnica com a parte emocional da coisa. Nós recebemos de madrugada, às 2 horas, às 3 horas da manhã, 24 horas por dia, SMS nos nossos telefones informando onde aconteceram acidentes, atropelamentos, se há famílias mortas, crianças mortas. Então, é um trabalho muito duro, muito duro. Não achem que não é. É um trabalho muito duro, e é muito doloroso percebermos que pessoas estão morrendo e que de certa forma a responsabilidade é nossa, é minha, é dos senhores.

E, ao mesmo tempo em que nós temos que enfrentar essa situação muito desagradável, temos que enfrentar outra. Eu até estava conversando mais cedo, antes da reunião, com o Dr. Tarcísio sobre o enfrentamento que nós temos com o



Tribunal de Contas. É muito complicada uma situação em que nós sabemos da necessidade de incluir obras, de incluir melhorias, para reduzir acidentes fatais, reduzir acidentes e, ao mesmo tempo, temos técnicos que não querem assumir o papel que deveriam assumir, por medo de ação do Tribunal de Contas.

Hoje eu tenho uma gerência que analisa projetos — e sem essa gerência nenhum projeto sai da mesa — sem ninguém. Eu não tenho um gerente, não tenho um substituto. São cargos altos, são cargos bons, e ninguém da casa quer assumir. Eu tenho um cargo de 11 mil reais e ninguém o assume, gente da casa. Ninguém o assume. Então, vejam que situação nós vivemos dentro da Agência. E eu tenho certeza de que outras agências vivem a mesma situação. Nós precisamos inserir investimentos, precisamos de obras, mas o nosso corpo técnico está com medo, porque não existe uma razoabilidade da parte do Tribunal. Não existe essa razoabilidade.

Então, fica muito difícil inserir obras. Eu não tenho medo nenhum de inserir obras, mas não dou conta sozinho de analisar 800 projetos por ano. Eu preciso de uma equipe que queira enfrentar isso. E é uma situação muito difícil. Eu não posso obrigar ninguém a assumir esse tipo de responsabilidade, infelizmente.

Quanto a esse problema, eu até gostaria de contar com a ajuda dos senhores. Quando tivemos a audiência pública em Serra, vários Prefeitos e Parlamentares se comprometeram a nos encaminhar carta sugerindo a inclusão de novos investimentos. Isso nos dá, de alguma forma, um respaldo. Mesmo não sendo 100% suficiente, isso nos dá um respaldo para a inclusão de obras. Mas o nosso corpo técnico, o meu corpo técnico está com medo do Tribunal de Contas. É uma situação complicada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Concedo a palavra ao Deputado Lelo Coimbra.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Peço um esclarecimento a partir da pergunta do Deputado Paulo Foletto. O Deputado disse que compreende que a empresa não nos ouça, que o nosso interlocutor é a ANTT. Isso significa que nós não podemos falar com a empresa, só com vocês?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Não.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Mas a sua resposta diz isso.



**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Não, na verdade, a resposta de praxe desta ou de qualquer outra concessionária, se alguém, seja lá quem for, um usuário ou um Parlamentar, solicita a inclusão de um investimento que não está previsto no contrato é: *“Não posso fazer, não está previsto no meu contrato. Procure a ANTT.”*

A ANTT, de fato, autoriza a inclusão desses novos investimentos. Isso não quer dizer que um usuário não pode. Pelo contrário, até comentei com o Deputado Sérgio Vidigal que existia ou existe ainda, infelizmente — isso me deixou bastante espantado, não deveria acontecer nem nesta e nem nenhuma outra concessão —, a proibição de qualquer usuário ou qualquer interessado entrar em contato com a nossa fiscalização de campo.

Isso não pode existir em hipótese nenhuma. E essa situação vinha ocorrendo dentro da Eco 101. Por quê? Pelo fato de o nosso posto de fiscalização ser dentro do escritório da Eco 101, eu soube, pelas pessoas que se manifestaram na audiência pública que esse contato por vezes era proibido pela Eco 101, não pela figura do Presidente ou dos responsáveis, mas pela secretária. Não vou fazer nenhum tipo de juízo de valor se eles foram orientados ou não a isso, mas é uma situação que nós vamos reprimir. Isso não pode existir.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Eu quero só me somar à fala do Deputado Lelo Coimbra e à fala do Deputado Paulo Foletto. Na verdade, a constituição desta Comissão Externa tem o objetivo de aproximar, fiscalizar e legislar. Esse é o papel fundamental da Câmara dos Deputados.

Na Comissão Externa nós achamos a saída para a interlocução direta para que aproximar a população da concessionária — porque ela é concessionária, não é dona da BR-101 — e da Agência, com a interlocução da Câmara dos Deputados, que é o nosso papel com a sociedade.

E nós percebemos claramente que as coisas já distensionaram. Ainda há muita coisa a ser feita, mas acho que isso complementa um pouco. E tenho falado com o Luiz Fernando, falei com o Diretor-Geral da nossa preocupação com relação a isso. Tem-se que preservar a questão ambiental, a questão econômica e, sobretudo, a questão social, Essa é uma preocupação.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Deputado Marcus Vicente e Luiz Fernando, apresento uma inquietação. Não sei como funciona esse modelo de



concessão e relacionamento com a comunidade e com a representação política em outros Estados; não sei como funciona com o Deputado Sérgio Vidigal em Serra com a Eco, já que ela tem a sede em Serra, em frente à CVC, mas todas as vezes que eu tentei conversar com a Eco, não consegui. A única vez que estive com a Eco foi quando ela pediu uma audiência com o Governador e o Governador nos convidou para ela se apresentar ao Governo. A incapacidade de interlocução é muito grande.

Eu estou sabendo agora que os senhores têm pessoal no campo. Possivelmente essa informação é alguma articulação própria para ninguém encher o saco do fiscal ou da empresa, porque a empresa sabe que há pressão sobre ela, a empresa sabe que, como ela está arrecadando, aos olhos da sociedade — e o Deputado Paulo Foletto foi feliz nisso —, todo mundo diz: *“Está entrando dinheiro, então tem que sair obra. Está entrando dinheiro, então tem que sair resultado.”*

É lógico que há um conjunto, um modelo de respostas e de entregas que têm que ser feito, de obras intermediárias e um conjunto de coisas, mas é importante, porque a impermeabilidade de relacionamento com a empresa e a ausência de sinais em relação à agência são muito grandes.

Esta Comissão surge fruto desse buraco. As pessoas — o Deputado Marcus Vicente está questionando — me ligam. O Deputado Paulo Foletto e o Deputado Marcus Vicente, que são os que mais transitam por aquela região, fruto da própria localização física deles — nós transitamos indo e vindo, eles vão e permanecem, por causa do local de moradia —, são demandados diretamente, especialmente em alguns pontos, e nós também somos por outro movimento, mas é impressionante — não sei como isso funciona em outros locais.

Ao mesmo tempo em que pergunto por essa referência, também pergunto: qual é o limite e quais são as relações que podemos estabelecer com a empresa Eco 101, independentes ou no conjunto da relação que estabelecemos com o órgão fiscal, a ANTT?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Deputado Lelo Coimbra, agradeço as palavras. Acho que o senhor está repleto de razão, não vejo problema nenhum em existir essa pressão, acho que essa pressão, pelo contrário, deve existir, tem que existir, nós temos que ser cobrados, a agência tem que ser cobrada diuturnamente, a concessionária também tem que ser cobrada todos os dias, 24 horas por dia pela



agência, pela Câmara, pelo Senado, principalmente pelos usuários, não tenho dúvida. Tudo que queremos dentro da Agência é que exista essa pressão — claro que dentro do que está previsto no contrato —, porque nós queremos mais que todo mundo que esse contrato seja cumprido.

Em relação à forma de se relacionar com a concessionária, eu não vejo como a Agência teria mecanismos de fazer essa aproximação com a Câmara. Talvez na próxima reunião que está marcada para o dia 24 com a presença da concessionária esses laços possam estar mais estreitos. É o que eu gostaria que acontecesse.

Eu até falei na audiência pública em Serra que, muitas vezes a própria agência, o corpo técnico da agência enxerga a atuação política no bom sentido e enxerga a atuação política no mau sentido. Eu vejo de uma forma completamente diferente. Eu acho que ninguém melhor do que os representantes legitimamente empossados pelo povo para representar os interesses do povo, da população e, por sua vez, dos usuários da rodovia.

Eu acho ótimo um foro para se discutir as questões rodoviárias aqui na Câmara e no Senado. A agência sempre se colocou à disposição desta Casa ou do Senado para discutir os temas das concessões, mas eu não tenho mecanismos para fazer com que esta Casa se aproxime da concessionária, depende muito da vontade deles.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sendo bem sincero, eu nunca ouvi, não sei se o Cristiano já se deparou com essa situação, mas eu nunca percebi nenhuma outra resistência de nenhuma outra concessionária. Muito pelo contrário, o que eu escuto é que sempre os Parlamentares representantes de cada região onde existe concessão são muito bem atendidos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Pergunto ao Deputado Evair de Melo, próximo inscrito, se o Deputado Max Filho, que tem uma votação agora na CCJ, pode fazer as suas perguntas antes. *(Pausa.)*

Concedo a palavra ao Deputado Max Filho.

**O SR. DEPUTADO MAX FILHO** - Em primeiro lugar, quero saudar a iniciativa do Deputado Marcus Vicente. Esse seu apetite em conduzir esses trabalhos não sei se tem a ver com a disposição de assumir a Presidência da CBF também.





**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Deputado, vamos mudar de assunto.

**O SR. DEPUTADO MAX FILHO** - Mas eu quero cumprimentar também todos os colegas, saudar o Superintendente da ANTT. Realmente, esse é um tema muito importante e muito sensível a nós capixabas.

Eu sou um Parlamentar de Oposição, sou do PSDB e identifico, no Governo atual, uma grande perda de tempo, exatamente em razão do preconceito ideológico para com as concessões e as terceirizações. Se nós, hoje, estamos pagando pedágio na BR-101 sem ela estar duplicada, eu reputo a esse legado. Nós nos atrasamos muito, e o Espírito Santo é um caso típico.

Eu vi aqui na exposição do Sr. Luiz Fernando que várias concessões estão sendo presididas agora, etc. Na BR-262, no Espírito Santo, houve uma tentativa de concessão e não houve oferta. Não houve interessados, não houve quem confiasse no Governo de que seria esse o caminho.

Nós do Espírito Santo fomos ficando para trás no âmbito dessa modernização da nossa infraestrutura viária, especialmente da malha rodoviária federal. Também só estive com a concessionária uma única vez — talvez por estar no meu primeiro ano de mandato. Estivemos com o Ministro dos Transportes, numa reunião agendada pela coordenação da bancada federal, e estive lá a direção da Eco 101.

Percebo que a Eco 101 não tem iniciado, assim, com a presteza devida, porque o prazo dela de início da obra de duplicação propriamente dita é exatamente 2015. E veio sendo postergado, com a alegação de que o Governo Federal não emite as licenças ambientais. Então, o Governo Federal, poder concedente, ao mesmo tempo, termina justificando a indolência da concessionária em não fazer os investimentos a tempo e a hora, de forma até a se antecipar aos problemas. Como o tempo vai estourando, tem que começar agora até dezembro, até 2015, para não haver descumprimento de contrato. Agora estão atropelando os moradores.

Há uma insatisfação crescente, pessoas com bens de família sendo ameaçadas nas suas posses. E isso tem gerado, de fato, uma insatisfação, um incômodo nas nossas comunidades. Não sei se reclamam só para mim. Eu acho que os Prefeitos estão lá mais em contato no dia a dia.



Espero, Sr. Presidente, que esta Comissão possa prestar um grande serviço ao povo capixaba e ao povo brasileiro, na medida em que faça essa transparência, que possa inclusive ensinar a participação da comunidade para que ela possa ser ouvida nessas gestões.

Nós não queremos atrapalhar o andamento da obra. Muito pelo contrário, queremos que ela esteja a tempo e a hora, já vem tarde, reconhecemos isso, mas também que a comunidade possa se envolver, de forma a garantir, a proteger os direitos de terceiros, e os terceiros maiores interessados são aqueles que são membros da comunidade.

Ponto essas questões, Sr. Presidente. De fato, eu estou aqui e lá na CCJ porque estamos votando a desvinculação das receitas da União, emenda constitucional, um assunto muito conhecido de todos, e a nossa bancada tem solicitado a minha presença. Faço essas observações e as confio a V.Exa., moderador desse importante trabalho. Mais uma vez cumprimento-o pela iniciativa.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Deputado Max Filho. Antes da sua retirada deste plenário, informo que, ao final desta reunião, nós vamos fazer uma reunião interna da Comissão para deliberar sobre alguns requerimentos. Evidentemente, já vamos traçar um cronograma. Vamos ver se até 10 de dezembro nós conseguimos fazer de 4 a 5 audiências públicas no Espírito Santo, com a presença de todos nós da Comissão, dos Deputados do Espírito Santo, e também da Eco e da ANTT, para podermos fazer as coisas, como sempre, embasados nessas duas audiências públicas, que vão anteceder as audiências no Espírito Santo, para podermos fazer o melhor possível. E não há pressa, porque voltaremos no dia 1º de fevereiro e a duplicação vai seguir no ano de 2016. Nós vamos continuar com o nosso trabalho.

Obrigado, Deputado.

Concedo a palavra a Deputado Evair de Melo.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Boa tarde, Sr. Presidente, caros colegas Parlamentares. Boa tarde, Luiz Fernando.

Vou ser bem objetivo. Primeiro, quero parabenizá-lo pelos dados que nos traz, alguns dados novos, importantes, que realmente vão nos ajudar na nossa



interpretação e acompanhamento. Registro o empenho do Deputado Max Filho e a liderança nesta Comissão.

Faço uma pergunta bem específica, porque no genérico as discussões estão muito bem pautadas. Eu tenho uma pergunta muito técnica: de quem vai ser a decisão, caso eu queira implementar um estabelecimento comercial no leito da rodovia, depois da duplicação da rodovia? Com quem vou tratar disso? Imagine a hipótese de eu pensar num estabelecimento comercial ao longo da rodovia duplicada. É com a concessionária ou com a ANTT?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Qualquer empreendimento tem que estar fora da faixa de domínio.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Correto.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - No entanto, a questão que nós podemos discutir é o acesso a esse empreendimento. Para que exista esse acesso e ele seja autorizado, existem algumas normas do próprio DNIT de distanciamento.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Essas regras são públicas?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - São públicas. Os manuais do DNIT definem quais são os distanciamentos entre acessos para cada classe de rodovia.

E o procedimento se dá da seguinte forma: o interessado, o lindeiro encaminha o projeto para a concessionária do acesso, que faz a análise sob a ótica das normas do DNIT ou de outras normas mais exigentes, segundo define o contrato. A concessionária, aprovando o projeto, encaminha-o para a ANTT, que chancela a decisão dela. Então, o projeto deve ser inicialmente encaminhado à concessionária para análise.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - A manutenção dos estabelecimentos já existentes segue a mesma orientação?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sim, segue a mesma orientação. Tanto é que acessos irregulares — a lindeiros ou não —, por contrato, devem ser fechados pela concessionária.

Saindo da frieza que foi colocada para a Agência, é óbvio que ela orienta que se tenha bastante cuidado em relação ao fechamento de acessos irregulares, porque também, dentro do possível, a ANTT busca não influenciar na mobilidade e no acesso do lindeiro, sobretudo de populações de cunho mais rural, à rodovia.



**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Mas e quanto aos estabelecimentos comerciais já consolidados?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - A responsabilidade da manutenção do acesso é do lindeiro.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Mas ele, mesmo já consolidado, precisa dessa nova autorização?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Na verdade, não se trata de autorização, mas de regularização do acesso, para que ele obedeça às normas do DNIT.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Mas se, em função da duplicação ou da velocidade da via, esse acesso não for tecnicamente possível, fecham-se esses estabelecimentos? A regra é fria?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Não, a regra não é fria. Nós estudamos caso a caso.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - A que instituição se recorre caso haja uma dúvida, um conflito?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Se existir um conflito?

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Quem vai ser o mediador?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - A ANTT. É a ANTT quem medeia.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - É a ANTT quem vai exercer essa função.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sim.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Eu faço essa observação na verdade porque, olhando pela lógica da engenharia de trânsito, de estrada, nós sempre duplicamos a estrada — parece até loucura o que eu vou falar — sob a lógica do carro, da mobilidade, da segurança.

Não conheço todas as rodovias duplicadas no Brasil, mas conheço algumas. E o que eu tenho percebido em algumas delas — falo isto como sugestão, naturalmente, pois não vou mexer na regra, na lei — é que a duplicação precisa considerar os arranjos produtivos locais. O Brasil é muito grande, não se limita a uma única planície, um único planalto, que permita a existência de uma única obra, um modelo de engenharia único para todo o País.



Eu faço este registro porque trabalhei muitos anos no Estado de Minas Gerais e sei que, ao longo da Rodovia Fernão Dias, antes de ela ser duplicada, havia realmente um estado de oportunidades. Havia os riscos de segurança — não estou negando os riscos —, mas a duplicação da estrada não considerou centenas de milhares de arranjos produtivos locais.

A duplicação simplesmente desmontou essa estrutura, ou seja, comunidades inteiras, arranjos produtivos locais inteiros foram desmontados, porque a lógica da duplicação não contempla os arranjos produtivos locais. E é assim em outras estradas brasileiras — não preciso entrar nesse mérito aqui.

Então, eu queria relatar à ANTT essa reflexão que fiz no sentido de que é preciso começar a repensar isso. Nós vamos ter problemas com a BR-101 agora. No caso capixaba, os problemas vão aparecer não só quando se duplicar a BR-259, Deputado Foletto, que é a nossa próxima rodovia a ser duplicada, mas quando se duplicar a BR-262 também.

Ou seja, é preciso repensar a engenharia. A ciência tem que servir para algumas coisas mais. Não se deve pensar só na lógica do carro, do fluxo, da segurança, porque o que interessa para a comunidade local é realmente uma estrada que possa permitir que as comunidades continuem encontrando ali a sua vida social, a sua vida econômica. Então, eu quero deixar essa reflexão. Não há tempo para a discussão disso, mas é preciso colocar essa questão.

Para quem vai de A a B, o que interessa é a rodovia, mas há casos centenários de pessoas, comunidades, que construíram arranjos produtivos locais ali, únicos e diferenciados. Cabe à engenharia encontrar a resposta para a ampliação e o melhoramento dessas rodovias, de modo que as pessoas possam fazer da duplicação delas a sua oportunidade. A engenharia não pode levar em consideração pura e simplesmente a tão importante segurança de trânsito, de tráfego, porque a rodovia não serve só para levar do ponto A para o ponto B. Ela tem a obrigação de, no seu leito, construir um campo de oportunidades, inclusive para o Espírito Santo, que tem muitos arranjos produtivos, que são únicos, do nosso agroturismo, nossos pequenos agronegócios, nossas pequenas agroindústrias, nossos pequenos serviços de atendimento, as pequenas propriedades rurais, que são arranjos diferenciados.



Uma coisa é cortar o Centro-Oeste brasileiro, cortar o Estado de São Paulo em algumas regiões, cortar algumas regiões do Cerrado mineiro, ou seja, algumas regiões do Brasil. |Outra coisa é passar por Iconha, por Rio Novo do Sul, por Fundão, por Ibirapu, depois na BR-262, em todos esses trechos.

Então eu queria levar essa reflexão que, infelizmente, não está contemplada. A duplicação, que vai trazer, em tese, grandes oportunidades de negócios, pode realmente estar cumprindo esse papel. Hoje a regra posta é desmontar pequenos negócios. E isso, pura e simplesmente, não vai resolver nada. Sei que a resposta não existe, mas cabe essa reflexão.

O segundo ponto é que eu queria fazer um pedido à ANTT. Eu não vou me meter em nada de Vitória para cima, porque a bancada é forte para essas regiões. Mesmo com as melhorias, Iconha está com um gargalo hoje terrível — Iconha está com gargalo terrível. Eu não sei o que dá para fazer tecnicamente. O nosso Prefeito está aqui. Eu ando muito por lá, toda semana, duas, três vezes, eu passo naquele trecho. Iconha está com um gargalo muito complicado. Acredito que Fundão também. Acho que esses são dois pontos em que há atraso de duas, três horas há trânsito. Isso é complicado. Nós estamos na boca do verão e o trânsito vai aumentar muito.

Então, eu queria pedir que realmente se fizesse um estudo, que houvesse um esforço. Eu não sou especialista, mas tecnicamente é preciso encontrar uma solução, porque já está ruim — o Prefeito João está aqui —, isso está atrapalhando a cidade e quem está transitando também. Iconha virou um gargalo.

Então, eu queria pedir um carinho especial para essa situação. O perímetro urbano de Iconha tem 2, 3, 4, 5 quilômetros de congestionamento em dias normais. Basta passar por lá de manhã, na hora do almoço, 16 horas, 17 horas que está um desespero. Então, usem a inteligência, o conhecimento para levar uma solução para lá para mitigar aquele impacto, porque está muito complicado.

Outro ponto, de novo, já que se aproxima o verão: eu quero pedir um carinho para o Trevo da Safra, em Cachoeiro de Itapemirim, que dá acesso a Marataízes. Esse também, no verão, é outro ponto de estrangulamento que traz transtorno para a comunidade e para os usuários, com impacto nos negócios.



Então, eu queria pedir um esforço coletivo, de inteligência, junto com a polícia, naturalmente, que tem feito um bom trabalho. Que juntos a operadora, a ANTT, a Eco, a polícia, possam mitigar esses dois pontos. É claro que há outros, mas esses dois pontos são hoje gargalos que estão interferindo muito naquela área.

Para finalizar, o contorno de Iconha, cujo Prefeito está aqui, é uma obra impactante, uma obra que sai do leito original e causa impacto nas comunidades que estão no seu entorno. De novo eu digo que aquela é uma região de pequenas propriedades. Há propriedades ali que reconhecem a necessidade da obra, a obra é importante, mas é preciso conversar com essas pessoas, porque ali, mais do que uma obra, há a história de uma família, de um sentimento.

Para muitos capixabas, principalmente para os de pequenas propriedades, a terra não é só um bem de exploração econômica que se desapropria aqui, compra-se ali e vai-se embora.

A lei não contempla essas dimensões, mas eu queria pedir a vocês e à concessionária muito carinho e cautela ao lidar com o nosso povo, para que não haja traumas em algo que pode ser uma grande oportunidade.

Muito obrigado.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Agradeço as colocações do Deputado Evair de Melo. Também vou tentar ir de trás para frente para facilitar a montagem do meu raciocínio.

Quando se fala dessa desapropriação, desapropriação de famílias, eu tento me colocar no lugar delas. Eu sou brasileiro, então não tenho uma história familiar tão longa quanto a que certamente essas comunidades têm e moro no mesmo local há 15 anos.

Então eu fico pensando: *“Poxa, eu moro há só 15 anos. E se chegasse alguém que quisesse passar uma rodovia em cima da minha casa?”* Essa é uma situação que não deve ser ignorada.

Há grande expectativa, na verdade. E aí vamos para a letra fria do contrato, que exige que as duplicações, o aumento de capacidade e a construção de vias laterais passem por dentro das cidades. Inclusive, a demanda por esses estudos de três cidades foi apresentada pelo Deputado Marcus Vicente. Nessas nossas discussões, Deputado, o grande dilema foi: o que nós fazemos ao desviar o tráfego



de dentro dessa cidade? Então, temos um grande dilema. O.k., podemos construir um contorno ou aumentar a capacidade passando por dentro da cidade, com impacto nos lindeiros. Se o tráfego for desviado por um contorno que eu, particular, técnica e friamente acho a melhor solução, em termos de engenharia, o que sem dúvida nenhuma é a melhor solução, em termos sociais será a melhor solução?

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Mas eu faço a reflexão quanto ao contorno, às áreas apropriadas no contorno, que não é área...

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Ah, sim, do contorno. Entendi.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Estou tratando especificamente não do comércio localizado hoje, mas da área do contorno.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - No caso de Iconha já está definido que é um contorno.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - É o contorno. Eu estou falando de propriedades inteiras, os sítios que vão sumir já no contorno, de gente que tem 100% da sua renda ali. Existe um valor sentimental além do...

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Claro. Só para construir o raciocínio, na verdade nós já pensamos muito nesses casos, nessas situações. É uma situação muito delicada. De novo, nós, por vezes, esbarramos no entendimento do TCU, que quer ver o contrato ser cumprido ao pé da letra, sem entender as questões regionais, sem entender as questões sociais, o que acaba criando uma barreira muito grande para tomar qualquer tipo de decisão olhando esses outros aspectos. É muito complicado. Não quer dizer que não é vontade da agência. Muito pelo contrário, nós temos plena noção desses impactos. Também é muito doloroso percebermos, dentro ou fora de cidades, famílias sendo desapropriadas. Não é uma situação fácil.

No caso específico de um contorno, mais uma vez esbarramos na questão do Tribunal de Contas. O que ele exige? Podemos mudar o traçado, pensar num novo traçado, de forma a impactar menos essas populações que vão ser desapropriadas. Isso demanda um tempo maior, porque também existe uma questão de engenharia, de definir outros estudos, de saber, por exemplo, como é o solo desse novo traçado, se o projeto é aquele mesmo que é feito, que pode ser feito. Há outros custos que são além daqueles custos, maiores ou menores. Não estou fazendo nenhum tipo de





juízo de valor, mas são custos diferentes daqueles que estão previstos inicialmente nos contratos.

Também nós acabamos tendo esta situação como barreira: como vai ser a interpretação do TCU em relação a esse tipo de situação? Por que mudou? Por que não mudou? Novamente vou me referir à conversa que tivemos ali com o Dr. Tarcísio. O TCU, por vezes, exige critérios objetivos para que seja tomada uma decisão. Nem sempre os critérios são objetivos. Quando se trata de questão social, que objetividade há nisso? Vai transformar o sofrimento de uma família em número? Como? Não se consegue fazer isso. E o TCU, por vezes, corriqueiramente, exige que os números sejam mostrados. Números são valores. Não se transforma sofrimento em números; não se transforma família em número; não se transforma morte em número — até se transforma, mas numa forma não tão objetiva como o Tribunal pretende.

Então, para concluir, essas questões são, sim, levadas em consideração. Mas mais uma vez o corpo técnico da ANTT não se sente seguro suficientemente para tomar esse tipo de decisão frente a uma imposição, a uma postura bastante repressiva do Tribunal, que por vezes não entende esse tipo de situação, infelizmente.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - Só não se esqueça de olhar com carinho Iconha e Safra, porque no final do ano isso vai pegar.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Está anotado.

**O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO** - O que são 4 quilômetros hoje vão virar 20 ou 25 quilômetros de filas de carros.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Dr. Luiz Fernando Castilho, faço minhas as palavras do Deputado Evair de Melo com relação a Iconha e Safra. Eu acho que a palavra de todos nós Parlamentares do Espírito Santo é de que essa é uma preocupação conjunta de toda a bancada.

Agradeço ao Deputado Evair pela pontual colocação, muito bem aferida.

Vou conceder a palavra agora, por último — depois vamos dar uma passada geral —, ao Deputado Lelo Coimbra.



**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Sr. Presidente, naquela hora em que me manifestei eu atravessei um samba, porque eu não estava inscrito ainda, foi mais pela oportunidade da pergunta.

Eu queria primeiro parabenizar o Deputado Marcus Vicente pela iniciativa de constituir esta Comissão. A bancada veio muito bem, porque estava sentindo essa necessidade e sendo cobrada por isso.

Então, quero dizer que nós estaremos juntos em todo o seu cronograma neste ano, no próximo ano e, se Deus quiser, até 2023.

Quero agradecer a presença ao Luiz Fernando Castilho.

Na bancada dos dez Deputados Federais e dos três Senadores, nenhum tem restrições ao processo de concessão. Mesmo aqueles que ideologicamente tiveram em algum momento hoje estão envolvidos com essa perspectiva. Então, nós, da bancada de Deputados Federais e Senadores, somos favoráveis ao processo de concessão.

Nós queremos que isso dê certo! Nós precisamos que isso dê certo! Quando perdemos o incentivo da área portuária, o Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias — FUNDAP, nós já precisaríamos estar com a BR-262 e a BR-101 duplicadas, como compensação a essa questão.

Então, nós precisamos, nós queremos, nós desejamos que essa iniciativa, esse caminho dê certo, seja no Brasil como um todo, seja no Espírito Santo em particular. E faremos todo o possível para que assim seja.

Mas há duas questões que envolvem o nosso processo às quais eu queria que a ANTT prestasse atenção, que se envolvesse nessa reflexão. A primeira, ao mesmo tempo em que não temos experiência de concessão federal em nosso Estado, nós temos uma experiência de concessão, que é muito traumática no Estado. Usaram o procedimento de juntar dois equipamentos num só. Botaram rua, ponte, estrada e tudo isso chamou para burlar a 866. Com isso, uma coisa para a outra, e as pessoas usam uma coisa para pagar outra. O histórico dessa concessão é traumático até os dias de hoje.

Neste momento, há um pedágio congelado pela Justiça. Houve a terceira ou quarta auditoria desse contrato. Faltam 4 ou 5 anos para concluir esse primeiro período da concessão.



Essa é a primeira variável que é preciso ser considerada. O histórico que nós temos sobre esse tema no Estado é muito ruim.

O segundo aspecto envolve a questão da relação do Governo Federal com o Estado do Espírito Santo. Nós temos um passivo não respondido pelo Governo Federal na questão dos investimentos no Estado que tem marcado muito essa relação entre o Governo Federal e o Espírito Santo. Isso envolve aeroporto, isso envolve essa resolução que nos tirou o benefício portuário, isso envolve a dificuldade que nós estamos tendo de dragagem da área portuária. Estamos tentando terminar agora a dragagem do eixo central do Porto de Vitória — falta um trecho. Isso significa que 70%...

Anteontem, no jornal, havia uma matéria em que se afirmava que o granito do Estado está sendo exportado por Santos, porque no nosso calado não está conseguindo entrar navio para pegar esse granito por falta de derrocagem, cujas obras estão por ser concluídas, mas que não conseguimos concluir.

Eu estou dizendo isso porque o conjunto da nossa relação com o Governo Federal é ruim. Nós temos um passivo muito grande, qualquer coisa que atrase, qualquer coisa que não responda a contento, mesmo que seja numa concessão que já não é mais do Governo Federal, mas tem a ver com essa lógica das relações federativas via concessão, pesa muito para nós, e qualquer faísca vira labareda.

Então, essas duas variáveis para nós são muito importantes e devem ser levadas em conta. Esse conflito, para o qual eu não tinha me atentado, é o arranjo produtivo local, para a empresa. Realmente, quando ela faz um corte geral, ela faz um corte geral e faz a escala. Esse tema precisa ser trabalhado.

E como se trabalha isso? Eu não sei como isso funciona em outros Estados, como uma empresa como essa tem uma estrutura de relacionamento com a comunidade. Eu não sei se há ou não. É precária? Precisa ser aprimorada para que possa ter um relacionamento com a comunidade com a qual ela vai interagir, ela vai intervir na vida das pessoas para o bem ou para o mal.

Então, essas questões precisam ser levadas em conta de maneira importante. O meu registro principal é esse.



Faço uma pergunta, por curiosidade, a partir do que o Deputado Evair de Melo disse: a faixa de domínio, quando se tem a estrada como está lá hoje, é de 40 ou 50 metros?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - É de 40 metros.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Quando se duplica, recoloca uma nova faixa de domínio a partir da margem da nova rodovia?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - A princípio, sim.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - É isso?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - O ideal é que sim.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Então a nova margem do asfalto será de 40 para lá e 40 para cá? Mesmo tendo ocupado os 40?

Então, quem tem uma construção hoje legal pode ficar ilegal depois da duplicação?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Na verdade, a faixa pode ser ampliada para mais 40 metros, não necessariamente ela será ampliada. Essa faixa de 40 metros existe justamente para se fazer uma duplicação quando necessário.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Eu entendo.

Mas a pergunta é esta: se ela der 40 metros, duplica. Se ela legalmente vai replicar mais 40 metros, então aquilo que era legal antes da duplicação passa a ser ilegal pós-duplicação, do ponto de vista de construção?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Não, não. A faixa de domínio na verdade é até 40 metros, ela pode ser variável também. E ela é variável.

**(Não identificado)** - Alguns centros urbanos, inclusive perímetros urbanos de cidade, são 19.

**O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA** - Eu peço desculpas, porque eu estou fechando o relatório da venda de imóveis da União, a Medida Provisória nº 691. Tenho que fechar o relatório, porque vou lê-lo amanhã, peço licença para sair.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Agradecemos ao Deputado Lelo Coimbra.

Quero fazer algumas colocações, rapidamente, porque nós já estamos no avançado da hora, e a Ordem do Dia deve começar às 17 horas.



Eu gostaria de ter a anuência do Plenário para, ao final da minha brevíssima intervenção, se possível, conceder a palavra ao Prefeito João Paganini, se for da vontade do Plenário, porque quem manda aqui é o Plenário, o Presidente apenas preside a sessão.

Então, nós vamos conceder a palavra ao Sr. Prefeito João Paganini pelo tempo de 3 minutos, para fazer uma breve intervenção.

**O SR. JOÃO PAGANINI** - Muito obrigado. Quero agradecer a todos os Deputados Federais presentes. Quero falar sobre o meu caso, Deputado Sérgio Vidigal, de Iconha, um Município exportador, que pouca gente conhece. O mais prejudicado em Iconha sou eu. Nós não temos mais como aguentar a BR-101, não temos mais como trabalhar.

Às vezes eu pego a estrada de Iconha e levo duas horas para chegar a minha casa, porque o trânsito entope tudo. E de Vitória para Cachoeiro de Itapemirim é a mesma coisa. Duas empresas à beira da BR foram investir até acabar.

Eu tenho uma propriedade perto da BR-101. O pessoal já veio para pegar os 40 metros, querem mais 36 metros para fazer o trabalho. O meu interesse é tirar a BR-101 de Iconha. Não adianta falar. Eu e meus irmãos, todo mundo já...

Eu sou exportador. Iconha hoje é o terceiro que mais arrecada IPVA. Todo mundo está aí, mas pode saber que o terceiro maior IPVA é do Município de Iconha.

Então, nós temos que fazer esse trabalho.

E quem paga mais pedágio somos nós também. Eu pago muito pedágio, se eu for falar a quantia vocês vão cair de costas com o quanto eu pago por mês de pedágio. Então, eu mereço uma estrada melhor.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Prefeito, é melhor não falar.

**O SR. JOÃO PAGANINI** - Nós sofremos. Eu tenho uma firma na Bahia, em São Paulo, no Rio de Janeiro e sou convidado, a minha empresa, para ir a todos os lugares e sair de Iconha, mas não quero sair de Iconha. Eu tenho 48 anos de Iconha, eu não quero sair de Iconha. Sou Prefeito de lá, depois de velho fiquei burro.

Mas vamos trabalhar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Prefeito, nós agradecemos a sua presença.



**O SR. JOÃO PAGANINI** - Muito obrigado, nosso interesse é ter a nossa BR (*ininteligível*) Iconha. Já está tudo medido. São 5 quilômetros só em contorno.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - O.k., Prefeito. Muito obrigado pela sua presença.

Agradeço também ao Secretário de Saúde. A nossa Iconha continua em nosso coração como sempre.

Deputado Sérgio Vidigal, V.Exa. quer fazer uma breve intervenção?

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Sr. Presidente, obrigado.

Eu não sei se o Dr. Luiz Fernando pode nos informar qual foi o investimento e o custeio da ECO101, desde 2013 até 2015. Não sei se tem essa informação para nos dar.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Eu tenho essa informação, mas não a tenho comigo neste momento.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Então, nós vamos fazer um requerimento posteriormente.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Podemos trazer no dia 24.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Está ótimo, ele traz no dia 24.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Aproveite e traga, no dia 24, o faturamento da empresa. Pelo valor do ISS a empresa deve ter faturado nesse período em torno de 200 milhões de reais.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Claro, faz-se a relação.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Se o ISS for 5%. Se for menor, o faturamento é maior ainda.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Só existe um porém, na verdade: esse recolhimento do ISSQN de 5% é vinculado a uma previsão de tráfego. Ou seja, o nosso contrato é todo vinculado também a uma previsão de tráfego. Se o tráfego for menor do que o previsto, eu não preciso trazer o fluxo de caixa, mas eu tenho que trazer os demonstrativos financeiros da empresa, o que nós também podemos trazer sem problema nenhum. Se o tráfego for abaixo do previsto, o problema e o risco são da concessionária, que tem que fazer o pagamento conforme está...



**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Aqueles valores que estão ali são feitos por previsão ou arrecadação de fato?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Eles são vinculados à previsão, não são vinculados à arrecadação de fato, porque o risco da arrecadação é da concessionária. Se arrecadar abaixo do previsto, ele não tem...

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - E os Municípios concordaram?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Não, isso é contratual.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Sim, mas o ISS é um imposto municipal.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sim, sim.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Eles concordaram então?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sim.

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Eu queria aproveitar também e fazer uma sugestão que eu já havia feito anteriormente. Eu acho que a maior preocupação que há aqui acerca de rodovia é quando ela passa em área urbana, porque aumentam muito o índice de violência e os acidentes de trânsito. Eu sei que essa é a maior preocupação que nós temos aqui.

Gostaria de saber se existe projeto pronto de contorno não somente de Iconha, mas também de Fundão, que vai precisar, e Ibirajú. Creio que, em médio prazo, para não sofrer como o Município de Serra, vai ter que ser feito também um contorno no Município de Linhares.

Existem projetos já elaborados ou em processo de elaboração para esses contornos citados, como o de Iconha? Não sei quanto a Rio Novo do Sul, porque não conheço muito bem aquela demanda.

*(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)*

**O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL** - Sim, mas acaba aumentando a população no entorno.

A outra questão é sobre a preocupação do Deputado Evair de Melo. Quando nós fizemos nosso PDU e nosso PDM — e fizemos o PDM já do Contorno do Mestre Álvaro, que não está pronto, mas o PDM está pronto —, nós proibimos a construção de conjuntos habitacionais. Essa área não pode ser uma área urbana.



Para que serve a rodovia? Ela serve para escoamento de produção. Esse é o grande problema. E serve também para o trânsito de pessoas que estão viajando. Então, rodovia não combina com área urbana. Essa combinação não existe.

Eu creio que, ao se fazer o contorno, é preciso que os Prefeitos analisem a possibilidade de seu PDM não contemplar área urbana, área residencial, porque o problema que se está vivendo hoje aqui vai ser vivido depois nesse novo espaço.

Por último, eu queria fazer uma sugestão sobre essa questão da violência na área urbana, nas rodovias. Hoje as rodovias são fiscalizadas pela Polícia Rodoviária Federal, que não tem *expertise* em *fiscalizar* área urbana. Se houver um acidente na área urbana, até chegar o carro da Polícia Rodoviária Federal, passa-se um tempo muito grande.

Então, se houvesse a possibilidade de se fazer uma parceria com o Município, seria bom. A grande maioria dos Municípios já têm hoje agentes de trânsito. Eles poderiam também agir nessa área da rodovia, enquanto ela corta a área urbana.

Era só isso, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Deputado Sérgio Vidigal.

Registro a presença do Deputado Dr. Jorge Silva, que também está acompanhando esta Comissão.

V.Exa. quer fazer alguma pergunta?

**O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA** - Sr. Presidente, rapidamente, quero só parabenizar pela Comissão de extrema importância formada por V.Exa. Este é um processo de intervenção no Estado do Espírito Santo, com 475 quilômetros, que com certeza vai mexer com todo o sistema organizacional em torno da BR-101. É importante que nós façamos esta discussão aqui, nesta Casa, e acompanhemos a implantação desse processo de duplicação da BR-101.

Tenho só uma pergunta. Não sei se há algum planejamento de duplicação da ponte sobre o Rio Cricaré e também daquele acesso que vai da ponte até a universidade. Há um trânsito grande de quase 2 mil universitários no dia a dia de São Mateus até a Universidade CEUNES. Aquele é um trecho importante, de grande fluxo de pedestres e de estudantes.





Obrigado e parabéns, Sr. Presidente.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Deputado Dr. Jorge Silva, em todos os pontos onde há previsão de duplicação existe também a obrigação da duplicação das obras de área especial, que são pontes, viadutos. Então, sim, existe a previsão da duplicação da ponte.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Sr. Superintendente, eu gostaria só de fazer uma colocação a respeito do ISS.

A ANTT informa às Câmaras Municipais?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Desconheço. Creio que certamente não informa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Como sugestão, isso seria interessante às Câmaras Municipais. Esta Casa, por exemplo, tomou conhecimento dessa questão de ISS agora.

E quanto à definição da composição dos custos? Como é que se forma? Eu não entendi a sua colocação sobre os custos do pedágio.

Todos os projetos — estou fazendo uma afirmação — são submetidos à ANTT, especialmente os que dizem respeito a centros urbanos. O que diz a concessão especificamente sobre os centros urbanos e qual é a orientação da ANTT?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Em relação à composição da tarifa de pedágio, o processo começa com a definição dos estudos para elencar todos os investimentos que devem ser feitos no contrato de concessão. A partir daí, coloca-se no mercado e é publicada uma planilha padrão, onde cada proponente define seus custos para cada serviço definido no contrato. No leilão, ganha a concessão que apresentar, no final, a menor tarifa.

Então, a concessão faz toda uma previsão de tráfego, do primeiro ao último ano de concessão. Ou seja, ela prevê quanto vai arrecadar ano a ano e quanto vai desembolsar ano a ano em relação àqueles investimentos previstos no contrato. Ou seja, o conjunto de investimentos é fixo para cada um dos proponentes — isso não muda —, para a gente conseguir analisar qual é a melhor proposta. Então isso não é mudado.



A previsão de tráfego, ou seja, a previsão de receita é específica de cada concessão. Cada concessão faz a sua previsão do tráfego que vai passar em cada praça. A localização das praças também é fixa, não é alterada. Então, já é definida nos estudos da concessão. E aí toda a previsão desses custos relacionados à receita enseja o valor da tarifa de pedágio.

A formação, no extremo, de uma forma muito superficial, é essa. Assim se chega ao valor da tarifa de pedágio. Então, é a relação de investimentos *versus* receita prevista pela concessionária ou pelo proponente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Todos os projetos são submetidos à apreciação da ANTT, especialmente os centros urbanos.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Sim. Na verdade...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - O que diz a concessão especificamente sobre os centros urbanos e qual é a orientação da ANTT?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Os estudos normalmente orientam que, em trechos rodoviários que cruzam trechos urbanos, exista um contorno. A orientação é essa. As normas orientam dessa maneira.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - E não existe nenhuma determinação para que se observem a questão social, a questão do meio ambiente?

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Essa é a questão que nós colocamos em relação ao TCU. Como não existe norma que nos traga objetividade na tomada dessa decisão, nós, via de regra, não sabemos nem como mensurar esse impacto social. Nós entendemos que não é um objetivo da Agência fazer isso. Caberia à concessionária fazer esses estudos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Mas o TCU tem essa preocupação, que eu até considero correta. Porém, deveria ter a preocupação de colocar, no montante do custo, por exemplo, a questão da manutenção e da reforma dos prédios da Polícia Rodoviária Federal.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - É. Coloca.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Isso quem paga é o usuário. E a Polícia Rodoviária Federal pertence ao Ministério da Justiça, ao Departamento de Polícia Federal. Eu conheço bem isso porque fui o Relator do Plano de Carreira da Polícia Rodoviária Federal. Então não é justo que eu pague,



como usuário, a tarifa para fazer manutenção dos prédios da Polícia Rodoviária Federal.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Concordo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - O TCU deveria se preocupar com isso também.

**O SR. LUIZ FERNANDO CASTILHO** - Concordo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcus Vicente) - Não seria melhor que a ANTT orientasse, por exemplo, a concessionária, para que, antes de qualquer intervenção, ela procurasse a comunidade para discutir as intervenções, mesmo na faixa de domínio? Digo isso porque o que aconteceu em alguns lugares — eu acho que na Serra e em São Mateus também —, como João Neiva, Fundão, Ibirapu e, com certeza, Rio Novo — já temos reclamações de lá —, na verdade, nos termos das crianças de hoje, usado pelos meus filhos, é que se a concessionária chegou com a fiscalização e botou terror: vai tirando cerca, vai quebrando muro, com uma forma totalmente inadequada de abordagem.

Eu me lembro que na minha cidade — eu sou de uma cidade muito pequena, onde as pessoas têm o telefone da minha casa, o meu celular — uma senhora ligou para mim: *“Eu não dormi essa noite”*. Quero dizer que acontece isso. O Prefeito Paganini, que é de uma cidade tão pequena quanto a minha, sabe o que é isso.

Isso vai demorar mais 2 ou 3 meses, mas seria muito mais oportuno e legal se a Eco se preocupasse com essa questão, que é uma questão de relacionamento com a comunidade. Quando você vai à comunidade e esclarece... Está aí o Deputado Sérgio, que já liderou uma audiência pública difícil — eu sei que não é fácil, pois já participei também em Fundão, já participei em Aracruz. Quando você dá as informações que você tem, muito próximas daquilo que vai acontecer, você consegue, vamos dizer assim, a adesão de toda a comunidade, ou de uma grande parte dela.

É apenas uma sugestão. Isso vai dar trabalho? Vai, mas se eles tiverem duas pessoas bem preparadas em termos de relacionamento com a comunidade, como a Fibria e todas as grandes empresas têm para lidar com as comunidades, você resolve grande parte dos problemas de relacionamento.

Eu encerro aqui as minhas colocações.



Deputados, mais alguma coisa? Deputado Jorge, o.k.? *(Pausa.)*

Agradeço a presença do Dr. Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, que nos recebeu desde o início na ANTT com muita presteza. Eu agradeço as informações. Elas serão muito importantes para embasar o trabalho futuro de toda esta Comissão.

Dos dez Deputados Federais, oito estiveram aqui. Eu já participei de audiência pública na Comissão de Esportes em que só estavam o Presidente, Fernando Monteiro, e eu. Para prestigiar, aqui nós tivemos 80% da bancada do Espírito Santo presentes. Isso é uma demonstração da preocupação, do carinho e do respeito que a bancada do Espírito Santo tem pela a Agência Nacional de Transportes Terrestres, esperando que esta Casa possa ser olhada como uma parceira para, evidentemente, somar nesse contexto.

Agradeço, então, ao Dr. Castilho.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, antes convocando reunião ordinária para o dia 19 de novembro, quinta-feira, às 9 horas, com a seguinte pauta: deliberação de requerimentos, na sala de reunião das Comissões Especiais, sala 165, pavimento superior.

Quero dizer que o material da exposição do Dr. Castilho, o material que ele expôs aqui, está disponível na página desta Comissão.

Está encerrada a presente reunião.