



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO EXTERNA - FISCALIZAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA ECO 101 - BR 101			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 2504/15	DATA: 24/11/2015	
LOCAL: Plenário 15 das Comissões	INÍCIO: 14h31min	TÉRMINO: 16h56min	PÁGINAS: 53

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

ROBERTO PAULO HANKE - Diretor-Superintendente da Eco101.
VALDIR ANTÔNIO ULIANA - Subsecretário de Obras Públicas do Estado do Espírito Santo, representando o Secretário de Transportes e Obras Públicas, Paulo Ruy Carnelli.
JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Superintendente da Polícia Rodoviária Federal no Estado do Espírito Santo.

SUMÁRIO

Debates sobre a apresentação do plano de concessão da BR-101, no Espírito Santo, e outras informações relevantes sobre o tema.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Houve intervenção inaudível.
Há oradores não identificados.
Houve intervenção ininteligível.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª 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 Eco101, 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 3ª reunião, realizada no dia 19 de novembro.

Pergunto se há a necessidade de leitura da referida ata.

O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTTO - Sr. Presidente, solicito a dispensa da leitura da ata.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Solicitada pelo Deputado Paulo Foletto a dispensa.

Não havendo discordância, fica dispensada a leitura da ata, a pedido do Deputado Paulo Foletto.

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

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

Aprovada.

Antes de entrar na Ordem do Dia, quero comunicar a esta Comissão, aos presentes e aos internautas que nos assistem que, em reunião ordinária, esta Comissão deliberou sobre as próximas 4 reuniões, que denominamos de agenda de trabalho, reunião de trabalho, porque as audiências públicas só podem ser realizadas na sede da Câmara dos Deputados.

Então nós vamos realizar, este ano ainda, 4 reuniões, fóruns de trabalho, de discussão da questão da BR-101 no Espírito Santo: dia 30 de novembro, das 9 horas da manhã até o meio-dia, no auditório da Prefeitura Municipal de Anchieta, sob a coordenação do Deputado Evair de Melo; dia 4 de dezembro, sexta-feira, no Município de Viana, também às 9 horas da manhã, sob coordenação do Deputado Evair de Melo; a terceira reunião, no Município de Iconha, dia 7 de dezembro, segunda-feira, também às 9 horas da manhã, sob a coordenação do Deputado Evair



de Melo; por último, no dia 11 de dezembro deste ano, sexta-feira, no Município de São Mateus, às 9 horas da manhã, sob a coordenação do Deputado Dr. Jorge Silva.

Informo aos senhores e às senhoras que está previsto no Regimento Interno da Câmara dos Deputados que o requerente, o autor do requerimento seja coordenador daquela reunião, daquele fórum. Por isso estamos obedecendo aos critérios determinados pelo Regimento Interno, mas todos os membros da Comissão poderão e deverão estar presentes nessas reuniões.

Então, nos Municípios de Anchieta, Viana e Iconha, dias 30 de novembro, 4 de dezembro e 7 de dezembro, a coordenação será do Deputado Evair de Melo; e no dia 11 de dezembro, sexta-feira, a coordenação caberá ao Deputado Dr. Jorge Silva.

Vamos entrar na Ordem do Dia.

Esta reunião foi convocada para realização de audiência pública com o seguinte tema: *Apresentação do plano de concessão da BR-101, no Espírito Santo, e de outras informações relevantes sobre o tema*, atendendo aos requerimentos nº 1 e 3, de 2015, de minha autoria.

Convido para tomar assento à Mesa o Sr. Roberto Paulo Hanke, Diretor-Superintendente da Eco101; o Dr. Valdir Antônio Uliana, Subsecretário de Obras Públicas do Estado do Espírito Santo, representando neste ato o Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas do Espírito Santo, Sr. Paulo Ruy Valim Carnelli; e o Sr. Jean Ricardo Alves Duque, Superintendente da Polícia Rodoviária Federal do Espírito Santo. *(Pausa.)*

Registro a presença da Prefeita de Fundão, Maria Dulce. Convido S.Exa. para ficar à nossa frente aqui, mais perto da Mesa Diretora.

Registro também a presença dos representantes da Eco101: Luiz Salvador, Gerente de Engenharia; Roberto Amorim Junior, Gerente Administrativo do Contrato; e Marcos Martins, Coordenador de Comunicação.

Sejam bem-vindos!

Está presente o representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, o engenheiro Luciano Esteves Ferreira Assis, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária.

Seja bem-vindo também, Luciano.



Antes de passar a palavra aos nossos convidados para suas apresentações, peço a atenção dos Srs. Deputados para os procedimentos a serem observados durante esta audiência.

O convidado disporá de até 15 minutos para a sua exposição, não podendo ser aparteado. Findas as exposições, será concedida a palavra aos Deputados, observada a ordem de inscrição para, no prazo de 3 minutos, cada um formular suas considerações ou pedidos de esclarecimentos, dispondo os convidados do mesmo tempo para resposta. Isso está previsto no art. 256, § 5º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

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

Vamos dar início à audiência. O Deputado Estadual Freitas não chegou?

Concedo a palavra ao Sr. Roberto Paulo Hanke, representante da Eco101, que tem um tempo de até 15 minutos.

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Antes de mais nada, quero cumprimentar o Deputado Marcus Vicente, Coordenador desta Comissão. Cumprimento também os outros componentes da Comissão, o Deputado Paulo Foletto, o Deputado Sérgio Vidigal e o Deputado Dr. Jorge Silva. Cumprimento também a Prefeita de Fundão, a Sra. Maria Dulce; os representantes da ANTT, Luciano e Mariana, aqui presentes; o Sr. Valdir Uliana, Subsecretário de Obras públicas do Estado do Espírito Santo, representando o Secretário de Estado de Transportes e Obras públicas do Espírito Santo, hoje neste evento; o Sr. Jean Duque, Superintendente da Polícia Rodoviária Federal do Espírito Santo; e os demais senhores e senhoras aqui presentes.

Quero agradecer também a convocação. Eu sei que o meu tempo é curto.

Nós preparamos uma apresentação com relatório das atividades da nossa concessionária no Espírito Santo até o presente momento.

Vou pedir a ajuda do meu coordenador, o Marcos, para talvez até acelerar, para dar tempo também, depois, para os debates e perguntas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Como todos sabem, a concessão no Espírito Santo é uma concessão federal, tendo como poder concedente a Agência Nacional de Transportes Terrestres. O



nosso contrato foi assinado em maio de 2013, com prazo de 25 anos, sendo assim, o término da concessão se dará em maio de 2038.

Conforme eu já tinha dito, o poder concedente é a ANTT; o nosso prazo é de 25 anos; e a nossa concessão abrange toda a BR-101 no Estado do Espírito Santo e adentra 17 quilômetros na Bahia.

Como principais obrigações do contrato nós temos: executar as obras de ampliação, que é duplicação propriamente dita da BR-101; realizar, além das obras de duplicação, o que nós já estamos executando desde o primeiro ano de concessão, a manutenção da pista existente; prover atendimento médico e pré-hospitalar — após 6 meses da assinatura do contrato nós já iniciamos essas atividades; atendimento nas bases que estão ao longo da nossa rodovia; e regularização da faixa de domínio.

Como estruturas que nós já disponibilizamos, como eu disse, desde 6 meses após a assinatura do contrato, a empresa já disponibilizou para atendimento ao usuários as seguintes estruturas: 8 ambulâncias de emergência já em operação, mais 4 UTIs, além das 8. As UTIs são equipamentos médicos que compõem a ambulância, inclusive com a presença do profissional médico também.

Além das estruturas de apoio médico, nós temos também apoio mecânico, sendo 12 guinchos leves, 6 guinchos pesados e 12 veículos de inspeção de tráfego que ficam constantemente circulando e dando apoio para qualquer evento ou necessidade aos nossos usuários.

Todo esse equipamento que está distribuído na rodovia é controlado a partir do nosso CCO que está dentro da nossa sede administrativa. CCO é o Centro de Controle de Operação, de onde nós despachamos e distribuimos os recursos, assim que verificada a necessidade, ou acionados através do nosso 0800.

Também como apoio aos nossos usuários, nós temos já em operação 12 bases de atendimento ao usuário, sete junto às praças de pedágio, e cinco intercalando as praças de pedágio. Aí, temos uma fotografia de como são as nossas praças de pedágio lá no Espírito Santo. São sete praças de pedágio que entraram em funcionamento em maio de 2014. Um ano após a conclusão e aprovação pela agência dos trabalhos iniciais, a concessionária habilitou-se a cobrar o pedágio. E nós colocamos em funcionamento as sete praças de pedágio.



Como equipamentos auxiliares e operacionais também, a concessionária já implantou e disponibilizou dez painéis de mensagens, mais quatro móveis — ao todo, são 14 painéis de mensagens —; dez contadores SATs, que são contadores de tráfego. Além das praças de pedágio, nós temos dez contadores já instalados e espalhados ao longo da rodovia, em locais predeterminados e acordados com a própria agência. Há duas estações de controle ambiental também; 20 câmaras de monitoramento, que nos auxiliam a verificar questões de fluxo, fluidez na rodovia, ou algum evento. Todos esses equipamentos têm ligação com fibra ótica, que a concessionária utiliza. Houve a implantação de 20 radares do tipo fixo e 10 radares do tipo móvel.

Como ilustração, mostro uma pesquisa da CNT. Nós trouxemos um comparativo entre como a CNT enxergou a rodovia no Espírito Santo em 2012 e em 2015. Aí, dentro de cada capítulo deste Estado Geral, Pavimento, Sinalização, nós notamos que de 2012 para 2015 houve uma evolução, mantendo apenas a questão da geometria, que é uma das condições e obrigações da concessionária — além da duplicação, também adequar a pista atual, a pista existente, à mesma categoria da pista nova, da duplicação. Isto será feito agora, com o início das obras.

Aqui há mais alguns detalhes: o que nós já geramos de emprego no Estado do Espírito Santo.

Um programa que nós já estamos desenvolvendo, também com o apoio da Polícia Rodoviária Federal, é o da busca que nós temos da redução de acidentes. Nós já tivemos uma redução de 15%, comparando o mesmo período em 2014 e 2015. E um número um pouco mais otimista é de 40% já no número de mortos ocorridos nesta rodovia.

Boa tarde, Deputado Freitas.

Estas são as intervenções que nós já realizamos nestes 2 anos e meio, aproximadamente.

Nós já reformamos os quatro postos de balança, e a reforma não é só reforma predial, mas de infraestrutura — inclusive, houve a troca de equipamentos das balanças.

Fizemos uma reforma nos seis postos existentes da Polícia Rodoviária; já recuperamos 12 pontes e viadutos, 12 estruturas existentes que estavam numa



situação um pouco mais crítica — para isso, é feito um monitoramento, uma priorização, e nós já atacamos e recuperamos 12 das 74. Nem em todas vão ser necessárias intervenções, algumas estão em bom estado. Todas elas merecem o monitoramento anual, e nós já fizemos a intervenção em 12 que, como eu disse, estavam em situação mais crítica.

Houve a construção de quatro passarelas e a reforma de três passarelas, que já eram preexistentes na rodovia.

Outra situação, dentro da segurança, é que nós instalamos 16 quilômetros de defensas metálicas e promovemos toda a sinalização horizontal e vertical, elaborando desde um projeto novo, totalmente adaptado às condições ainda atuais da pista existente; refizemos toda a sinalização horizontal e vertical, com a colocação de mais de 8 mil placas — substituição das placas —; houve a instalação de taxas, redutores de velocidade e de outros dispositivos de segurança em pontos críticos que a concessionária também identificou.

Continuando com as intervenções nesses primeiros 2 anos e meio, nós já recuperamos 70 quilômetros da estrutura da pista existente. Essa é uma recuperação estrutural, inclusive com a diminuição do acostamento. E, neste ano, nós estamos concluindo a recuperação de mais 175 quilômetros. Isso já ultrapassa 50% da extensão da BR-101 no Espírito Santo, nesse item de recuperação estrutural. E, como nós vimos no primeiro eslaide, também é obrigação da concessionária a recuperação e o completo nivelamento do acostamento com a pista.

Aqui faço uma rápida abordagem sobre a questão do licenciamento ambiental. A concessionária, por orientação do próprio IBAMA e da ANTT e junto com esses órgãos, dividiu a rodovia BR-101 em dois segmentos: ao norte de Vitória e ao sul de Vitória. Isso porque a concessionária — e o IBAMA mesmo sugeriu — quis aproveitar um estudo já em andamento realizado pelo DNIT no trecho sul. Assim nós ganharíamos tempo.

Este é o *status* do nosso licenciamento em relação ao trecho norte, que ficou a cargo da concessionária. Nós ingressamos com o pedido de licenciamento e fracionamento desses dois segmentos em janeiro de 2014. Em março de 2014, o IBAMA liberou o processo ordinário. Eu quero só salientar que, em junho, nós



recebemos a autorização para captura e transporte da fauna. Para isso, nós já executamos uma campanha e, em dezembro, vamos executar a necessária segunda campanha. A nossa estimativa é que, tão logo encerremos essa segunda campanha de captura de fauna, nós concluiremos o EIA/RIMA do trecho norte e o entregaremos oficialmente ao IBAMA, para que ele possa promover a análise, as audiências públicas e seguir com o licenciamento.

Então, quanto ao trecho norte, nós estamos com o compromisso de entregar o EIA/RIMA ao IBAMA em dezembro, após a última campanha de captura de fauna. No trecho sul, como eu falei, o DNIT tinha ingressado com o estudo ambiental em 2011. E, em outubro de 2015, nós recebemos a licença prévia. Ela vem acompanhada com algumas condicionantes, que nós já estamos, também, cumprindo. Entre as condicionantes estão o censo da flora e outras questões, como o PBA, o Plano Básico Ambiental, que estabelece como a concessionária irá atender os requisitos da Licença de Instalação. E, para a Licença de Instalação, nós estamos conduzindo o trecho sul, pedindo prioridade ao IBAMA, segmentando o trecho sul num trecho de bastante interesse tanto do Estado quanto da concessionária, que é o contorno de Iconha.

O contorno de Iconha está, naturalmente, incluído no segmento sul. E nós estamos pedindo ao IBAMA para segmentar e dar uma Licença de Instalação, para que a concessionária possa, imediatamente, começar também as obras do contorno de Iconha.

Saliento que, durante o processo do EIA/RIMA e as negociações que nós tivemos com o IBAMA, a concessionária solicitou que em dez segmentos fosse liberada a necessidade de um estudo ambiental mais completo. O IBAMA analisou os dez e nos liberou em seis segmentos. São seis segmentos pequenos, como vocês podem ver — 2,5 quilômetros, 2,9 quilômetros, 5 quilômetros e 2 segmentos mais ao sul um pouco mais extensos. O total da extensão liberada, nestes quatro segmentos em que nós já estamos concluindo os projetos executivos, somam 16 quilômetros. Essa foi uma solicitação da concessionária, para que, quando for visível que não há grande impacto ambiental, não há rios ou vegetação densa, baseado na Portaria 289, o IBAMA suprima a necessidade de um estudo mais completo. Então, nós conseguimos isso para esses seis segmentos e estamos antecipando, também,



o projeto executivo desses quatro que estão dentro do retângulo em azul. E, naturalmente, estamos seguindo com os segmentos dois e o nove. Mas estamos com mais urgência nestes quatro segmentos, porque a concessionária pretende começar, como já falamos em algumas outras oportunidades, em novembro ou, mais tardar, em dezembro, essas obras do contorno de Iconha, desde que o IBAMA também nos favoreça com a liberação da Licença de Instalação desse segmento. E iniciaremos também nestes quatro segmentos que já estão liberados na questão ambiental.

Agora, só para localizar o Segmento 3, para quem conhece bem o Estado, ele fica entre os quilômetros 205 e 208, próximo de João Neiva. O Segmento 4 fica próximo à cidade de Ibirajú, entre os quilômetros 216 e 219. O Segmento 5 fica ao sul, próximo também ao contorno de Iconha, no Município de Anchieta, um pouco ao norte da entrada do futuro contorno de Iconha. E o Segmento 7 está mais ao sul do contorno de Iconha, já no Município de Itapemirim.

Em relação ao contorno de Iconha, como eu falei, nós estamos na dependência da LI emitida pelo IBAMA. Nós até fizemos uma reunião na semana passada, em que nós solicitamos que essa LI seja fornecida de forma independente de todo o segmento sul. O trecho tem 8,8 quilômetros. O projeto executivo já foi desenvolvido pela concessionária e aprovado, inclusive, pela Agência.

A linha amarela é o atual segmento da BR-101, e o desenho em verde é a nossa proposta de projeto executivo para contornar a cidade de Iconha. Nós já estamos com toda a desapropriação concluída, já tomamos posse dessa área toda e, inclusive, já a cercamos. Estamos aptos a, tão logo o IBAMA libere a nossa LI, começar essa obra, que é uma das mais importantes, em se tratando de segurança mesmo e de fluidez da BR-101 no Espírito Santo.

Em continuidade, dentro desse nosso plano com conclusão até 2017, a exemplo daquele segmento de Iconha, a concessionária também já está com o projeto executivo definido para esse trecho que, apesar de pouco extenso, é na interseção da BR-101 com a BR-262, onde nós também estamos projetando um viaduto em desnível, naturalmente, tirando da situação atual de cruzamento das BRs. Esse projeto também já está pronto. E essa obra também não tem, principalmente a obra de arte, a estrutura de concreto, interferência na questão



ambiental. Isso está também de acordo com o cronograma contratado com a Agência.

O projeto básico do Trecho F, mais ao sul, também já foi apresentado. Os projetos básicos de todos os projetos, desde o norte até o sul, já foram apresentados. Agora, em função dos detalhamentos e comentários que a Agência elabora em cima de tais projetos, a concessionária põe em prática os projetos executivos.

Nós também estamos em fase de pôr em prática o projeto executivo desse Trecho F, realizando sondagens e verificando a situação *in loco* da futura duplicação da rodovia.

O Trecho C é ao norte de Vitória, ligando Aracruz a Fundão, com conclusão prevista para 2018.

Eu quero só deixar claro que, para todo o programa de obras até 2019, que vai do Trecho D ao Trecho F, ou o projeto executivo já foi aprovado pela Agência, que é o caso do Trecho D, do Trecho E e do contorno de Iconha, ou, em dezembro, a concessionária concluirá o projeto executivo, conforme recomendações e orientações da Agência, em cima do projeto básico apresentado.

Na sequência, há também o Trecho G, com conclusão até 2019. O Trecho A, ao norte, é a ligação Conceição da Barra-Linhares; o B, Linhares-Aracruz; o H já é na divisa com a Bahia; e o segmento I é o último ao sul, na divisa com o Rio de Janeiro.

Bom, há outras melhorias. Como nós falamos, a concessionária, além daquelas quatro passarelas construídas e três recuperadas, tem também como previsão e obrigação construir no mínimo 19 passarelas. Dentre as 19 passarelas, como eu disse, quatro já estão concluídas, e nós já estamos também executando mais algumas. A previsão é executar essas outras passarelas nos Municípios que determina o nosso contrato. O nosso prazo de conclusão dessas obras também é um pouco mais longo, até 2019.

Há previsão de 36 quilômetros de vias marginais. Já realizamos 12 quilômetros, aproximadamente, nos Municípios de Viana, Fundão, Serra, Pedro Canário, Aracruz, João Neiva e Sooretama. E estamos também já com os projetos dessas outras obras previstas nos Municípios.



Entre as melhorias há também, como eu comentei, a reestruturação, o reforço e o alargamento de pontes. São 77 pontes em viadutos, mas nem todas elas necessitam de alargamento e/ou reforço estrutural. Se não me engano, 42 delas necessitam dessas obras. Dentre as que necessitam, nós já realizamos em 12 e já estamos elaborando projetos para alargamento e recuperação das demais, além da recuperação estrutural que eu citei no começo.

Como previsão também no nosso contrato, a concessionária é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do sistema rodoviário da BR-101. Naturalmente, a concessionária vai agir sempre respeitando o direito de propriedade. Eu fiz questão de abordar esse assunto porque é um assunto bastante polêmico e que cria bastante expectativa na população, principalmente nas travessias urbanas.

A faixa de domínio é uma faixa que foi determinada e a nós comunicada e transferida pelo próprio Governo, pelo próprio DNIT. E a nossa obrigação é regularizá-la, independentemente da necessidade ou não das obras de duplicação. Naturalmente, a concessionária sabe que isso tem impacto social, tanto que uma das previsões do nosso contrato é também apresentar à Agência um programa de ação social junto a essas comunidades, em função da adaptação dos projetos de duplicação.

A concessionária vem fazendo isso. Permanentemente, estamos em contato com os proprietários, buscando a regularização e, inclusive, a apresentação por parte do proprietário da documentação necessária para comprovação da propriedade.

Como eu disse, esse assunto nós iremos discutir também com a Agência, em função desse plano de ação social junto a essas comunidades, mas isso não tem nada a ver com a questão da desapropriação. Isso é regularização da atual faixa de domínio da rodovia.

Agora eu vou falar, sem muitos comentários, sobre o nosso relacionamento com as comunidades. Nós já estamos há 2 anos e meio no Espírito Santo. Realizamos já algumas reuniões a exemplo desta em alguns Municípios do Espírito Santo. Já fizemos várias apresentações em associações, em prefeituras.



Também como ilustração, há projetos sociais que a concessionária desenvolve no Natal. Inclusive, neste ano, dentro da programação, estão previstos projetos como o *Papai Noel Existe* e a *Gincana da Solidariedade*. E no ano de 2016 o grupo EcoRodovias, do qual nós fazemos parte, realizará projetos que já desenvolve em outros Estados. Um projeto é ligado às escolas, abordando impactos do lixo no meio ambiente. E o *De Bem com a Via* é de educação no trânsito, também ligado às crianças, principalmente, além de ações também que tomamos junto aos motoristas das nossas rodovias. E há outras campanhas educativas também que vimos desenvolvendo no Espírito Santo.

Eu acho que concluí. Não sei se eu ultrapassei o tempo ou se tenho mais algum. Eu acho que está...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Passou do tempo, mas, como a Casa é democrática, façamos de conta que foram 15 minutos.

Concedo a palavra ao Dr. Valdir Antônio Uliana, Subsecretário de Obras Públicas do Estado do Espírito Santo, representando o Secretário Paulo Ruy Carnelli.

V.Sa. dispõe de 15 minutos.

O SR. VALDIR ANTÔNIO ULIANA - Boa tarde, Deputado Marcus Vicente, que conduz esta audiência; Deputado Dr. Jorge Silva; Deputado Evair de Melo, que eu vi por aí, mas deve ter ido dar uma voltinha; Deputado Paulo Foletto; Deputado Sérgio Vidigal, que também esteve aqui; Deputado Helder Salomão; e nossa Prefeita.

Eu não vou ocupar os 15 minutos com a minha fala. A nossa visão como Governo do Estado sempre foi favorável ao projeto de concessão das rodovias do Espírito Santo. Nós temos as rodovias que cortam o nosso Estado como um grande gargalo logístico do nosso desenvolvimento.

Essas rodovias foram implantadas na década de 70, ainda no Governo Militar, e, como vimos aqui na avaliação anual da CNT, por mais que melhore a condição de pavimento, sinalização, etc., continuamos com uma situação ruim no Estado, porque o traçado delas não é adequado à realidade atual dos nossos meios circulantes — caminhões, treminhões e bitrens que circulam pelas rodovias. Isso pode ser facilmente comprovado pelo número de acidentes que continuamos tendo. Graças a



Deus, o número de acidentes se reduziu e muitas vidas foram poupadas, só nesta redução citada pelo Paulo Hanke.

Esse processo da BR-101 eu acompanho desde a primeira tentativa que foi feita. O Governo do Estado, na época, pediu que fosse retirado o lote que estava sendo colocado em concessão, porque nós entendemos, naquela ocasião, que o que estava sendo licitado não atendia ao interesse do Espírito Santo. Era um lote conjunto, com trecho da Bahia, em que praticamente nós pagávamos o pedágio pelo volume de tráfego, e toda a rodovia teria que ser bancada.

Naquela época, o pedágio estava com um valor estimado muito maior. Nós propusemos uma nova modelagem, a partir de estudos que tínhamos no DER. Acho que boa parte desses estudos foram aproveitados, e o modelo de concessão que entendemos como adequado veio, foi feita a licitação, perdemos aí um tempo pós-licitação de mais de 1 ano, até que se resolvessem as questões de recursos e tudo.

Felizmente, o contrato foi assinado, e já percebemos uma substancial melhoria na circulação viária na rodovia. A BR-101 hoje já não causa tantos acidentes. E quem trafega por ela já percebe melhoria contínua nos investimentos que a concessionária vem realizando e que se acentuarão agora, a partir dos trechos que começam a ser duplicados.

Da mesma forma, buscamos e lutamos por um processo semelhante para a BR-262, que é outro gargalo que nós temos. Também temos uma rodovia lá, a BR-259, que liga a BR-101 a Minas Gerais, que está em um processo em que ela ainda permanece federal, mas, a partir do final deste ano... Acho que foi prorrogada agora a possibilidade de investimentos, mas ela tende a vir para o Espírito Santo. Ela integrou a Medida Provisória nº 82, de 2002, e seria passada ao Estado. Isso vem sendo sucessivamente adiado. Nós temos lá um sério problema para ser resolvido ainda no quilômetro 21. Agora, parece que o DNIT finalmente vai licitar aquele trecho.

Nós entendemos, como Governo do Estado, que o investimento em logística não se fará mais com dinheiro público, a partir dos Tesouros Federal, Estaduais e Municipais. Essa é uma tarefa tem que ser absorvida pelas concessões, pelas parcerias público-privadas. Nós entendemos que isso é justo, porque, quando se concede um serviço, quando se concede uma rodovia, é o usuário que paga pela



melhoria e pelo desenvolvimento da rodovia. Então, é uma tarifa justa. Se o valor estabelecido inicialmente em contrato é adequado ou não, o próprio mercado tende a regulá-lo. E nós vimos que o pedágio da rodovia hoje não causa tanta celeuma.

Nós temos uma tradição no Espírito Santo. Nós temos dificuldade com pedágio, a partir de uma experiência ruim que nós tivemos com a concessão da Rodovia do Sol e da Terceira Ponte.

O modelo, vamos dizer assim, era da época em que ainda não se tinha uma grande *expertise* nesse tipo de concessão, e tivemos lá um modelo ruim, em que o pedágio existia, mas as melhorias continuavam dependendo do investimento estadual. Nenhuma receita daquele pedágio era investida na melhoria da via. Então, aquele era um modelo que não agradava.

No modelo atual há compromissos previamente assumidos e os famosos gatilhos, que o Paulo nem citou, mas que estão no contrato. Segundo eles, cada vez que se atingem determinados níveis de serviço, a concessionária é obrigada a promover melhorias e readequações, independentemente de estarem ou não previstos naquele prazo.

Nós entendemos a concessão como um modelo de futuro. Eu acho que não dá mais para pensar no poder público construindo rodovias, construindo ferrovias.

A nossa experiência, o nosso crédito nisso é tão forte que, em parceria com o Governo do Rio de Janeiro, somos os mais avançados nos estudos para a concessão de trecho ferroviário. Nós estamos trabalhando seriamente um modelo de concessão para uma ferrovia que ligue Vitória ao Rio de Janeiro. Já realizamos audiências públicas nos dois Estados e aqui em Brasília. É um modelo de concessão estabelecido, definido, que nós entendemos sustentável e que tem sido um embate muito forte dos Governadores Paulo Hartung, do Espírito Santo, e Pezão, do Rio de Janeiro. Inclusive, na quinta-feira, houve mais uma rodada de conversas aqui, para entregar uma correspondência à Presidente da República, pedindo que o Governo acelere esse processo de concessão da ferrovia. Então, nós vemos a concessão como o futuro dos serviços públicos e como a possibilidade de investimento na logística de que este País tanto precisa.

Nós achamos que os empresários estão capacitados e têm vontade de investir. E, havendo regras claras e condições adequadas, nós acreditamos que o



nosso atraso logístico pode ser retirado a partir de modelos de concessão, como nós vemos que vem ocorrendo já nesse início do processo da BR-101.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradecemos ao Subsecretário Valdir Uliana.

Concedo a palavra agora ao Sr. Jean Ricardo Alves Duque, Superintendente da Polícia Rodoviária Federal no Espírito Santo.

V.Sa. dispõe de até 15 minutos.

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Boa tarde. Cumprimento todos na pessoa do nosso coordenador, o Deputado Marcus Vicente.

Meu nome é Jean Duque. Sou Superintendente da Polícia Rodoviária Federal no Espírito Santo. A convite, venho aqui para colaborar com a discussão.

Inicialmente, quero apresentar alguns dados do balanço prévio do primeiro semestre de 2015 da Polícia Rodoviária Federal e que, comparativamente ao ano de 2014, apresenta alguns índices bem interessantes para a sociedade.

Nós temos um índice de 44% de redução de mortes em comparação com o mesmo período de 2014. Temos aumento de 182% nas autuações — nós passamos de 27 mil para 78 mil autuações nesse mesmo período comparativo. E nós temos, especificamente na BR-101, uma redução de 17% nas ocorrências, no contexto das rodovias estaduais. Em números absolutos, nós tivemos, em 2014, 2.843 acidentes e, em 2015, 2.335 acidentes. Então, Dr. Uliana, de fato, houve uma redução que a Polícia Rodoviária Federal entende relevante. Porém ainda estamos muito distantes daquilo que é ideal, daquilo que se espera e daquilo que nós buscamos.

Ressalto aos senhores que nessa redução há contribuição efetiva da Polícia Rodoviária Federal, mas não podemos deixar de ressaltar a parceria com a concessionária. A apresentação do Dr. Paulo Hanke demonstrou algumas ações. E nós colaboramos com muitas delas.

As rodovias, de fato, têm apresentado melhorias, têm apresentado melhores condições de condução, de deslocamento. Contudo, a Polícia Rodoviária Federal observa ainda a necessidade de algumas melhorias.

Nós temos, no Espírito Santo, hoje, como fato que nos aproxima muito da concessionária, a necessidade de relação com as comunidades locais. Esse é um



tema que já foi ponto de discussão na audiência realizada pelo Deputado Sérgio Vidigal no Município de Serra.

Talvez como consequência da própria concessão, a comunidade, as pessoas, os usuários da rodovia às vezes entendem, talvez por força da desinformação — e temos que sopesar essa condição —, que a concessionária deve atender a todas as problemáticas locais.

Só para exemplificar, das 81 interdições ocorridas nas rodovias federais em 2015, 16 foram ocasionadas diretamente por ação ou inércia da concessionária. E quando eu digo inércia, não estou dizendo que ela deixou de agir tendo a responsabilidade de agir. Muitas vezes, o contrato não permite tal ação.

Nós temos reivindicações que vão desde melhorias de acessos e instalações de radares, de medidores de velocidade, a redução de tarifa. Todas essas ações vêm impactando as rodovias federais, quando nós percebemos que o direito de ir e vir está sendo obstruído, está sendo impedido. E isso traz para nós algumas ações de grande impacto nas decisões de responsabilização até dos gestores e para a própria comunidade e para os usuários da rodovia.

No carnaval nós tivemos uma rodovia interditada por cerca de 14 horas, na altura do trevo de Sayonara, por conta de um atropelamento. Qual é a situação do trevo de Sayonara? Nós precisamos executar uma rotatória ali. Aquele trecho carece de uma rotatória. Essa é uma discussão que nós temos feito com a concessionária de forma delongada. E a concessionária entende que ali não há um acesso, que é necessário e que não está previsto no Programa de Exploração da Rodovia — PER. Qual foi a solução paliativa? Nós simulamos uma rotatória no local.

Dr. Paulo, eu quero dizer ao senhor que isso tem surtido efeitos muito positivos, demonstrando a necessidade de uma instalação física permanente.

Nós temos, como exemplo também, o trevo de João Neiva. O Deputado Paulo Foletto é da região e deve lembrar que ali diariamente ocorriam acidentes graves, que tiravam a vida de pessoas ou deixavam sequelas permanentes. O DNIT à época fez uma intervenção física. E nós não temos mais registro de muitos acidentes ali, muito menos acidentes graves. Então, são intervenções que nós entendemos necessárias. E nós entendemos também que não são intervenções com uma vultuosidade elevada que não possam ser absorvidas ou rediscutidas dentro do



processo de concessão. Essas intervenções são permanentemente informadas à Eco101.

Eu gostaria de fazer um registro de público, Dr. Paulo Hanke — isso já foi registrado junto aos seus técnicos —, no sentido de que tanto a sociedade, as comunidades locais, quanto a Polícia Rodoviária Federal precisam participar um pouco mais das discussões, principalmente a PRF, naquelas situações em que ocorre intervenção no trecho. Nós temos alguns exemplos de trechos em que a Eco101 — juridicamente amparada, naturalmente, com poder para isso — fez as intervenções, mas, na visão técnica da Polícia Rodoviária Federal, não fez a melhor intervenção. Então, nós nos disponibilizamos aqui, de público, nesta audiência, na presença dos senhores, para participar, pois nós queremos isso. O nosso interesse, como o de vocês, é a diminuição dos acidentes e das ocorrências ao longo da rodovia.

No que diz respeito às comunidades, eu quero dizer que nós da Polícia Rodoviária Federal estamos, no dia a dia, atendendo à intervenção. É a PRF que chega primeiro, tendo o primeiro contato e o primeiro diálogo, seja com a liderança da comunidade, seja com os populares ali presentes nas manifestações, e conhece de perto as suas reivindicações. E nós ouvimos muito — e entendemos que seja uma necessidade também — sobre a necessidade de maior proximidade da concessionária com a comunidade, no sentido de tentar entender quais são suas necessidades e adaptar tecnicamente a proposta para atender à comunidade local, dentro da sua visão também, porque nós temos que entender o contexto socioeconômico, cultural, e o comércio local. Tudo isso tem sido bastante trazido à Polícia Rodoviária Federal nesse primeiro contato, e nós temos obrigação de levar isso adiante, porque talvez vocês não tenham esse contato tão próximo.

Em relação aos números também, faço uma ressalva para ser justo. A redução desses números tem participação efetiva da concessionária. Não sei se todos sabem, mas nós temos dentro do convênio uma verba de reaparelhamento, hoje, da ordem de 900 mil reais, que a concessionária é obrigada a repassar à Polícia Rodoviária Federal, não financeiramente, mas em termos de equipamentos. Aqui eu ressalto alguns equipamentos importantes que dizem respeito à redução do número de acidentes e ao número de autuações.



Para exemplificar, o excesso de velocidade é uma das principais causas de mortes no trânsito, porque ela contribui para a colisão frontal. Então, o excesso de velocidade, associado às ultrapassagens indevidas, é o que o causa o maior número de mortes no trânsito. A cada 100 acidentes com colisão frontal, nós temos 24 mortes. Então quase um quarto dos acidentes envolvem mortes. E a participação da concessionária vem com a cessão dos equipamentos, adquiridos com a verba de reaparelhamento. Nós temos que fazer essa ressalva, pois há participação positiva da concessionária nos nossos números também.

O Espírito Santo ficou em segundo lugar no País, em redução do número de acidentes. Então, com bastante orgulho, nós pedimos permissão para colocar esses números aqui, associados novamente à atuação da concessionária.

Para finalizar, eu queria só deixar o número absoluto que considero obviamente bastante relevante. Do primeiro semestre de 2014 para o primeiro semestre de 2015, nós falamos de uma redução nos acidentes da ordem de 44%, o que representou efetivamente 69 vidas preservadas, sem falar que os acidentes graves deixam sequelas permanentes. Então, entendemos que 69 vidas foram preservadas com a atuação efetiva da Polícia Rodoviária Federal, associada à melhoria da rodovia, aos equipamentos concedidos e a essa parceria boa. Certamente, com discussões como esta, com reuniões desta natureza e magnitude, nós vamos melhorar ainda mais esses números. Temos 25 anos pela frente para melhorarmos a rodovia, fazermos cada vez mais e apresentarmos à sociedade os números positivos que podemos, temos condições e queremos mostrar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço a exposição aos nossos três convidados: Roberto Paulo Hanke, Valdir Uliana e Jean Duque.

Antes de conceder a palavra aos Deputados desta Comissão inscritos, quero registrar a presença do Deputado Estadual Freitas, que faz parte da Comissão Especial instituída pela Assembleia Legislativa do Espírito Santo e tem feito um belíssimo trabalho, percorrendo as cidades que têm impacto econômico e social mais forte com relação à BR-101, e dizer ao Deputado Freitas que o Regimento da Casa não permite a intervenção e a participação de Deputados Estaduais, Prefeitos e outras lideranças, mas, excepcionalmente, vou colocar para deliberação do Plenário a possibilidade de concessão da palavra a V.Exa., porque nós estamos



numa Casa democrática, uma Casa que reúne o pensamento médio da população brasileira, e estamos aqui com muita honra representando essa população.

Então, eu pergunto ao Plenário, eu questiono se há alguma divergência com relação a se conceder a palavra ao Deputado Freitas e à Prefeita Maria Dulce, até por uma questão de justiça, porque na última reunião em que esteve presente a ANTT concedemos a palavra ao Prefeito de Iconha, João Paganini, por 3 minutos. Eu pergunto ao Plenário, aos Deputados presentes, se querem fazer algum encaminhamento contra ou se aprovam a concessão da palavra ao Deputado Freitas e à Prefeita Maria Dulce. *(Pausa.)*

Aprovado.

Então vamos conceder a palavra agora, pela ordem de inscrição, ao Deputado Dr. Jorge Silva, para que possa questionar os nossos palestrantes, por um prazo de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA - Sr. Presidente, boa tarde a V.Exa. e a todos os que compõem a Mesa.

O Espírito Santo, um Estado que ocupa uma posição geografia estratégica, no meio do País, não tem uma experiência positiva do ponto de vista de duplicação das suas rodovias. Se lembrarmos um pouquinho, constataremos uma história muito triste. No contorno de Vitória, há 10, 15 anos, nós temos aquele acesso a Cariacica. Nós levávamos ali 2 a 3 horas quando chegávamos do Rio. Então é uma história muito...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA - No contorno de Colatina também. Exatamente.

É uma história muito ruim, porque o Espírito Santo não tem *expertise* nesse processo, nem as autoridades nem a população.

Um exemplo ruim que nós temos de duplicação é a de Campos ao Rio de Janeiro, trecho que eu nem sei se já está duplicado. Quando andamos de carro ou ônibus pelo tal de Brejo da Severina, lembramos que é uma história muito triste a dessa duplicação, que vem há quase 20 anos. Essa é a experiência que nós temos.



Eu gostaria de fazer algumas perguntas ao companheiro Roberto Hanke. A primeira é sobre essas vias marginais, por uma questão de curiosidade. Essas obras são financiadas pela Eco101 ou pelo poder público? Depois o senhor responde.

Segunda pergunta: as reformas dos postos da PRF usam recursos da Eco101 ou também do poder público?

Terceira pergunta: o senhor tem mais ou menos o número de bitrens da Fibria que transitam por dia, em 24 horas, até a Aracruz? É outra pergunta.

Na primeira vez em que nós tivemos contato, Sr. Roberto, aqui, logo no início da concessão, eu fiz uma sugestão de transformar 400 em 40. O que era isso? Não sei se o senhor se lembra dessa minha posição. Eu não sei se isso é possível. Eu transito naquela estrada desde 1986, como profissional de saúde, e, nos últimos 5 anos, como Parlamentar, praticamente toda semana, em relação ao norte.

Quais são os nossos grandes problemas, Superintendente? São os bitrens da Fibria, as tentativas de ultrapassagem e os acidentes com colisão frontal. A presença da segunda via ou de trechos que tenham segunda via, se bem sinalizados, com indicações como: *“Daqui a 5 quilômetros, há um acesso para segunda pista”*, com certeza, levaria o indivíduo a não tentar uma ultrapassagem em local proibido, a não se aventurar, fazendo com que houvesse o risco de uma colisão frontal com mortes.

Assim como as rotatórias, talvez isso não esteja inserido no contexto da concessão, mas acredito eu que seria uma ação importante para que pudéssemos segurar esse trânsito até 2023, que é o prazo que nós teremos para o término daquele trecho de Aracruz até o sul da Bahia.

Em relação à colocação do Superintendente da PRF, também estou de acordo quanto ao relacionamento com as comunidades. Eu acho que isso é importante. As pessoas não têm experiência nesse processo de duplicação. Então, tem que haver esse diálogo. Se não me engano, a Rodovia BR-101 é a segunda com maior trânsito no País. As pessoas, acostumadas a transitar em rodovias vicinais, têm tratado aquela rodovia como de menor importância. Então, acho que esse diálogo da Eco101 com as comunidades é importantíssimo para que tenhamos um menor número de problemas.



Do mesmo jeito, em relação à Polícia Rodoviária Federal, nós, como agentes públicos, somos demandados por algumas ações que solicitam colocação de redutor de velocidade e uma série de coisas que são necessárias.

Sr. Presidente, quero parabenizá-lo pela instalação desta Comissão. Acho que ela é extremamente oportuna. Nós temos um casamento de 30 anos, com data de início e de término, e temos que conviver com isso. Esperamos conseguir executar isso até 2023, para que consigamos resolver um dos grandes gargalos que atrapalham o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo. Espero que consigamos abrir esse gargalo, para que o nosso Estado consiga realmente se desenvolver.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Antes de passar a palavra ao Sr. Paulo Hanke, eu só queria esclarecer que nós vamos realizar quatro reuniões de trabalho, fóruns de discussão. Houve uma mudança, por solicitação do Deputado Evair, e a reunião de Iconha não será no dia 7, será no dia 14. Houve apenas essa mudança.

Quero esclarecer que, no dia 15 de fevereiro, nós retornaremos com os trabalhos da Comissão. Enquanto durar a duplicação, a Eco101, a ANTT, a Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas, a Polícia Rodoviária Federal, o Ministério Público Federal, o IBAMA, todos nós estaremos acompanhando os trabalhos. Esta Comissão tem caráter permanente, enquanto durar a duplicação.

Nós já comunicamos à Presidência da Câmara todas as audiências já marcadas. A assessoria da Comissão Externa vai acompanhar tudo: são dois assessores de nível superior, concursados, designados pela Casa, que estarão conosco no Espírito Santo. Na última reunião, nós já aprovamos mais 20 reuniões no Espírito Santo. Nós vamos atender todos os 24 Municípios cujo leito é cortado pela BR-101 e que sofrem influência econômico-social.

Com a palavra o Deputado Dr. Jorge Silva.

O SR. DEPUTADO DR. JORGE SILVA - Sr. Presidente, o Deputado Freitas, que fez algumas reivindicações, participará das três audiências públicas marcadas para a região de São Mateus. Nós estamos totalmente de acordo com a discussão que tem acontecido no Município de São Mateus.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Neste momento, a Câmara dos Deputados, de acordo com o Regimento Interno, usa das suas prerrogativas de fiscalizar e participar, articulando com a comunidade, com o órgão concessor e com a agência. A Assembleia Legislativa, evidentemente, tomou a dianteira da discussão, cumprindo o papel importantíssimo de representar o povo do Espírito Santo.

Com a palavra o Dr. Paulo Hanke.

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Sr. Presidente, eu anotei o que pude, mas, se eu perder a ordem ou esquecer alguma pergunta, V.Exa. me lembre, por favor.

V.Exa. questionou se as vias marginais, os postos policiais e as balanças eram feitos com recursos da concessionária. Todas as atividades que a ECO 101 vem desenvolvendo e ainda irá desenvolver — não só a duplicação, mas também a reforma de postos de polícia, de balanças, de vias marginais, de passarelas, a restauração da pista, a sinalização, as rotatórias — estão incorporadas no contrato. No caso da responsabilidade de custo, a parte financeira deverá ser arcada pela concessionária, que já recebe mediante tarifa de pedágio. Nossa arrecadação vem unicamente da tarifa de pedágio. Temos também outras receitas acessórias, mas, quanto à verba do Governo, não há nenhuma previsão no contrato.

Não quero dizer que o modelo de concessão não permita isso, pois, se o Governo quiser participar e construir obras, poderá fazê-lo. Por enquanto, não é o caso da ECO 101. Tudo o que foi feito e será feito, dentro do programa previsto no contrato inicial, é suportado pela ECO mediante cobrança da tarifa de pedágio.

Quanto ao número de caminhões da Fibria, eu entendi perfeitamente a preocupação e o motivo da sua pergunta. Recentemente, a equipe e eu visitamos a Fibria, a convite e interesse deles. Aproximadamente 400 veículos transitam por ali. Alguns realizam até 3 viagens por dia, dependendo da planta de onde extraem a madeira. Mas o número é de 400 veículos que circulam pela BR, desde o sul da Bahia e norte do Espírito Santo até a entrada do Município de Aracruz.

Complementando, eu entendi sua preocupação e o seu interesse quanto a possíveis melhorias em rotatórias, como disse o Superintendente da Polícia Rodoviária Jean sobre a rotatória de Sayonara e a de João Neiva. Em relação às



terceiras faixas e ao alargamento da pista, nós já os estamos contemplando no projeto de duplicação.

O senhor pode questionar: *“Mas vai ser só em 2023, no norte da Bahia!”* Mas a concessionária vem desenvolvendo estudos para, em conjunto com a agência, promover algumas melhorias, até antecipando — não eliminando — a necessidade de duplicação. Uma pista desta natureza, como o Espírito Santo merece, deve ser duplicada. São quatro faixas separadas por canteiro e mureta, ou seja, não apenas uma terceira faixa. Nós sabemos que a terceira faixa ajuda muito na segurança, não em relação ao aumento da velocidade, mas à constância da velocidade, que não prejudica o fluxo e o tempo de viagem.

Eu entendi e deixo registrado. Nós vamos intensificar nossas conversas com a agência, visando ampliar alguns segmentos e contemplá-los com terceiras faixas, aguardando a duplicação propriamente dita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Concedo a palavra ao Superintendente Jean Ricardo Alves Duque.

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Sr. Presidente, vou fazer apenas algumas observações.

(Não identificado) - Dr. Jean, o repasse de 900 mil reais da ECO é anual?

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Sim, é anual. Na verdade, é feito todo mês de maio, por conta do início da concessão.

A título de informação, neste ano, já nos foi repassado o valor da ordem de 700 mil reais. Se os senhores se interessarem, temos a relação de tudo o que foi adquirido e fornecido à PRF posteriormente.

(Não identificado) - Trata-se de um recurso extremamente importante.

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Muito importante. É um recurso que nos tem ajudado bastante. Quando falo em ser justo, refiro-me não apenas a demonstrar os números, mas também a citar todos aqueles que contribuem de forma positiva, para que alcancemos os objetivos.

Em relação à fala do senhor, faço uma ressalva quanto à utilização da faixa lateral na transposição de veículos mais longos. Isso pode aumentar o risco de atropelamento. O trânsito naquela área é para ser mais lento e menos pesado. É perigoso indicar a existência de faixa lateral, a 3 ou 5 quilômetros, e incentivar que



se utilize a ultrapassagem. Entendo que a duplicação da rodovia principal é o que nos interessa de fato.

Desculpem-me se estiver equivocado, pois não conhecemos o projeto de engenharia, mas não posso deixar de lembrar, Dr. Paulo — já falei com alguns dos seus técnicos —, que as vias laterais que estão sendo construídas, a nosso ver, estão muito estreitas.

A comunidade de Sooretama, onde um comércio local instalado reclama estar sendo prejudicado, tem feito reclamações. Por vezes, um caminhão ou carreta necessita adentrar alguns galpões para descarregar material, tendo de interromper todo o trânsito de trás, o que pode causar acidentes, além do grande desconforto que tem sofrido a comunidade local.

Posso citar outro exemplo, menos impactante, por causa do comércio menos intenso: a região de Jacupemba, por onde o senhor passa semanalmente. Sou de Linhares. Dou exemplo do Norte porque também transito muito pela região. Eu trabalhei na delegacia de Linhares até assumir a Superintendência.

É necessário observar essas situações. Como o senhor disse, são 32 quilômetros de faixa lateral, e executaram 12. Então, antes de concluir os 20 quilômetros que faltam, pode-se detectar não um erro, mas a necessidade de alargamento da faixa, já que existe espaço físico. Há um canteiro muito grande entre a faixa principal e a lateral. Assim, tecnicamente, seria possível realizar a obra. É importante verificar o que o contrato apresenta quanto a obrigações, se for para melhorias. Se for para diminuir o número de acidentes e melhorar a qualidade de vida da comunidade local, é preciso, a meu ver, fazer a verificação contratual.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Concedo a palavra ao Deputado Paulo Foletto. Antes, porém, solicito aos palestrantes que sejam breves nas respostas, já que a Ordem do Dia será antecipada e devemos registrar a presença em plenário. Além disso, eu preciso estar presente à CPI dos Fundos de Pensão — um investigado prestará depoimento.

Peço ao Deputado Paulo Foletto que não exceda o tempo e aos palestrantes que respondam bem objetivamente.



O SR. DEPUTADO PAULO FOLETTO - Sr. Presidente, acho que o Deputado Dr. Jorge Silva falou durante quase 10 minutos. Eu vou falar por apenas 1 minuto; os 9 minutos restantes eu deixo para o Deputado Freitas.

Eu vou falar, Dr. Paulo, sobre o contorno consolidado no edital de concessão. Eu gostaria que o senhor falasse sobre a situação dos Municípios de Fundão, Ibirapu e Linhares. A Prefeita de Fundão está aqui. Fundão é um Município danado! Ibirapu cresceu e também ficou danado; Linhares, também. Nesta semana, no dia 2 de novembro, eu quase entrei em Sayonara para evitar passar por dentro de Linhares, que também está muito lento, por causa da expansão da cidade. Não tem jeito.

Eu vou deixar o Deputado Freitas complementar sobre o contorno, uma questão específica. Ele vai falar muito bem sobre este tema, para o qual eu não tinha me atinado.

Finalizando, a pior coisa da vida é brigar com o vizinho, quem normalmente arranja açúcar para terminar o café: se acabou o açúcar na lata ou a banha para fritar alguma coisa, é o vizinho quem presta alguma ajuda. Se estamos com o filho doente, se não estamos em casa e a mulher precisa de ajuda, é o vizinho que dá socorro. Pela experiência de vida que o senhor tem, deve saber disso. A pior coisa da vida é ficar mal com os vizinhos.

Assim, resalto a importância de a ECO cuidar da relação com a vizinhança, ou seja, com os Municípios que serão cortados.

O edital foi pensado de determinado modo, mas quem pensou o edital não vive na comunidade e não viverá o drama que vai se instalar na vida das pessoas. A ECO tem não apenas de levar em conta um papel, o edital feito por um corpo técnico: a ECO tem de ser humana. Eu sei que o senhor sabe disso.

Eram essas as observações que gostaria de fazer.

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Eu entendi suas colocações, no que se refere não à idade, mas ao relacionamento. O senhor disse que eu já tenho bastante experiência. Talvez eu seja um pouco mais experiente que o senhor. Também ouvi as palavras do Deputado Dr. Jorge Silva sobre a necessidade de um bom relacionamento com as comunidades.



Eu acho que precisamos melhorar porque, como disse o Deputado Dr. Jorge Silva, histórica e culturalmente, o Espírito Santo não tem o costume da duplicação. A duplicação de uma rodovia cria, de alguma forma, impactos: alguns poderão ser privilegiados; outros, um pouco prejudicados. É a mesma coisa que inverter o sentido de uma quadra, de uma rua, numa cidade: dependendo do lugar onde a pessoa mora, ela terá de andar um pouco mais.

Naturalmente, o maior impacto da duplicação se faz sentir nas travessias urbanas. Nós já estamos preocupados não só com o tráfego de longa distância, mas também com os pontos em que ele conflita com o tráfego urbano das cidades. Nós vamos falar dos caminhões que viajam através do Espírito Santo. Por isso, estamos falando das ruas laterais. Eu também vou observar a questão que o Jean mencionou.

Nós estamos autorizados, agora oficialmente, pela agência a desenvolver estudos alternativos nestas travessias urbanas, com a realização de contornos, independentes de Iconha. Trata-se de uma obrigação definida antes da nossa contratação. Nós já temos autorização para Fundão, Ibirapu e Linhares e estamos fazendo estudos para os Municípios de São Mateus, Pedro Canário e João Neiva.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Eu gostaria de adotar um procedimento, se o Plenário me autorizar: ouviremos os Deputados Federais, e o Deputado Freitas, em seu tempo, fará as suas colocações, assim como a Prefeita Maria Dulce. Em seguida, encerramos.

Prefeita Maria Dulce, já existe recomendação da ANTT para que sejam feitos estudos para as alternativas ao contorno — foi a resposta ao Deputado Paulo Foletto —, para Ibirapu, Fundão e Linhares. Estudam-se agora os Municípios de São Mateus, Pedro Canário e João Neiva.

Concedo a palavra ao Deputado Sérgio Vidigal.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Quero cumprimentar o Sr. Presidente Marcus Vicente e os Srs. Deputados, ao tempo em que saúdo o Deputado Freitas, nossa Prefeita Maria Dulce, do Município de Fundão, e nossos expositores.

Peço desculpa, Sr. Presidente, pois eu precisei me ausentar, já que estava na CPI do BNDES.

(Não identificado) - Estava recepcionando Bumlai?



O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Eu estava aguardando-o hoje ansiosamente, mas o Moro se antecipou.

(Não identificado) - Ele errou o endereço e foi para Curitiba?

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Exatamente.

Quero cumprimentar o Sr. Jean Ricardo, o Sr. Roberto Paulo Hanke, com quem tivemos o privilégio de participar de audiência pública no Município de Serra, e o Sr. Valdir Uliana, que representa nosso Secretário. Na nossa audiência pública, evidentemente tivemos muitos esclarecimentos, apesar de ter sido mais focada no tema violência no trânsito no trecho de Serra.

Eu queria, Sr. Paulo, fazer algumas perguntas. Peço ao senhor que, se possível, responda a elas.

A primeira pergunta diz respeito ao seguinte. Em termos de arrecadação, quanto estava previsto, no início da modelagem da concessão, e quanto de fato foi arrecadado até o presente momento?

Outra pergunta: qual a receita prevista para os primeiros 5 anos? Qual é a receita prevista no contrato de concessão para os próximos 5 anos?

A outra questão é sobre segurança no trânsito. Há uma cláusula no contrato de concessão que diz que há um valor que a concessionária repassará à ANTT, que o aplicará em educação no trânsito. Se for possível, eu quero saber sobre este montante e como a ANTT o aplicou. Eu já fiz questionamentos à ANTT e aguardo a resposta.

Há outra pergunta, que não é minha, mas do Presidente da Câmara de Rio Novo do Sul, que está nos acompanhando pela Internet.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Aliás, recebi a notícia de que todos os Vereadores de Rio Novo do Sul agora estão concentrados na Câmara Municipal, para assistir a esta audiência pública. O Deputado Evair de Melo, eu e os representantes da ECO participamos de uma reunião muito produtiva. A comunidade ficou satisfeita. Voltaremos lá no início de fevereiro.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - O Presidente da Câmara de Rio Novo do Sul, Ronan Hemerly Pancoto, faz a seguinte pergunta: *“A União desapropriou as áreas e os imóveis na surdina, e não indenizou ninguém. O prazo*



para contestar já prescreveu. Como fica o direito de propriedade privada?” Não sei se o senhor tem como responder à população.

“No trecho de Rio Novo do Sul, temos muitos imóveis e propriedades às margens da rodovia, e a população não tem nenhuma resposta concreta por parte da concessionária e do DNIT. A única resposta é que cada caso será estudado individualmente. Há famílias que têm residências na faixa de domínio e estão com receio de perderem seus imóveis por conta dessa insegurança jurídica.” Ele faz este questionamento. Eu não sei se o senhor poderia nos responder.

Por último, queria fazer um debate com o Sr. Jean. Nós sabemos que o grande problema desta concessão é a extensa área urbana que ela atravessa. Não é tarefa fácil ter uma concessão que atravessa uma área urbana tão extensa como esta. Só na cidade de Serra, ela atravessa mais de 40 quilômetros da cidade, ou seja, ela acaba participando da vida de aproximadamente 500 mil habitantes. Eu sei que não é tarefa fácil esta administração.

Quem faz a gestão da parte do trânsito é a Polícia Rodoviária Federal — PRF. O sentimento que eu tenho é que a *expertise* da PRF é muito mais em autoestrada do que, de fato, em gestão de área urbana.

Eu gostaria de repetir o questionamento que já fiz, já que por onde passa a BR-101 muitas cidades já têm seus agentes de trânsito. Existe alguma possibilidade de fazer convênio com os Municípios, para que os agentes de trânsito possam, principalmente nos horários de pico, estar presentes e ajudar no controle de trânsito e quando acontecer algum acidente, o que é muito comum naquela área urbana?

Queria deixar esta pergunta para o senhor.

Sr. Presidente, estou satisfeito. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - O Dr. Paulo Hanke falará primeiro; em seguida, o Superintendente Jean Duque.

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Como o senhor disse que o Presidente e a Câmara de Rio Novo estão nos acompanhando, eu vou começar falando sobre a preocupação de toda a população, não apenas da de Rio Novo, com relação à propriedade, já que alguns não foram indenizados. Como eu mencionei na nossa apresentação, a ECO tem a obrigação contratual de regularizar esta faixa de



domínio, mas cada caso é um caso. Nós estamos analisando um por um, buscando a comprovação da propriedade.

Para o senhor ter ideia, este processo se iniciou bem antes até de a ECO assinar nosso contrato. Nós herdamos do DNIT — já foram transferidos do DNIT — cerca de 50 processos, na Justiça, de desocupação da área. Portanto, estamos diante de um trabalho árduo e sabemos que isso provoca ansiedade e uma excessiva preocupação. Não digo excessiva, mas uma justa preocupação por parte das pessoas que ocupam as margens da rodovia. Nós entendemos e vamos buscar uma maneira de regularizar esta situação.

Por isso, a agência nos solicitou, e eu citei na nossa apresentação que temos um plano de ação social com relação às comunidades lindeiras e às ocupações na faixa de domínio. Trata-se de um trabalho paralelo. Nós vamos verificar a propriedade, porque há diversos tipos de ocupação: há uma simples cerca e a ocupação da área, como há, às vezes, casas e edificações na faixa. Cada caso será analisado isoladamente, na busca da melhor solução, a que dê menos impacto negativo não só para os proprietários, mas também para a União, no caso do direito da faixa de domínio.

Respondendo à sua segunda colocação sobre verba de campanha educacional no trânsito, ela está dentro da verba da Polícia Rodoviária e pode ser usada num percentual em campanhas educativas. O convênio com a Polícia Rodoviária foi firmado entre a ECO, a Polícia Rodoviária e a ANTT. Em se tratando da gestão, a ECO tem o papel de executar: ela vai comprar e vai pagar. A Polícia solicita o equipamento, a ANTT aprova a compra e a ECO paga a conta e entrega o bem para a polícia.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Só para eu entender, Sr. Presidente, quer dizer que os recursos o senhor não repassa à ANTT? A ANTT define onde o senhor vai aplicar? Nesta aplicação, pelo que estou entendendo, a maioria da aplicação foi feita exatamente na infraestrutura e na aquisição de equipamentos para a Polícia Rodoviária Federal? É isso?

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - É isso. É uma verba anual em que a polícia faz a solicitação de equipamentos, e parte dela pode ser destinada a



campanhas educacionais. Como eu disse, a ECO paga a compra dos equipamentos solicitados pela polícia e aprovados pela agência.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Então, nós não temos nenhum projeto de educação no trânsito nas áreas que cortam a BR-101?

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Ainda não.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Não tivemos nesta primeira etapa?

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Não.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - O senhor sabe qual é o valor destinado?

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Acho que é da ordem de 30%.

(Não identificado) - O valor total é de 900 mil reais por ano.

(Não identificado) - Trinta por cento vão para a PRF e 30%, para campanhas de educação no trânsito.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Mas a informação que ele me passou é que não houve campanhas de educação no trânsito no primeiro período.

(Não identificado) - Nós até fizemos a apresentação, no início, com algumas campanhas, mas a verba não foi utilizada.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Neste caso, como fica a verba? Tem efeito cumulativo?

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Não, senhor. Todo ano, o que a ECO não gasta dessas verbas é levado a reequilíbrio. No caso, é uma diminuição, um impacto menor na tarifa.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Muito obrigado.

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - A primeira pergunta diz respeito à arrecadação. Nossa arrecadação anual no ano passado foi da ordem de 130 milhões de reais, de maio a dezembro — isso vai constar no balanço, como já constou no primeiro ano. Neste ano, a expectativa são 180 milhões. Está muito aquém, eu posso lhe garantir, da nossa primeira previsão e do previsto no contrato, em face da crise que o País inteiro vive.

Nós estamos sentindo na carne e na veia a diminuição do tráfego nas nossas rodovias do Espírito Santo e conseqüentemente na arrecadação da concessionária.



Neste ano, não deve chegar a 180 milhões — o ano cheio: de janeiro a dezembro de 2015.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - A previsão anual de modelagem era de quanto?

(Não identificado) - Nós temos 25% abaixo da previsão, mais ou menos, para o senhor ter ideia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Superintendente da Polícia.

(Não identificado) - Deputado Sérgio Vidigal, gostaria de contribuir com a discussão. A Polícia Rodoviária Federal desenvolve várias ações de educação no trânsito. Há Comissões Especiais que tratam deste tema.

Ressalto que o valor anunciado inicialmente era de 900 mil. Este valor é só para o reaparelhamento, não é para educação no trânsito. É isso?

Fico muito feliz em saber que nós vamos poder utilizar 30% deste valor.

Pergunto, Dr. Paulo, se a Polícia Rodoviária Federal, ao solicitar, tem a concessão imediata ou facilidade para aplicar na educação de trânsito. Podemos sacar este valor para nossas ações? É possível, não é?

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Isso. O projeto suplementar está próximo à agência.

Em relação à pergunta que o senhor fez na oportunidade da audiência no Município da Serra, apresentamos alguns números quanto à diminuição dos acidentes e mortes no trecho do quilômetro 260 a 270, considerado pelo estudo do IPEA o mais perigoso do Brasil.

De acordo com os dados de 2014, houve 877 acidentes. Em 2015, até à ocasião, salvo engano, no mês de setembro, estávamos com a estatística de 472 acidentes. Fazendo uma projeção proporcional, deveremos chegar ao fim do ano com 550 acidentes: uma redução considerável. Contudo, não é o ideal, está muito longe de ser um trecho seguro para se locomover.

Muito mais do que de expertise, Deputado, vejo que a Polícia Rodoviária Federal carece de outros recursos: temos pouco efetivo, ocorrem plantões, a escala de serviço que temos são três, quatro ou, no máximo, cinco policiais para cumprir todo o trecho. O trecho do Município de Serra são 180 quilômetros e compreende de



Baixo Guandu até o contorno, abarcando o trecho de Nova Carapina a Carapina e a reta do aeroporto. Portanto, o trecho é muito extenso.

Como o senhor disse, o trecho atende cerca de 500 mil pessoas, e o trânsito de veículos é muito alto. Enfim, a probabilidade de acidentes e mortes é grande. Então, precisaríamos de mais agentes, mais viaturas, mais recursos naquele trecho. Este é o nosso primeiro alvo a ser alcançado, em termos de probabilidade de redução dos números negativos.

Em relação à transferência de jurisdição da via para outros entes, como guarda municipal ou policial militar, é possível. A Polícia Rodoviária Federal tem alguns exemplos de transição de autoridade de trânsito para outras forças. Contudo, não há decisão submetida à 12ª Superintendência, aquela de que estou à frente, uma decisão que tem que partir primeiro, por óbvio, por interesse da municipalidade, por discussão técnica, para avaliar, com o departamento, o órgão central, a possibilidade e a conveniência de se executar. Mas acredito que seja possível, sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Comunico a todos que já está disponível na página da Comissão Externa a apresentação feita pela Eco, por meio do Dr. Paulo, no endereço eletrônico www.camara.leg.br. Basta acessar o *link* atividades legislativas, Comissões, Comissões Temporárias e Externas, 55ª Legislatura, fiscalização da Concessionária Eco101, BR-101/ES, ou o *link* direto da Câmara, Comissões Temporárias Externas, no qual podemos encontrar toda a apresentação feita pela Eco101.

Com a palavra o Deputado Sérgio Vidigal.

O SR. DEPUTADO SÉRGIO VIDIGAL - Sr. Presidente, no intuito de colaborar, eu gostaria que o nosso Coordenador abraçasse esta causa, para trabalharmos a questão do convênio. Lembro ao Sr. Jean que, no período em que fui Prefeito, eu tentei fazer o convênio, mas não tive sucesso. Eu acho que esta é uma contribuição importante que os Municípios podem dar, principalmente nos dias de trânsito e nos momentos de pico, momento em que às vezes é necessário um quantitativo maior.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Solicito à assessoria da Comissão Externa que analise se devemos mandar para a Diretoria-Geral da Polícia Rodoviária Federal este documento da Comissão, por sugestão do Deputado Sérgio



Vidigal, ou se o mandamos para a Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT. Qual é o caminho mais seguro para que possamos fazer esta comunicação, atendendo à vontade do Deputado Sérgio Vidigal e, evidentemente, da Comissão?

Concedo a palavra ao Deputado Evair de Melo. S.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Sr. Presidente, parabênizo V.Exa. pela coordenação dos trabalhos, ao tempo em que saúdo os colegas Deputados, o Dr. Jean Ricardo Alves Duque e todo o efetivo da Polícia Rodoviária do Espírito Santo.

Na semana passada, participamos de um café da manhã com a PRF, no qual pudemos registrar nossa alegria pela qualidade, apesar das adversidades, dos serviços que a entidade presta no nosso querido Espírito Santo. Levem a toda a PRF do Espírito Santo nosso reconhecimento e nossa gratidão! Se o Brasil fosse mais PRF, pela qualidade e pela presteza dos serviços que presta, com certeza não teríamos tantos desmandos. Saúdo o Dr. Valdir, meu quase conterrâneo, uma mistura de morango com polenta da nossa região. Recentemente, estivemos lançando a Frente Nacional de Ferrovias, e o senhor, entusiasta do setor de logística, tem-se dedicado às ferrovias no Espírito Santo. Nós vamos ter, paralelamente à duplicação da BR-101, o nosso projeto, que, se Deus quiser, colocado em prática, que é a nossa EF-118. Trata-se de um projeto que o senhor conhece muito bem.

Lançamos a Frente Nacional de Ferrovias, já presidimos a Frente Nacional da Ferrovia 354 e 118 e agora fomos contemplados com a ferrovia que fará parte de um complexo logístico, principalmente no sul capixaba, integrando a duplicação da BR-101, a ferrovia e, é claro, nosso complexo portuário, com o Marcos e o Roberto, da Eco101.

Roberto, eu sou meio da roça, onde temos o tal do monjolo. Monjolo é aquele que fica batendo, batendo por 24 horas, e não desiste nunca, desde que não falte água, é verdade. Com a crise hídrica, alguns monjolos já se foram. Mas a chuva voltou, e estamos retomando as atividades.

Eu sei que não está na competência da Eco, nem da ANTT, a incapacidade brasileira de trabalhar com as oportunidades. O modelo de duplicação das rodovias



brasileiras — não conheço o dos outros países — não contempla os arranjos produtivos locais. É a tal da régua, que serve para ligar uma coisa a outra.

A todo instante, por mais que me deem argumentos, e não são poucos — estou falando isso há muito tempo —, eu continuo com a impressão de que quem trabalhou para a duplicação da BR-101 foi para encurtar a distância entre a divisa do Rio de Janeiro e o sul da Bahia. Uma estrada continua tendo a lógica do carro, a segurança do veículo, a velocidade, as premissas básicas. Nós estamos matando o que o Espírito Santo e outros Estados brasileiros têm de melhor.

Nossa incapacidade não é com a Eco; na verdade, é com quem desenhou este modelo. Eu converso muito com o Tarcísio, da nossa consultoria legislativa, com certeza, um dos brilhantes técnicos que o Brasil tem. Nossa incapacidade reside em construirmos oportunidades a partir das nossas intervenções em construções de obra civil, entre elas a duplicação de rodovias. A lógica da engenharia — permitam-me os engenheiros que a fizeram — não tem nenhuma ligação com os arranjos produtivos locais. Precisamos da rodovia duplicada para antes de ontem. Precisamos, sim! É uma vergonha!

Não sei se foi o Jean ou o senhor que disse que nós não temos cultura por descaso, por irresponsabilidade de quem tomou essas decisões no ano passado, porque parece que não conheciam o Mapa do Brasil e não conheciam esta maravilha que é o Estado do Espírito Santo. Apesar de tudo isso, estamos sobrevivendo. Nós precisamos desta rodovia duplicada, além da duplicação das BRs-262 e 259, mas esta é outra agenda. Vamos tratar da 101 neste momento.

Eu estou muito preocupado com esta situação. O Deputado Sérgio Vidigal já se manifestou aqui. A população de Rio Novo do Sul nos acompanha ao vivo. Eu estou ligando, cuidando um pouco mais do sul porque cada um de nós da bancada é muito bem organizado e preocupado com o arranjo produtivo nos Municípios de Iconha, Anchieta, Rio Novo do Sul, Cachoeiro do Itapemirim, tendo em vista que o modelo da economia capixaba é contemplado por pequenos negócios.

Eu não vi nenhum esforço da engenharia para realmente permitir que este negócio continue tendo a tradição de valores culturais tradicionais, para permitir o desenvolvimento local.



Eu continuo insistindo nesta tese. A resposta já foi me dada 10 vezes, mas, se eu estiver ao microfone 20 vezes, vou repetir, porque eu acho que isso é um absurdo. Estrada não é para ligar A a B. A estrada liga: ela não começa e não acaba em lugar nenhum. Ela vai interligando os pontos.

Eu quero tratar muito deste tema e vou perguntar isso sempre.

O senhor fala muito em obrigação contratual. Mas quem redigiu este contrato? Esta é a pergunta. Como diz o outro, isso é que é saber da mandioca, porque a farinha está no mesmo saco. O contrato está pronto. Quem redigiu este contrato? Nós não participamos.

O senhor fala muito em obrigação contratual porque o Judiciário brasileiro e a fiscalização vão pegar o contrato. O senhor vai ser auditado pelo contrato.

A minha pergunta, Sr. Presidente Marcus Vicente, é a seguinte: quem redigiu este contrato? Ali está o cerne da questão, para tirar o povo de Rio Novo do Sul da agonia. O senhor está seguindo o contrato.

Quanto à desapropriação, o senhor sabe que há o imbróglio de território no Brasil. A Federação não cuidou deste assunto. A rodovia já existe há dezenas de anos, e ninguém nunca cuidou da regularização das margens, nem das questões escriturárias. A União nunca cuidou disso. Agora, simplesmente, estamos obrigados a fazê-lo, em decorrência da obrigação contratual à qual o senhor se refere o tempo todo, sendo de sua competência mesmo.

A União foi e está sendo irresponsável porque ao longo da história abandonou a causa e agora volta dizendo que a verdade está posta, que a verdade é absoluta e que nós precisamos conviver com ela.

É um drama e uma vergonha como a União, juridicamente, vem tratando este tema. O senhor tem se manifestado muito bem sobre a obrigação contratual. Já pedi, em outra oportunidade, e reitero que precisamos dar um jeito na situação da ECO, pois está vergonhoso passar pelo Município de Iconha. Não vou falar do norte deixo que vocês cuidem do norte. Mas está sendo vergonhoso passar por Iconha. Não é mais possível passar pelo Município.

Quando se vai de Iconha para uma cidade vizinha, gastam-se 3 horas na volta. Eu não sei o que fazer. Eu não sou especialista em estrada, mas peço aos engenheiros e a quem entende de trânsito que arrumem o fluxo, porque não é mais



possível! Nós estamos na boca do verão e precisamos do que está próximo ao nosso litoral. Os dois gargalos que temos ao sul — a travessia por Iconha e o trevo da Safra — precisam passar por uma intervenção. Há somente um posto, e é preciso que haja intervenção da área de inteligência, de engenharia, para fluir, pois durante o verão as coisas vão complicar ainda mais.

Eu queria pedir a intervenção imediata da área de inteligência e logística, porque não é possível trabalharmos como estamos. Eu acho que para o norte também ocorrem dramas como este. No Município de Fundão, há também um caos, que precisa ser monitorado.

Aproveito a oportunidade para convidar a todos para estar conosco no dia 30, em Anchieta, no salão próximo à Prefeitura. Faço este convite porque Anchieta está vivendo o drama de ter uma planta industrial com problemas no processamento — o mundo está conhecendo isso, e nós precisamos redescobrir Anchieta. Esta é a nossa agenda, Deputado Marcus Vicente.

Esta nossa agenda da Eco é oportuna porque serão 60 quilômetros de margens na rodovia. Anchieta, historicamente reconhecida pela comunidade, ignorou a rodovia como oportunidade — não havia isso. Na verdade, Anchieta precisa se redescobrir, do ponto de vista econômico.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Deputado, o tempo de V.Exa. esgotou.

O SR. DEPUTADO EVAIR DE MELO - Para encerrar, Anchieta precisa da duplicação da rodovia por Anchieta. Este é o sentimento da comunidade! Nós precisamos redescobrir Anchieta. Os Deputados Paulo Foletto e Dr. Jorge Silva sabem que precisamos redescobrir Anchieta. A rodovia duplicada pode ser, ao longo dos seus 60 quilômetros, uma grande frente de oportunidade para que Anchieta tenha mais tranquilidade, sem o drama que existe no Município.

O Município de Viana é outro que recebe muito impacto pelas duas rodovias, tanto a BR-262 como a BR-101.

Quero parabenizar o Prefeito Gilson Daniel, que tem pautado positivamente a relação com o serviço de fiscalização e a preparação de Viana para ser polo de logística brasileira. O Brasil passa por estas duas rodovias. Então, Viana precisa da



presença e do acompanhamento no dia 4, tanto quanto o Município de Iconha, que já tem o contorno consolidado.

Precisamos cuidar, com muito carinho e responsabilidade, da desapropriação por onde vai passar o contorno dentro da cidade, porque há famílias com propriedades que vão ser 100% impactadas. A propriedade rural, para o capixaba, não é só base de produção econômica. Há sentimento em torno desta questão, coisa que precisa ser contemplada. Se for preciso mudar a lei, que mude, para que o Município seja valorizado e não descaracterizado.

A estrada realmente vai trazer segurança, conforto e oportunidade, mas não se pode descaracterizar um arranjo histórico-cultural. Imaginem o que nossa duplicação no futuro faria por isso!

Desta forma, eu peço que tratem esta questão com carinho e que este assunto seja levado à ANTT. A polícia tem feito um grande trabalho de integração, para que realmente a estrada não seja só para encurtar a distância entre o Rio e a Bahia, mas que seja de fato uma oportunidade para os capixabas e as outras comunidades.

Quero saudar o povo de Cachoeiro do Itapemirim. Com certeza, no início do ano, esta questão estará aprovada e, assim, poderemos realizar uma audiência bonita em Cachoeiro, para tratar desse importante polo, da nossa integração, do setor portuário, do nosso porto na região.

Que a integração com a EF-118 e a duplicação da nossa BR-101 venham a ser parte da grande agenda de oportunidades para os capixabas saírem da ignorância da Federação e realmente construirmos esta cultura. Se nos for dada a oportunidade, tenham certeza de que os capixabas vamos dar ao Brasil a resposta de que precisa e merece.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Concedo a palavra ao Deputado Lelo Coimbra. S.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO LELO COIMBRA - Sr. Presidente, gostaria de saudar a todos, bem como aqueles com quem já tenho contato habitual, nossos Deputados, nosso Deputado Freitas, do Município de São Mateus, a Prefeita de Fundão, o Dr. Jean, o Dr. Roberto, nosso Uliana, que não tem instrumento para trabalhar, mas tem



muita responsabilidade para cuidar do instrumento de trabalho, e o Deputado Marcus Vicente.

Meu comentário será breve. Eu queria registrar que cada marginal, cada saída, cada entrada da BR-101 é motivo de debate. Se considerarmos a via do arranjo local, como o Deputado Evair tem tratado muito bem, a cada meio quilômetro, é preciso ter o tratamento de algum tema que envolva o arranjo local. Alguns são mais importantes, outros menos relevantes, mas todos de grande importância na vida das pessoas.

Sobre a minha preocupação — Roberto, gostaria de lembrar que você é meu interlocutor principal na pergunta —, eu já falei outras vezes. Talvez já tenhamos falado sobre isso no Palácio. Nossa experiência de concessão inexistente, e o que existe é muito ruim no Estado: o histórico é muito ruim. Embora seja da região metropolitana, é tão ruim que se espalhou por todo o Estado. Este é um elemento a ser considerado, do ponto de vista do tratamento da ECO com os conflitos de modo geral.

A segunda coisa é que temos uma Comissão de acompanhamento da Câmara cuja agenda vai fazê-la percorrer a grande maioria dos Municípios. Em janeiro, são os principais Municípios onde os conflitos são mais importantes: Iconha, Fundão, Ibirapuçu, João Neiva, Linhares. Estamos trabalhando, e esta Comissão continuará funcionando permanentemente e, da mesma forma, a Assembleia Legislativa, que está nesse diapasão.

Se em Iconha vai ser no dia 14, quarta-feira, a Assembleia Legislativa estará lá. Há uma audiência pública da Assembleia em Iconha, na quarta-feira, amanhã.

Então, os prefeitos estão numa pressão muito grande: há pressão com relação às dificuldades financeiras, há pressão por respostas, há pressão com relação ao exercício da autoridade, de você ver alguém passar por dentro de sua casa e ficar só olhando.

Esse conjunto de coisas, somado ao fato de que haverá uma eleição no ano que vem, torna o quesito interlocução absolutamente central.

Eu falei isso na outra audiência pública que tivemos aqui e gostaria de aproveitar a sua presença, Roberto, para sugerir que vocês tivessem um departamento de interlocução com competências claras, que pudesse fazer essa



mediação de maneira mais permanente. Eu não sei como isso está organizado e talvez esteja falando de algo que vocês já tenham. Se já têm, peço que lhe deem mais visibilidade, o que não existe.

Isso é importante porque nós vamos encontrar conflitos com relação à rodoviária de João Neiva, a Ibirapu e Fundão.

Sobre Fundão, Sr. Presidente, a Prefeita tem estado comigo e me disse que, embora ela esteja informada de que já existe uma autorização para fazer o procedimento de estudo, o povo de lá não sabe. E ela precisa dizer isso ao seu povo num espaço semelhante a este, lá dentro. Então, é preciso que também a audiência local de Fundão seja garantida, como a de João Neiva e a de Ibirapu.

Mas a questão central da minha fala é a interlocução, que haja instrumento de interlocução, capacidade de interlocução. É lógico que se assinou um contrato — e aí eu queria até dar um outro formato à fala do Deputado Evair Vieira de Melo. Contrato é contrato e tem características e regras. As pressões podem caber no contrato ou podem não caber. Se não couberem, nós temos que encontrar uma resposta de outra natureza, seja via rediscussão do contrato em alguma coisa, seja via ANTT, com alguns procedimentos que façam isso.

O importante é que a empresa precisa estar absolutamente organizada, não só aberta. Ela precisa estar aberta, organizada, com capacidade de interação e bem instrumentalizada para enfrentar esse problema, porque vão existir tensões e conflitos.

E nós queremos transformar esses conflitos, tensões e expectativas em respostas. A nossa função é buscar construir essas repostas, Jean, você que está lá na estrada, com a turma.

Então, Roberto, esse é o ponto central da minha fala, sobre o qual eu queria ouvir você falar um pouco. Também o Jean, que percorre as estradas com frequência juntamente com a PRF, poderia fazer algum comentário.

O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Muito obrigado pelas suas palavras, Deputado.

Eu concordo: como o que o senhor disse, nós já temos uma área de interlocução, mas talvez precisemos intensificar, melhorar e deixar mais visível



também essa interlocução com os Poderes constituídos e principalmente com as comunidades que serão impactadas.

Eu quero voltar ao próprio Deputado Evair Vieira de Melo, que citou várias vezes que eu disse que nós não temos cultura para duplicações no Espírito Santo. Eu só quis reforçar as palavras também do Deputado Dr. Jorge Silva: em “cultura”, leia-se “costume”, pois é pouco praticada a duplicação no Estado do Espírito Santo. Há praticamente só o contorno de Vitória como rodovia duplicada.

Eu digo que a duplicação é também uma obrigação contratual nossa — e o contrato não foi escrito pela Eco; ele foi assumido pela Eco. Eu a vejo a duplicação da BR-101 como uma providência já muito atrasada para o Estado do Espírito Santo.

Deputado Lelo Coimbra, eu ouvi atentamente a palavra de todos e também a sua, agora por último. Nós vamos realmente intensificar a interlocução, porque isso é um problema muito sério para nós. Também estamos enfrentando dificuldades.

O Deputado Sérgio Vidigal também falou que a BR-101 é a espinha dorsal do Espírito Santo, cuja extensão é quase totalmente habitada e ocupada. Quer dizer, lá no Estado, ela não é uma rodovia que liga pontos ou duas comunidades, onde se anda longas distâncias, vamos dizer, totalmente desabitadas. Nós passamos por 24 Municípios, alguns deles por dentro, como Iconha, Fundão, Linhares, João Neiva, Pedro Canário e a própria Ibirapu, onde a rodovia vira uma avenida: ela se interrompe na chegada da cidade; ultrapassa a cidade através de uma avenida; e continua depois.

O Deputado Sérgio Vidigal disse que são 500 mil pessoas. Mas eu acho que é muito mais, acho que praticamente 70% da população do Espírito Santo vive às margens da BR-101. Não se trata só do vizinho de muro ou de cerca com a rodovia. O Espírito Santo é um Estado retangular que tem, no maior sentido, a BR-101. Então, a BR-101, como eu disse, é a espinha dorsal do Estado.

Realmente nós vamos intensificar essa interlocução, o que estamos fazendo hoje aqui, como já fizemos por diversas vezes. Por isso, registro a importância desta Comissão criada pelos Srs. Deputados, com a coordenação do Deputado Marcus Vicente, para também melhorar essa interlocução com os Municípios.



O simples fato de se promoverem estudos gera expectativas. Não é nós queiramos esconder muita coisa. Mas precisamos pelo menos formar ideias para, depois, levá-las a essas autoridades e comunidades.

Eu agradeço as suas palavras mais uma vez. E sobre as recomendações que o senhor nos fez, nós vamos buscar intensificar e melhorar esse diálogo, essa interlocução com os Poderes constituídos, que são também representados pelos senhores, pelas Prefeituras e também pelas comunidades que nós temos o maior interesse em não impactar.

Eu já disse e reafirmo que a BR-101 vai mudar um pouco a forma de vida de alguns que dela dependem ou que estão às suas margens. A simples duplicação tem um impacto — não interessa a gravidade ou o tamanho dele — que interfere e sempre modifica a maneira de a pessoa circular pela via.

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Deputado Lelo Coimbra, eu só quero corroborar as palavras do senhor. Trata-se de uma leitura que entendo que é bem próxima da realidade, uma leitura que eu particularmente faço e que a Polícia Rodoviária Federal, em vários aspectos, faz também.

Acho que talvez, Deputado Marcus Vicente, o grande ganho dessa discussão da Comissão seja promover a rediscussão de alguns pontos desse contrato.

Na ocasião da audiência na Serra, que o Deputado Sérgio Vidigal promoveu, nós pudemos conversar com o Superintendente da ANTT, que reconheceu que não houve um diálogo muito aproximado com as comunidades lindeiras que, de alguma forma, serão afetadas por alguma obra da duplicação. Então, não obstante ter havido alguns avisos de audiência, não houve, na prática, a participação da comunidade, por desconhecimento, por falta de publicidade ou por várias razões.

Então, nós entendemos que, de fato, o caminho é a rediscussão e identificação das demandas. É óbvio que o projeto de engenharia não vai atender às necessidades de todos. Mas ele vai ao menos trazer as respostas técnicas para aqueles que não puderam ser atendidos plena ou parcialmente, as respostas de que a comunidade carece.

Enfim, essa é percepção que nós temos no dia a dia, no corpo a corpo. Inclusive, num momento de muita tensão, que é o momento das interdições, num



momento de manifestações, nós temos o dever de promover isso para eles, juntamente com a concessionária.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço.

Concedo a palavra, por até 5 minutos, ao Deputado Freitas.

O SR. FREITAS - Sr. Presidente, eu terei também o tempo que o Deputado Paulo Foletto disponibilizou?

O SR. DEPUTADO MARCUS VICENTE - Deputado, por favor, nós estamos tendo a maior honra de ouvi-lo. A Ordem do Dia está para ser iniciada, e nós precisamos acompanhar a Ordem do Dia.

O SR. FREITAS - Sr. Presidente, eu quero inicialmente parabenizá-lo pela iniciativa.

Estou muito feliz de ver a quase totalidade da bancada federal do Espírito Santo representada nesta Comissão que, para nós, neste momento, é de muita relevância. Talvez, para o Espírito Santo, esta seja a principal Comissão do Congresso Nacional, dada a importância da BR-101 no Estado.

Quero também registrar que nós nos sentimos relativamente felizes e contemplados com o vencimento do processo licitatório pela Eco, observado o *know-how* que ela tem no Brasil no que se refere a duplicação e administração de BRs.

Devo cumprimentar o nosso Subsecretário Valdir Uliana; o nosso Superintendente Jean Duque; o Deputado Paulo Foletto, na pessoa de quem cumprimento toda a bancada capixaba; e a Prefeita de Fundão, Maria Dulce.

Nós representamos aqui uma comissão especial da Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo, preocupada em observar e acompanhar essa duplicação. Ela não tem a autonomia de fiscalizar que uma Comissão da Câmara Federal tem e atua mais no sentido de acompanhar e até prestar informações a esta Comissão aqui.

Cumprimento todos os representantes da Eco aqui presentes, que também têm estado presentes nas nossas audiências. Nós já realizamos inúmeras audiências na Assembleia Legislativa e estamos de posse de muitos documentos. E a Eco tem nos atendido no que se refere aos requerimentos de documentos.



Nós agora estamos fazendo audiências externas. V.Exa. já teve a oportunidade de participar de uma delas, lá em Aracruz, que foi até muito bem prestigiada pela sociedade do entorno. A comunidade de Fundão também esteve muito bem representada numa audiência lá na Assembleia Legislativa. E, agora recentemente, nós fizemos uma audiência no Município de São Mateus, para o norte do Espírito Santo, também muito prestigiada, na qual a Eco esteve presente.

Eu preciso colocar algumas preocupações, Sr. Presidente e nobres Parlamentares, antes mesmo de passar à Comissão alguns documentos reivindicatórios.

A primeira e principal preocupação é a seguinte: o povo brasileiro, de forma muito particular, o povo capixaba, está pagando três vezes por uma estrada. Primeiro, nós pagamos o IPVA; segundo, voltamos a pagar a CIDE na gasolina a partir deste ano, para suprir a quebra-deira deste País mal gerido; e, terceiro, fomos submetidos ao pagamento da duplicação da BR, sem que isso tenha sido discutido conosco.

Acho que isso não teria dificuldade, até porque nós precisamos de agilidade na duplicação dessa rodovia. Mas era imprescindível que a ANTT tivesse ouvido pelo menos os prefeitos, que fariam uma audiência no seu Município e identificariam se haveria a possibilidade de socializar um entendimento para ser sugerido à ANTT.

Mas se fez a concessão dessa estrada — que, como já foi dito aqui inúmeras vezes, corta, segrega, divide ao meio quase que 30 Municípios do Estado do Espírito Santo — sem que a população tenha sido ouvida. Só há um contorno previsto no edital de concessão. Qual é o contorno? É o contorno de Iconha, cuja área já foi desapropriada com toda a facilidade e está até com o licenciamento adiantado. Porém, há inúmeros outros contornos!

Eu penso que uma BR precisa cumprir o seu papel de autoestrada. Não dá para haver um quebra-molas a cada quilômetro, não dá para haver um alto número de redutores de velocidade, radares escondidos ou nas banguelas, no intuito de machucar mais ainda o bolso do usuário.

Mas só há um contorno previsto, apesar de, em todas as audiências, serem sugeridos contornos para todos os Municípios. Isso agora já tem aceitação por parte da ANTT, segundo o que o Paulo Hanke, da Eco, está nos dizendo. Mas eu não



conheço essa ANTT. Eu nunca vi nenhum representante dela. Ela nunca esteve presente. Nós ouvimos aqui, em todas as falas, sobre a necessidade de interlocução por parte da Eco. Mas em tudo o que a Eco101 precisa intervir, ela tem que ouvir a ANTT. E nós nem sabemos se existe a ANTT. Eu acho que os senhores tiveram o privilégio de tê-la aqui. Mas, nas nossas audiências, ela infelizmente não aparece. Aliás, ela não tem que dar satisfação a nós. Mas nós representamos uma parte da sociedade brasileira, a sociedade capixaba. Por isso, a ANTT poderia aparecer. Mas ela não aparece. Então, há muita preocupação nesse sentido.

A segunda preocupação é com outro órgão brasileiro, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis — IBAMA, que tem a obrigação de licenciar a rodovia. E nós vimos agora, com relação ao Departamento Nacional de Produção Mineral — DNPM, que é parecido com o IBAMA, que foi colocado agora à prova, que não existe essa instituição.

Como aqui foi colocado muito bem, está no *site* e com cada um dos senhores, o pedido de licenciamento do trecho sul — e é importante a observação dos nobres colegas Deputados Federais — foi protocolado pelo DNIT em 2011, antes da concessão. Para esse trecho, foi dada agora uma licença prévia, que não permite começar a obra. Portanto, depois de 4 anos, foi dada essa licença prévia. E agora eles vão ter que se adequar para receber a licença de instalação e de operação.

Para o trecho norte, a própria Eco protocolou o pedido em 2014. Vai demorar quantos anos para sair a licença?

E aí vejam: pelo contrato, em maio de 2017, portanto, dentro de 1 ano e 5 meses, tem que estar pronto o primeiro trecho, que é de Fundão a Viana. Portanto, esse trecho tem que estar pronto e entregue para a sociedade.

Em todas as audiências que temos feito, meu querido Presidente, não vemos ninguém reclamar da concessão e da duplicação em si. Nós queremos essa duplicação para anteontem, como disse aqui o Deputado Evair Vieira de Melo. Mas nós estamos com a preocupação de, quando chegar o dia 1º de maio de 2017, o primeiro trecho não estar pronto. E aí já faço uma pergunta, sobre a qual gostaria de ouvir as observações: nós continuamos pagando por isso como se não houvesse acontecido nada?



No 1º de maio de 2018 — não faltam nem 2 anos e meio —, é preciso estar pronto o trecho que vai de Jacupemba à divisa do Rio de Janeiro. Mas ainda não há o licenciamento, cujo pedido foi protocolado em 2014. E aí? Essa obra estará pronta ou o povo vai continuar pagando três vezes por um negócio que não terá?

Essa é uma preocupação muito grande. E eu fico feliz com o fato de os Deputados Federais desta Comissão, que têm a responsabilidade, a obrigação e a propriedade de fiscalizar, se preocuparem com essa duplicação e acompanhar o processo de licenciamento no IBAMA, senão ela não irá acontecer.

Há trechos altamente complexos de áreas de preservação, como a Reserva Biológica de Sooretama e Reserva Natural Vale. Como a empresa não pode trabalhar sem o licenciamento, eu quero saber se nós continuamos a pagar por uma coisa que não foi cumprida no contrato.

Como foi dito pelo Deputado Lelo Coimbra, tem que se discutir contrato. Eu concordo plenamente: uma vez contratado, tem que ser cumprido. São 25 anos de concessão, para se pagar um pedágio que sabemos que será definitivo. Porém a Eco101 vai cumprir o contrato e entregar a duplicação nas datas previstas?

Além disso, foi mencionado aqui pelo Sr. Valdir o gatilho com relação ao Volume Médio Diário — VDM. Além do cumprimento de datas no contrato, há o volume médio de tráfego. O Dr. Paulo pode nos dizer algo sobre isso. Mas eu observo que, mesmo estando 25% aquém da expectativa, como ele diz, o trecho central, que já vai ser medido em maio, talvez esteja cumprindo o previsto em termos VDM. Se esse valor médio estiver sendo cumprido em qualquer um dos trechos, a concessionária tem apenas 1 ano para entregar tudo pronto. E ela vai entregar sem o licenciamento? É uma grande preocupação.

Só para concluir, eu queria registrar a preocupação que está havendo lá com relação aos contornos. Nós precisamos de todos os contornos. Nós fizemos uma audiência sobre isso em Fundão, com toda a sociedade — a Prefeita vai falar disso aqui. Todos — comerciantes, empresários, Igrejas, Lions, Rotary, Câmara Municipal — assinaram o documento, que está aqui para ser protocolado, dizendo que querem o contorno.

Em São Mateus é da mesma forma. Só para os senhores terem uma ideia da grandeza de quem assinou o documento, eu cito aqui, rapidamente, a Prefeitura



Municipal; a Câmara Municipal; o Deputado Federal Dr. Jorge Silva, que muito bem nos representa aqui; o Deputado Estadual Freitas; a Câmara de Dirigentes Lojistas toda reunida; a Associação Empresarial do Litoral Norte do Espírito Santo — ASSENOR, vinculada à Federação das Indústrias do Espírito Santo — FINDES; a Federação das Associações de Moradores e Movimento Populares do Município de São Mateus — FAMMAPOSAN; a Ordem dos Advogados do Brasil - Subseção São Mateus; a Associação dos Supermercados Capixabas — ACAPS-Regional São Mateus; o Sindicato Rural de São Mateus; o Conselho de Pastores Evangélicos de São Mateus; o Lions Clube e o Rotary Club; as três lojas maçônicas do Município; e a Cáritas Diocesana de São Mateus. Então, toda a sociedade de São Mateus assinou o documento e faz questão do contorno. Não dá para não haver o contorno no Município.

Há muitas outras preocupações. Eu diria para o Dr. Paulo Hanke e sua assessoria que foi colocado aqui o que ecoa da sociedade. É preciso uma relação com a sociedade, uma relação que reúna a sociedade e lhe dê respostas. Isso é fundamental. O Deputado Lelo Coimbra foi extremamente feliz ao falar que é preciso reunir a sociedade e dar repostas.

Tenho aqui um documento de Pedro Canário. Estão fazendo vias paralelas muito estreitinhas em todos os Municípios, onde não dá para passarem dois carros. Se um carro quebra, não dá para o outro passar. Lá em Pedro Canário, a via passou em frente ao hospital e não deixou mais estacionamento para o hospital. Eles se reuniram lá, elaboraram e assinaram um documento, mas não receberam resposta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Deputado, peço que conclua, por favor.

O SR. FREITAS - É preciso que esta Comissão dê as respostas que a sociedade capixaba precisa, Deputado Marcus Vicente. Eu tenho algumas reivindicações que vou protocolar aqui na Comissão, para que ela possa estar orientada sobre o que se demanda nas audiências públicas que a nossa comissão tem feito ao longo do Espírito Santo.

E quero dizer que amanhã, às 14 horas, a comissão estadual estará reunida em Iconha, para fazer uma audiência com a sociedade do sul do Estado.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Deputado Freitas.

Quero aproveitar a fala do Deputado para solicitar à assessoria que, para a próxima reunião ordinária da Comissão, nós façamos um requerimento — e pode ser assinado por todos os Deputados, para ganhar mais peso — para convidar para a próxima audiência pública aqui na Câmara, a Presidente do IBAMA, para que possamos socializar e nivelar todas as questões aqui levantadas. É importante que o IBAMA dê celeridade às licenças ambientais solicitadas pela Eco e pela ANTT.

Quero registrar ao Deputado Freitas a cordialidade e a presteza com que o Dr. Jorge Barros, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos recebeu desde a primeira vez em que lhe levamos a nossa preocupação. A ANTT está presente, sim, Deputado. Todas as vezes que esta Comissão requereu audiência ou pediu que viessem aqui, eles aqui vieram com toda a presteza.

A ANTT é a nossa representante. Ela é a reguladora da lei no transporte terrestre. Eu não sou muito dessa área de legislação, mas, apenas para fazer uso da verdade, quero dizer que a Agência tem cumprido o seu papel diante da legislação brasileira.

Com esta Comissão e com a boa vontade, evidentemente, dos empresários da Eco, nós vamos chegar ao consenso para que a sociedade ganhe o máximo possível com essa duplicação. Esse é o nosso objetivo.

(Intervenção for do microfone. Ininteligível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Quanto ao protocolo, a nossa secretária vai providenciar para V.Exa., Deputado.

Eu gostaria de passar a palavra aos nossos convidados, para rápidas considerações finais.

Desculpe-me, Prefeita. Tivemos uma belíssima audiência lá em Fundão, não é?

Passo a palavra, então, por até 5 minutos, para a Prefeita Maria Dulce, do Município de Fundão.

A SRA. MARIA DULCE - Boa tarde a todos, boa tarde a todas. É um prazer muito grande e uma honra estar participando desta reunião.



Eu estou aqui hoje representando o meu Município de Fundão. E fico extremamente feliz por contar com esta bancada de Deputados Federais da Comissão, de cujo Presidente eu tenho o prazer de citar o nome, o Deputado Marcus Vicente.

Fizemos uma reunião em Fundão, na qual estiveram mais ou menos 300 pessoas, não é, Deputado Marcus Vicente? Foi uma reunião grande, em que ficou determinado que as reuniões aqui seriam nos dias 4 e 24 de novembro. Mas eu não pude vir no dia 4.

Também recebi o convite dos Deputados Dr. Jorge Silva e Lelo Coimbra o convite para esta reunião de hoje. É um prazer extraordinário para o Município ter a oportunidade de participar e de passar o sentimento do cidadão fundãoense.

Freitas foi muito feliz na fala, e os demais Deputados também. Eu não posso deixar de falar o nome dos Deputados Lelo, Foletto, Dr. Jorge, Evair, Sérgio Vidigal, que é meu vizinho — e fomos Prefeitos no mandato passado. Quero dizer que o trabalho de vocês é extraordinário. Abraçar uma causa como essa não é fácil. Não é fácil porque a cobrança do povo das cidades é muito grande. Vocês são Deputados das cidades, que os elegeram — que nos elegeram. E o que acontece nos Municípios? Há Prefeitos que não estão nem aí para o que está acontecendo. Vocês sabem que no Município o Prefeito sempre é responsável pelas coisas — tudo cai sempre sobre a cabeça do Prefeito. Por isso é que nós participamos dessa luta.

Quero cumprimentar o Dr. Paulo Hanke, que, desde o início do meu mandato, já começou a fazer algumas discussões lá. Nós já temos um conhecimento de longa data.

Quero cumprimentar o Subsecretário Uliana e o Dr. Jean Duque, da Polícia Rodoviária Federal, que faz um trabalho extraordinário, digno de ser parabenizado.

Enfim, eu não vou me prolongar muito nas palavras. Peço, em nome da população de Fundão, que haja um contorno em Fundão. Eu estou com um documento aqui, do qual Freitas acabou de falar, da Associação dos Proprietários das Áreas de Influência da BR-101 — ASPRAI . Em Fundão, são 288 os imóveis a serem desapropriados. Então, a preocupação e a cobrança são muito grandes. Aqui fica o meu pedido.



Eu fiquei feliz quando o Dr. Paulo disse que está sendo feito um estudo e que Fundão certamente terá o seu contorno. E faço minhas as palavras dos Deputados que falaram aqui.

Dr. Paulo, o senhor falou que recebeu um contrato da ANTT. Se, antes de o senhor receber esse contrato, se antes de ser assinado, tivesse a Eco101 dado uma olhada com bastante carinho nesse contrato, se tivesse entrado em contato com as comunidades para ver qual era o problema de cada Município cortado pela Eco101, talvez tivesse sido mudada alguma coisa no contrato, e não tivéssemos o problema que nós estamos tendo hoje, as discussões que estamos fazendo hoje. Mas, como disse, o que está feito não está para fazer. É hora de olhar os erros e de procurar consertá-los. Não é errando que se acerta, segundo o ditado? Eu acredito na ANTT, eu acredito na Eco101.

O Dr. Jean Duque sabe que hoje em Fundão e em Vitória nós estamos vivendo um problema mais drástico quanto ao fluxo de veículos, principalmente em finais de semana e em feriados prolongados. Eu tenho às vezes duas ou três reuniões no Estado e tenho que sair muitas vezes às 6h30min para chegar às 9 horas aqui em Vitória. Então, sinceramente, o que nós vivemos é drástico.

Falamos de coração: queremos a duplicação da BR-101 a todo vapor, mas que o contorno seja feito em Fundão. A população de Fundão não quer o contorno por dentro da cidade, porque nós teríamos uma cidade acabada. Fundão tem aquele centro de cidade bem pequeno.

Uma coisa muito bem lembrada da minha parte foi não ter revitalizado as praças do meu Município desde o começo do mandato. Se tivesse feito isso, teria jogado o dinheiro — 800 mil reais, 1 milhão de reais — na lata do lixo e talvez até respondesse a um processo por isso, porque já sabia dessa duplicação.

Estão demorando muito os empreendimentos, os investimentos. Quem quer empreender em Fundão tem medo e não vai empreender porque não sabe ainda como será esse projeto. Vai duplicar por dentro ou por fora de Fundão? É uma situação difícil.

Eram essas as minhas palavras. Eu quero deixar aqui os meus agradecimentos imensos ao Deputado Marcus Vicente, a toda a bancada federal, ao Deputado Freitas... Quem esteve aqui?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Considere também o Deputado Helder Salomão, o Deputado Max Filho, que na outra reunião esteve presente, e o Deputado Givaldo Vieira. Vamos ser justos com todos.

A SRA. MARIA DULCE - Estão lutando a nossa luta, a luta dos Prefeitos. A nossa luta está sendo a luta de vocês, Deputados Federais e Estaduais. Sem parceria ninguém caminha. Isso está sendo muito bacana.

Por esse carinho que estou recebendo hoje e por esta oportunidade de falar em nome do meu Município eu só tenho que agradecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Nós lhe agradecemos pelas palavras, Prefeita.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados para as considerações finais, quero registrar que recebi uma mensagem, pelo WhatsApp, de Vereadores de Rio Novo do Sul, que estão assistindo neste momento à reunião desta Comissão, liderados pela Vereadora Cristiane Costa. Solicitam que esses estudos preliminares que a ANTT já autorizou para Ibirapu, João Neiva, Linhares e Fundão também sejam autorizados para Rio Novo do Sul, porque é grande a preocupação deles.

Solicito à Eco que, por favor, peça à ANTT autorização para que seja incluído nos estudos preliminares o contorno da cidade de Rio Novo do Sul.

Passo a palavra agora ao Sr. Valdir Uliana, para as suas considerações finais.

O SR. VALDIR ANTÔNIO ULIANA - Queria apenas parabenizar esta Comissão, a união da nossa bancada federal. Eu acho que isso vai nos permitir evitar os erros que cometemos na experiência ruim que nós tivemos com a nossa primeira concessão.

Acho que o diálogo, a conversa, a participação da concessionária, junto com toda a sociedade capixaba, vão fazer com que um contrato, que é rígido, seja alterado. Ele pode sofrer alterações ao longo da sua execução — e certamente existem cláusulas que preveem isso —, desde que se mantenha o seu equilíbrio econômico e financeiro. Então, introduzindo novas obras, automaticamente você busca um reequilíbrio. Se houver redução de prazos, como bem destacou Freitas, certamente isso vai se refletir na tarifa.

Eu acho que a união de todos, que esta participação, que esta liderança da Câmara Federal vão nos permitir o diálogo e o aperfeiçoamento dessa relação e do



atendimento de todas as reivindicações dos nossos Municípios e da nossa sociedade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Sr. Valdir Uliana pela presença.

Leve ao Secretário Paulo Ruy o nosso abraço e a gratidão desta Casa por ter contado com a participação da Secretaria dos Transportes.

Passo a palavra ao Superintendente Jean Duque, para suas considerações finais.

O SR. JEAN RICARDO ALVES DUQUE - Da mesma forma, quero parabenizar a Comissão pela iniciativa e agradecer pela oportunidade de estar presente neste momento, contribuindo com as discussões e trazendo — quem sabe? — alguma proposta que possa ser aproveitada.

Quero me colocar à disposição da Comissão, da Câmara dos Deputados e de toda a sociedade capixaba, em especial, em nome da Polícia Rodoviária Federal, à total disposição do Dr. Paulo Hanke, para que possamos participar das discussões, da rediscussão contratual, se conseguirmos fazer isso, o que, a meu ver, é o caminho, é a solução de muitos dos problemas que temos enfrentado no dia a dia. Dessa forma, Deputado Lelo Coimbra, será possível trazer à sociedade alguma resposta, seja positiva, seja negativa. Mas que seja uma resposta rápida, respeitosa e dentro do republicanismo em que vivemos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Agradeço ao Superintendente Jean Duque.

Aproveito para registrar também a nossa alegria de ter a Polícia Rodoviária como a grande guardiã da família brasileira. Tenho o maior respeito pela Polícia Rodoviária Federal, pela sua história de proteção, de guarda e de fiscalização nas estradas federais.

Superintendente Jean Duque, leve o nosso abraço e o reconhecimento desta Comissão à Polícia Rodoviária Federal pelo trabalho importante que realiza em favor do Brasil.

Para suas considerações finais, concedo a palavra ao Dr. Paulo Hanke.



O SR. ROBERTO PAULO HANKE - Vou dar uma rápida resposta às colocações do Deputado Freitas. Creio que o nosso amigo Valdir já me adiantou e facilitou bastante o trabalho. E o que nós estamos discutindo aqui também cabe.

Por todo e qualquer atraso ou modificação que o contrato venha a sofrer, por uma questão ou outra, seja uma mudança de projeto, seja uma questão do IBAMA, da licença, a concessionária não para de cobrar pedágio, mas o valor desse pedágio é alterado. Outras obrigações vão ser colocadas no lugar.

Como o senhor bem disse, a Eco101 na realidade faz parte do Grupo EcoRodovias, um grupo que tem outras seis concessionárias no Brasil — e recentemente assumiu também a Ponte Rio-Niterói —, e tem como política e missão, dentro do Grupo EcoRodovias, o cumprimento do programa de investimento nas concessões de que ela faz parte. A Eco101 é a terceira concessionária federal desse Grupo EcoRodovias.

Além do Grupo EcoRodovias, nós temos um grupo formado por empresas capixabas e mais um grupo formado por empresas gaúchas.

E eu garanto ao senhor e a todos que esses três acionistas da Eco101 têm como compromisso e também estão cobrando da direção da Eco101, da qual eu faço parte, junto com a nossa equipe, o atendimento rigoroso às questões do contrato.

Eu não estou dizendo que pequenos ajustes sejam retardamento ou prolongamento dos prazos de duplicação. São ajustes como contornos, passar para um lado ou para outro, ou antecipar um segmento em relação a outro. Como eu citei aqui no começo da nossa explanação, pelo fato de o IBAMA ter liberado pequenos segmentos, nós vamos priorizá-los, já para facilitar e atender o que está determinado contratualmente, para que, conforme o nosso amigo Valdir falou, o reequilíbrio ou o equilíbrio do contrato seja mantido. Caso não seja, ele pode ser alterado, e o impacto será na tarifa.

É por isso também — e nada é rígido na vida — que a inclusão de novas obras, de novos compromissos que a concessionária venha a fazer também poderá ser revista pela Agência. Isso me parece que já foi dito pela própria Agência perante esta Comissão.



Para finalizar, também quero cumprimentar a todos, principalmente ao Deputado Marcus Vicente, Coordenador desta Comissão, e dizer que, para nós, além de um orgulho, é um prazer participar desta audiência, porque, como ouvimos, nós precisamos muito também do apoio e dessa interlocução com o povo capixaba, que se faz por intermédio dos representantes eleitos por ele.

Eu agradeço a todos, na pessoa do Deputado Marcus Vicente.

Estamos sempre à disposição.

Muito obrigado.

O SR. FREITAS - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - Deputado, V.Exa. tem 30 segundos. A Ordem do Dia começou.

O SR. FREITAS - Só a título de sugestão para a Eco e para o conhecimento de vocês, a Eco já fez uma intervenção importante de alinhamento do acostamento. Dentro dessa faixa de rolamento de 12 metros, é sugerido discutir a terceira faixa em inúmeros pontos da BR-101. É só sinalização, uma vez que está pronto — 12 metros; a faixa de acostamento está alinhada. A terceira faixa em inúmeros pontos vai permitir a ultrapassagem e vai facilitar muito o tráfego.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcus Vicente) - O.k., Deputado.

Para encerrar, quero agradecer à Prefeita Maria Dulce, ao Deputado Estadual, aos meus colegas Deputados da bancada do Espírito Santo e à Câmara dos Deputados por nos dar a oportunidade de, com esta Comissão Externa, acompanhar, junto com a sociedade capixaba, a fiscalização e a implementação dessa duplicação. Acho que é importante agradecer. O Plenário desta Casa aprovou por unanimidade a criação desta Comissão, e nós vamos cumprir o nosso papel, cumprir o nosso dever, pelo juramento que prestamos em nome do Espírito Santo e do Brasil.

Quero agradecer à ANTT, que está presente aqui com sua assessoria; quero agradecer aos assessores da Eco101; quero agradecer à nossa assessoria, da Casa, composta por funcionários de carreira que têm empreendido todos os esforços para nos assessorar e dar à Comissão todas as condições para o pleno e bom funcionamento.



Convoco reunião ordinária para a próxima quinta-feira, dia 3 de dezembro, às 9 horas da manhã, para que nós possamos apreciar os requerimentos aqui sugeridos e preparar a agenda do mês de fevereiro, já que nós vamos entrar agora, no mês de dezembro, na reta final das agendas no Espírito Santo,.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, antes convocando reunião para o dia 3 de dezembro, às 9 horas da manhã, na sala da Comissão.

Muito obrigado.

Boa tarde.