
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 132/2013
24 DE JANEIRO DE 2013, CUIABÁ - MT

Aos 24 de janeiro de dois mil e treze, às treze horas e trinta minutos, na Sala Ipê do Mato Grosso Palace Hotel, localizado na Rua Joaquim Murinho, 170, Cuiabá/MT, foi iniciada a Audiência Pública nº 132/2013, conforme convocação do Aviso publicado no Diário Oficial da União, seção 3, do dia nove de janeiro de dois mil e treze e em jornais de grande circulação nacional e local, tais como Correio Braziliense (DF), Estado de Minas (MG), O Estado de São Paulo (nacional), A Gazeta (MT), A Tribuna (ES), A Tarde (BA), Correio do Estado (MS), Jornal do Tocantins (TO), O Popular (GO) que teve como objeto tornar público e colher sugestões, contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – Fase III. Para composição da mesa da Audiência, foram indicados os seguintes representantes da Agência: a Senhora Cinthia Santiago Sobreira, Presidente da Audiência; a Senhora Luciana Faria Cortonesi, responsável pelos trabalhos da secretaria, a Senhora Viviane Esse e o Senhor Érico Reis Guzen, representantes da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária; o Senhor Diogo Souza Moraes, representante da Procuradoria-Geral da ANTT e o Senhor César Augusto Santiago Dias, representante da Ouvidoria da ANTT. O cerimonial registrou a presença do deputado estadual pelo Mato Grosso, sua excelência o senhor Hermínio Barreto, agradecendo sua presença. A seguir, a Presidente da Audiência fez a leitura dos procedimentos, conforme Resolução ANTT nº 3.705/2011 e Deliberação ANTT nº 002, de 8 de janeiro de 2013. Passou, em seguida, a palavra ao Senhor Érico Reis Guzen que fez a apresentação dos estudos de viabilidade técnica e econômica para a concessão da rodovia BR-163/MT, objeto da Audiência. Ao término da explanação do senhor Érico, a presidente da sessão, senhora Cinthia, registrou a presença da sua excelência o Deputado Federal pelo estado do Mato Grosso, senhor Wellington Fagundes e, sua excelência o Deputado Estadual o senhor Odair Bortolini. Após o intervalo, a Secretária da mesa fez uma breve colocação das contribuições previamente recebidas até o momento da Audiência, totalizando 42 (quarenta e duas) contribuições por meio eletrônico e 10 (dez) por escrito, recebidas nas sessões presenciais realizadas nas cidades de Belo Horizonte, Vitória, Salvador, Brasília, Palmas, Goiânia e Campo Grande. E ainda, 6 (seis) contribuições recebidas no local. A senhora secretária relatou que as contribuições recebidas por meio eletrônico versam sobre diversos assuntos, dentre eles o critério utilizado para definição das praças de pedágio e duplicações. E ainda, a distância entre as praças, pontos de parada para descanso dos motoristas, passarelas e segurança do usuário. As contribuições recebidas por meio eletrônico, em sua grande maioria referem-se à rodovia BR-262. Em seguida a senhora presidente passou para a manifestação oral dos inscritos e depois à leitura das contribuições escritas. Chamou o senhor João Paulo Santos Lima que iniciou sua contribuição relatando que são vários itens a serem esclarecidos e que será enviado um documento mais detalhado. Relatou sobre as reformas dos postos da Polícia Rodoviária Federal, sobre o nível de detalhamento que a polícia deve apresentar. Outros itens seriam sobre as redes digitais disponíveis, como está mencionado no Programa de Exploração da Rodovia, a área de fiscalização ao longo do trecho e ainda, sobre as áreas de descanso para motoristas, segurança patrimonial e recursos disponíveis. Os representantes da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária agradeceram as contribuições e a senhora Viviane informou que sobre os postos da

Polícia Rodoviária Federal, reforma e construção, é uma obrigação da concessionária, prevista no Programa de Exploração da Rodovia. A respeito dos recursos disponíveis para segurança de trânsito podemos assegurar que nos contratos já administrados pela ANTT o recurso tem objetivo de reforçar a polícia para que ela execute as suas atividades, sendo constante até o final da concessão, demonstrando ser suficiente. O projeto dos postos foi apresentado pela própria polícia, e será atendido o que foi solicitado. E as demais questões serão respondidas no relatório da Audiência Pública. O senhor João solicitou novamente a palavra, questionando sobre a redução de acidentes, se existe alguma cláusula no contrato com a concessionária sobre isso. A senhora Viviane informou que sim, que trata-se de uma meta que a concessionária tem que cumprir, de redução do número de acidentes. Ainda esclarecendo as questões do senhor João, o senhor Érico complementou que estão previstas dez bases para a PRF, entre construídas, recuperadas e reformadas. Em relação às áreas de descanso para motoristas não há previsão para implantação de áreas de descanso em rodovias concedidas, mas não significa que elas não possam ser instaladas ao longo da concessão. E ainda, o Ministério dos Transportes, junto com outros órgãos estão analisando essa questão, mas não temos como responder agora. Foi feita uma complementação, sobre os pontos de parada, pelo senhor Diogo, da Procuradoria da ANTT, que foi previsto na lei doze mil, seiscentos e dezenove os pontos de parada e apoio aos caminhoneiros, porém o artigo que especificava a necessidade de construção destes locais foi vetado pela Presidência da República. Mesmo assim, a ANTT remeteu ao Tribunal de Contas da União, em outro processo, das rodovias BR-040 e BR-116, a permanência dos pontos de apoio. Porém, o TCU determinou a retirada desses pontos sobre duas alegações. A primeira sobre a falta de legalidade, pois não existe previsão legal por conta do veto da presidência e a segunda por conta de uma parcela que os usuários teriam que bancar, tendo em vista que o serviço seria prestado apenas para uma parcela de usuários, alegando assim, o princípio da generalidade das concessões. Assim, a ANTT teve que retirar do edital e, com isso o Ministério retomou as discussões, conforme relatado pelo senhor Érico. A ANTT está cumprindo o que foi determinado pelo TCU. A seguir, foi solicitada a presença do senhor Roni Barbosa, que falou em nome da Agência Reguladora do Serviço Público Delegado de Mato Grosso, e colocou-se à disposição no que for necessário para colaborar na implementação e na manutenção do processo de concessão em Mato Grosso. Salientou ainda sobre a necessidade dos pontos de apoio, principalmente quando da necessidade de transbordo, por experiência anterior em fiscalizações. A presidente da sessão agradeceu a contribuição e chamou o senhor Aguinaldo Pereira de Sousa, tenente coronel do corpo de bombeiros do estado. O questionamento do senhor Aguinaldo foi sobre três pontos específicos. O primeiro foi em relação ao atendimento pré-hospitalar, sendo possível o emprego de aeronaves, além das ambulâncias, como foi apresentado. O segundo questionamento foi sobre a proteção ambiental, em relação ao atendimento de emergência envolvendo produtos perigosos. E a terceira solicitação é sobre o combate à incêndio, se vai ser feito exclusivamente na rodovia ou se vai ter um raio de atuação pela empresa que vai gerenciar o assunto. Para responder o senhor Aguinaldo, a senhora presidente passou a palavra à senhora Viviane Esse, que iniciou agradecendo pelas contribuições e informou que não há previsão de atendimento por aeronave, no entanto, sempre há possibilidade de realização de convênios com a futura concessionária. Quanto a parte de combate a incêndios, há uma previsão de caminhão pipa, mas que não tem a finalidade apagar o incêndio e sim atuar enquanto o corpo de bombeiros não chega. Isso, por questões óbvias de competência, mas em outras concessões observa-se um trabalho conjunto quando solicitado. Quanto ao atendimento para produtos perigosos existe um regimento, com a parte de operação, sendo feita uma liberação da área pelo órgão competente, mantendo a segurança tanto dos usuários da rodovia como também das equipes que estão prestando o socorro, seguindo as orientações do órgão ambiental. A concessionária é responsável pela operação da via, no entanto, quando há um acidente de cargas perigosas, precisa de autorização do órgão competente para atuar. Mantendo a ordem dos inscritos, foi chamado o senhor Mario Stamm, representante das indústrias do estado do Paraná, que mencionou sobre três questões. Primeiro em relação ao risco do concessionário, segundo em relação a questão ambiental, projeto ambiental e terceiro em relação ao papel do TCU no processo. Em

relação ao risco do concessionário a pergunta foi que, todo o processo de fluxo de caixa foi desenvolvido com receitas e despesas. Então a taxa interna de retorno, ela é medida, calculada hoje no patamar de cinco ponto cinco, com base numa demanda de tráfego, não a demanda aqui, mas o valor de um gatilho possível. A pergunta é a seguinte, se essa demanda subir, por exemplo, é um alívio para o projetista que imaginou que ela estava num patamar “xis”, “xis mais alguma coisa”, você tem mais demanda de tráfego, a tarifa baixa. E se a demanda vier pra baixo, quer dizer, prejuízo para o concessionário, a tarifa aumenta para compensar. A segunda é em relação a questão ambiental, temos no processo ambiental a emissão consecutiva de uma licença provisória depois uma licença de implantação, depois uma licença de operação para qualquer empreendimento de infraestrutura. Neste estudo, isto já está contemplado ou o concessionário entrará no procedimento licitatório, tendo que providenciar todas as três etapas? E por último em relação ao TCU, como é que o TCU age? Porque no passado o TCU não fiscalizava todos os editais. Hoje todos os editais são analisados minuciosamente pelo TCU, ou seja, depois da análise do TCU, dentro do plano jurídico de fiscalização e controle. A senhora presidente passou a palavra ao representante da Superintendência, senhor Érico e em seguida ao senhor Diogo, da Procuradoria da ANTT. Em relação ao risco de tráfego mencionado, se for superior ou inferior, o risco de tráfego é da concessionária. Se a concessionária considerar um tráfego muito superior e ele se realizar inferior, o prejuízo é da concessionária. Se ela imaginar um tráfego inferior àquele que for a realidade da rodovia, esse ganho adicional é da concessionária, então o risco de tráfego é da concessionária, no mesmo molde dos atuais contratos em vigor. A exceção é caso haja alguma obra nova, algo novo, aí o risco não é da concessionária. Neste sentido, ocorre o reequilíbrio do contrato. Existem ainda, alguns riscos relacionados a prazos, que são atribuídos ao poder concedente. Se os riscos relacionados a análises ambientais, análises de projeto pela própria ANTT, se o prazo desses projetos, dessas análises pelo poder concedente, ultrapassar os prazos que são definidos no contrato, esse risco é do poder concedente, e a concessionária pode eventualmente ser reequilibrada por isso. Em relação às licenças ambientais, existe uma primeira licença, que é uma licença de operação, para que a concessionária entre na rodovia e possa fazer os trabalhos de manutenção, os trabalhos iniciais. Essa licença é algo que já está sendo alinhado junto ao IBAMA e DNIT e não se espera maiores problemas em relação ao início da concessão. Em relação às obras, a licença para obras está sendo contratada pela EPL, e existe uma cláusula no contrato sobre isso. Salientou ainda que o contrato de concessão é objeto da Audiência Pública cento e trinta e um, que está aberta para contribuições desde o dia nove de janeiro e se encerra amanhã as dezoito horas. Na minuta de contrato de concessão existe uma parte relacionada aos estudos ambientais, na qual a concessionária é responsável por esses estudos, mas se houver algum estudo em desenvolvimento ou já realizado, finalizado, o poder concedente tem a obrigação de entregar esses estudos para concessionária e a mesma tem a obrigação de ressarcir a empresa que fez esses estudos. Passando para questão do TCU, o senhor Diogo relatou que o processo todo de uma concessão funciona da seguinte forma, a grosso modo. A política pública é gestada dentro do Ministério dos Transportes, que no caso elege rodovias que possivelmente poderão ser objeto de concessão. A ANTT recebe esse projeto, elabora os estudos, com base nos estudos propõe os editais e os contratos. Esses editais e contratos são obrigatoriamente por resolução da agência e não por determinação legal submetidas ao TCU, que com base no artigo setenta da constituição, faz uma análise com base no critério da economicidade. Então o TCU, depois dessa análise, pode determinar algumas providências a serem tomadas pela agência, ou pode dar sugestões para o melhoramento do processo. Então, quando é determinação a ANTT, se achar por bem, não recorre da decisão do TCU e apenas cumpre a determinação. Sugestões são acatadas ou não, mas dentro desse processo, a participação do TCU é obrigatória, e não seria determinante, se cabe ao gestor público aceitar ou não aquela recomendação do TCU. Pode vir do TCU, uma sugestão apenas, e aí é discricionário da ANTT atender ou não. Contra determinações a ANTT pode recorrer administrativamente ao TCU de uma eventual decisão com que ela não concorde. De qualquer maneira, quando você lança um edital e ele vai a público, ele passou pelos tramites do Tribunal de Contas da União. No passado, não havia esse

entendimento, e as ações de fiscalização muitas vezes não ocorriam. Isso faz parte da mudança de posicionamento do Tribunal de Contas da União, que antigamente tinha uma atuação repressiva posterior ao contrato que já estava em vigor e, passou a ter um papel mais preventivo, se equipando tecnicamente dentro das áreas de engenharia e ambientais e, em outras áreas, para poder fazer frente as demandas. Isso é uma segurança para ANTT também. Quanto mais fiscalização melhor para todos, para nós da Agência e para os contribuintes. A presidente da sessão agradeceu as contribuições do senhor Mário e chamou a senhora Quésia Nascimento, que não estava presente. A palavra foi aberta ao próximo inscrito, senhor Eleus Vieira de Amorim, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas. Dentro que solicitou esclarecimentos sobre a existência de um projeto de chegada alternativa para Cuiabá, tendo em vista que a cerca de dois meses atrás, em agosto, ocorreu uma interrupção da rodovia pelos índios. O estado ficou parado por cinco dias. Nesse projeto, com a criação do pedágio, foi colocada alguma parte alternativa para a chegada ao Mato Grosso? A senhora Viviane respondeu aos questionamentos solicitados, destacando que dentro desse projeto específico, não está previsto uma alternativa à rodovia e qualquer tipo de obstrução de pista é monitorada pela ANTT. A nossa fiscalização atua diretamente para que a concessionária seja rápida na desobstrução de pista, por qualquer motivo, no caso de acidentes, tombamento de carreta, queda de passarela, alagamentos, qualquer tipo de interrupção de pista, a Agência atua para que a concessionária reestabeleça as condições de fluxo. Em relação aos indígenas, o senhor Diogo, fez um comentário sobre o aspecto jurídico que a partir do momento que a concessionária assume a concessão ela assina um termo de recebimento. A rodovia é um bem da união, que vai ser explorado durante determinado tempo pela concessionária, e para que ela possa começar operar, ela recebe a rodovia por meio de um termo de arrolamento de bens. A partir do recebimento, eventuais invasões, seja de indígenas ou protestos até de caminhoneiros, por exemplo, a concessionária tem a obrigação jurídica de reintegrar a posse do bem público. É interesse da concessionária fazer o mais rápido possível essa reintegração do bem, primeiro porque ela tem parâmetros de desempenho a cumprir como a Viviane informou, e segundo porque a estrada parada, a concessionária perde dinheiro. Novamente, o senhor Eleus solicitou a palavra para complementar suas colocações. O IPVA foi criado, para construção, conservação e manutenção das rodovias. Quando foi criada a CIDE, a contribuição foi criada para Manutenção e conservação do bem. Com intuito de ficar registrado, não somos contra a criação das praças de pedágio, mas eu acho que tinha ficar claro, que isso é um custo que a sociedade, todos nós, empresa, sociedade, que tenham carro particular vão pagar por isso. Para completar a resposta, o senhor Diogo discordou em um ponto apresentado. O IPVA é um imposto estadual, então ele serve para que o estado do Mato Grosso, no caso, possa fazer a consecução de suas políticas públicas. E o imposto é uma espécie de tributo, que tem uma característica diferente da taxa, uma taxa você paga um valor de acordo com o serviço que é prestado, e o imposto é desvinculado da origem, portanto, o imposto que nós pagamos a título de IPVA, ele pode ser gasto com saúde, com segurança, não existe uma vinculação direta, na hora que você paga o imposto, isso é o entendimento jurídico pacífico, inclusive o STF entende assim também. Com relação a CIDE, o senhor Diogo concordou, que foi criada para manutenção das estradas federais, sendo uma contribuição federal. Mas infelizmente o governo optou por essa política de conceder a iniciativa privada esse tipo de bem, por conta da falta de dinheiro para manter as estradas como elas deveriam ser mantidas. É uma política pública que não cabe questionar nesta sessão, a gente apenas executa o que o governo decide, é uma esfera superior de decisão. Em continuidade às inscrições orais, foi chamado sua excelência o deputado estadual Hermínio Barreto, e como não estava mais presente foi chamado o senhor Wellington Fagundes, deputado federal pelo estado de Mato Grosso. Inicialmente o senhor deputado cumprimentou a ANTT, e a todos que presentes na audiência. Justificou a ausência do deputado Barreto, que teve que viajar. Ressaltou sobre a sua apreensão nas audiências públicas, questionou de quem seria a culpa pela baixa representatividade. Não soube informar como foi feita a comunicação, a divulgação, e solicitou esclarecimentos, pois em conversa com o governador, ressaltou que o mesmo não sabia da audiência, assim como a representação do Ministério dos Transportes. Questionou também sobre o trecho de duplicação de Rondonópolis,

Cuiabá, até posto Gil, bancado pelo Ministério dos Transportes? E ainda, sobe o padrão das obras a serem feitas na duplicação custeada pelo governo federal, é o mesmo padrão, é as mesmas exigências do padrão a ser concessionado, que será feito pela iniciativa privada. Solicitou também que fosse uma exigência para que as empresas concessionárias, as empresas construtoras tivessem que fazer convênio com as Universidades, principalmente Universidade Federal, com os cursos da área de engenharia. Após os agradecimentos, a presidente lembrou aos presentes que no Diário Oficial da União do dia nove de janeiro de dois mil e treze foi publicado na seção três, na página um cinco sete, o aviso desta Audiência Pública e dos locais onde ela seria realizada. Também no mesmo dia, nove de janeiro de dois mil e treze, a notícia da Audiência Pública número cento e trinta e dois também foi publicada no jornal O Correio Brasiliense, no Estado de Minas, O Estado de São Paulo, nacional, A Gazeta, em Mato Grosso, no jornal A Tribuna, do Espírito Santo, A Tarde, na Bahia, no Correio do Estado, em Mato Grosso do Sul, e ainda, no jornal de Tocantins e O Popular, em Goiás. Ainda foi feita a divulgação em cem postos de gasolina ao longo trechos a serem concedidos, nos principais entroncamentos. Foram colocados totens para distribuição de filipetas com o resumo das concessões e o convite para as audiências públicas. A senhora Viviane complementou informando que a divulgação desse projeto foi aberto período para contribuições relacionadas a uma tomada de subsídio, do dia primeiro de novembro ao dia quatorze de dezembro de dois mil e doze. O projeto não foi apresentado ainda com esse nível de detalhe, mas as questões primárias relacionadas aos estudos, aos levantamentos e até as melhorias que estavam sendo previstas, foram apresentados para o público em geral, para que fizessem suas análises e contribuições. Essa tomada de subsídio foi divulgada nos mesmos meios de comunicação, tanto no Diário Oficial quanto nos mesmos jornais de circulação que o aviso para Audiência Pública. Em relação à questão dos alunos, das universidades, a concessionária possui uma verba para recurso de desenvolvimento tecnológico em que ela pode acionar acadêmicos e alunos de engenharia. Em relação à obrigatoriedade de contratação, o senhor Diogo mencionou que não é possível. A partir do momento que a concessionária assume a rodovia, ela tem a capacidade de decidir quem contratar. O que a ANTT pode fazer é estimular um comprometimento. Para complementar os questionamentos, o senhor Érico retomou a palavra, e, sobre o padrão das obras que o DNIT está desenvolvendo informou que a ANTT prevê os padrões definidos pelo DNIT. Assim, as obras que estão sendo realizadas são compatíveis com as obras previstas na concessão. Ao término da complementação do senhor Érico, a presidente agradeceu ao deputado e registrou na mesa a presença do secretário de transporte do estado de Mato Grosso, o senhor Cinésio Nunes de Oliveira. Encerradas as manifestações orais passou a palavra à secretária para leitura das contribuições por escrito. A secretária informou que foram recebidas quarenta e duas contribuições por meio eletrônico, até o dia de hoje ao meio dia; e dez contribuições por escrito recebidas nas sessões presenciais anteriores, em Belo Horizonte, Vitória, Salvador, Brasília, Palmas, Goiânia e Campo Grande. Nesta sessão foram recebidas seis contribuições por escrito e a primeira é a do senhor Hermínio Barreto da assembleia legislativa do Mato Grosso, na sua contribuição relatou sobre realizar outras audiências públicas pelo órgão do estado, nas localidades, ou seja, municípios onde serão instalados os pedágios, com a presença dos prefeitos e vereadores de cada município e ainda com usuários de cada cidade. Justificou-se pela democratização da discussão com todos os usuários. A seguir, a contribuição da Polícia Rodoviária Federal, do senhor Eleus da Silva Xavier que relatou sobre equipamentos e viaturas, havendo necessidade de previsão no edital de concessão, e ainda, o fornecimento de materiais e equipamentos para o uso da PRF como, por exemplo, equipamentos de informática lanterna, sinalizadores, radares, etilômetros, rádios, comunicadores, torre de comunicação entre outros. Ainda, prever também o fornecimento de mobiliário em geral para os postos e delegacias. Outro item que ele relatou foi sobre o fornecimento de equipamentos para núcleos da PRF, havendo uma necessidade de fornecimento de equipamentos para alguns núcleos da PRF, como núcleo de operações especiais, núcleo de inteligência e também o corpo de motociclismo. A justificativa que senhor Eleus relatou é que esses núcleos, atuasse em todo o estado, inclusive no trecho a ser concedido, no qual a utilização dos bens por esses núcleos proporcionará uma grande melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e

aumento da percepção de segurança por parte dos usuários da rodovia. A próxima contribuição foi novamente da polícia rodoviária federal, do senhor Marcel Adriano Cunha Amaral. Ele relatou sobre o circuito interno de TV, CFTV. Sua contribuição foi a seguinte: o edital de concessão deverá prever a disponibilização das imagens do Circuito Fechado de TV, tanto em tempo real como gravadas, havendo também necessidade de disponibilização de acesso a sistemas de informação. Os dados deverão ser pertinentes para ação de policiamento e fiscalização. A sua justificativa foi que a proposta pretende aumentar e otimizar o processo de fiscalização da PRF no trecho a ser concedido, provendo informações dinâmicas que diminuirão o tempo de resposta à sociedade. Ele relatou outra contribuição, que é sobre a estrutura de telecomunicações, prevendo no edital de concessão o investimento de infraestrutura de telefonia para atender os postos e as delegacias da PRF. E ainda especificar a largura mínima de banda, velocidade para acesso à *internet* para os postos da PRF e a ANTT. Sugeriu o mínimo de dez MBPS, salvo limitações técnicas que impeçam atingir tal velocidade. O próximo assunto foi sobre telecomunicações e redes digital, para prever que o sistema de telecomunicação tenha alcance suficiente para possibilitar a comunicação da viatura policial com pelo menos uma das bases de fiscalização da PRF, inserida no trecho. Disponibilizar pontos de acesso à *internet* ao longo da rodovia, preferencialmente com acesso sem fio para possibilitar a utilização tanto dos agentes públicos como pelo usuário do trecho. A seguir, mais uma contribuição da polícia rodoviária, a do senhor Fabiano. O assunto que ele relatou foi sobre a solicitação e inclusão de obras. Solicitou a inclusão no projeto da duplicação de criação de pontos de parada, estacionamento em pontos críticos e estratégicos a serem definidos pela PRF para fiscalização de rotina, excesso de velocidade, testes de alcoolemia entre outros, criação de faixas de desaceleração nas serras e ainda criação de pontos de apoio, descanso para os caminhoneiros. A sua justificativa foi sobre a redução de acidentes e combate a criminalidade, através de ações comandos preventivos. Auxiliar na frenagem de veículos com problemas mecânicos e locais para descanso dos motoristas solicitados pela lei doze mil seiscentos e dezenove, de dois mil e doze. A secretária ainda fez a leitura de outra contribuição da polícia rodoviária federal, do senhor Vagner Ribeiro Machado. O assunto foi sobre a implantação do sistema. A sua contribuição foi a seguinte: construções de postos para monitoramento de veículos e implantação dos equipamentos e infraestrutura de suporte ao sistema; parte de apreensão, monitoramento e vigilância patrimonial vinte e quatro horas nas proximidades dos postos da polícia rodoviária federal. Ainda sobre a vigilância patrimonial ele relatou sobre a segurança do patrimônio público da união e sendo assim, haveria possibilidades de liberação de todo o efetivo policial no posto da polícia rodoviária para atendimento aos usuários e segurança pública. O próximo assunto foi sobre o acesso ao monitoramento da rodovia pela PRF. Prover a polícia rodoviária federal do acesso às imagens *online* e aos arquivos armazenados, caso haja necessidade do serviço no centro de controle operacional. A próxima contribuição, da senhora Marina, também da polícia rodoviária federal. O assunto foi sobre a infraestrutura dos postos e delegacias da polícia rodoviária federal em Cuiabá, onde indicou alguns itens a crescer quando dá construção dos postos da PRF de Cuiabá. Os banheiros atendendo a lei de acessibilidade, sala de reuniões para cinquenta pessoas, dois pátios para fiscalização, sendo um em cada sentido da rodovia, com uma dimensão aproximada de vinte por duzentos metros, pavimentado, cercado, iluminado, com vídeo monitoração e sinalização. Um pátio fechado para retenção e apreensão com as mesmas características descritas e ainda uma balança com especificação a ser definida em conjunto DNIT, DPRF para auxiliar a fiscalização de peso. E ainda, torre para antena de rádio e comunicação, com respectivo SPPA, Sistema de Proteção Contra Descarga Atmosférica, posto de transformação para fornecimento de energia elétrica, poço artesiano, aterro sanitário, plataforma elevadora de veículos, garagem coberta com duas vagas grandes e quatro vagas para veículos médios e dez vagas para automóveis. Cobertura sobre a pista nos locais de fiscalização em ambos os sentidos. A senhora Marina ainda relatou outros itens, informou a senhora Luciana, tais como: crescer no posto de fiscalização em Cuiabá, pista lateral para veículos, painéis multimídia, lavadores de veículos, canil, dentre outros. Como a contribuição foi muito extensa, a secretária informou que todos os itens serão respondidos no relatório e por meio do protocolo será possível identificar. A seguir, a palavra foi

cedida à senhora Viviane Esse, que respondeu algumas das contribuições, por serem numerosas. Quanto à contribuição do senhor Hermínio sobre a realização de audiências públicas nos municípios, informou não ser possível tendo em vista a quantidade de municípios envolvidos e o custo para realização. Assim, a ANTT optou pela realização apenas nas capitais. Sobre a contribuição do senhor Eles, a respeito dos equipamentos, viaturas e mobiliário lembrou que poderá ser adquirido com a verba de aparelhamento da polícia rodoviária federal. Quanto à disponibilização dos equipamentos nos postos que não estão localizados na rodovia, lembrou que foi uma intenção da agência de que o valor pago do pedágio fosse revertido para bens que fossem utilizados na rodovia pedagiada. Relatou que considera uma distribuição justa, no entanto, a ANTT está trabalhando em um termo aditivo ao convênio existente para rodovia presidente Dutra, que seria um piloto replicado para os demais trechos. Sobre a contribuição do senhor Marcelo, a respeito da utilização das imagens do CFTV, a senhora Viviane mencionou sobre a possibilidade de policiais utilizarem o centro de controle de operações da concessionária. O senhor Marcel também falou sobre a parte de adequação da rodovia, e todas as obras na rodovia, inclusive a análise dos projetos de duplicação, é uma atribuição da agência nacional de transportes terrestres e tem que obedecer a critérios técnicos de engenharia e de segurança, lembrou também que não será só a adequação na pista nova que será implantada. Será feito uma adequação na pista antiga pra atender aos padrões de segurança. Quanto ao senhor Vagner, sobre a manutenção predial, lembrou que a implantação, reforma e manutenção está prevista em contrato. Agradeceu as contribuições apresentadas pela senhora Marina e informou que serão todas respondidas no relatório da Audiência Pública. Não havendo mais manifestações, a senhora presidente informou que a ata e o relatório específico serão oportunamente disponibilizados no endereço eletrônico www.antt.gov.br, Audiência Pública número cento e trinta e dois. Agradeceu aos presentes e declarou encerrada a sessão.

Brasília, 24 de janeiro de 2013.

Cinthia Santiago Sobreira
Presidente

Luciana Faria Cortonesi
Secretária