



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE PETRÓPOLIS/TRÊS**  
**RIOS**

Ref.: IC n.º 1.30.007.000320/2025-71, 1.30.007.000337/2025-29 e 1.30.007.000033/2026-42

**MEMÓRIA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA**  
**CONCESSÃO DA RODOVIA BR-040/495/JF/RJ**

Aos dez dias do mês de março de dois mil e vinte e seis, com início às 13h30, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** realizou Audiência Pública com o objetivo de debater, à luz dos aspectos jurídicos, técnicos e de gestão participativa: I - as principais obras e intervenções a serem realizadas na BR 040/495/Juiz de Fora/Rio de Janeiro, com o respectivo cronograma de execução; II - a atuação da concessionária Elovias SA na BR 040/495/Juiz de Fora/Rio de Janeiro, no que diz respeito aos trabalhos iniciais e serviços de conservação da referida rodovia federal; III - a tarifa básica de pedágio (itens que compõem o seu cálculo, fatores que podem impactar a tarifa para mais ou menos na concessão, dentre outros aspectos); IV - outros assuntos demandados pela sociedade civil.

A presente solenidade, convocada nos termos do Edital de Convocação n.º 01/2026 [Doc. 242], pautou-se pelo princípio da transparência e da participação social, sendo integralmente aberta ao público. O propósito central do encontro foi promover um diálogo amplo e democrático entre a população diretamente impactada, os órgãos de controle e as entidades responsáveis pela gestão da nova concessão pública da Rodovia BR 040/495.

A equipe de cerimonial inaugurou o evento, apresentando as orientações gerais de segurança e conduta para o bom andamento da audiência. Em observância aos ritos estabelecidos no

Edital de Convocação n.º 01/2026 [Doc. 242], foram detalhadas as diretrizes para a participação social, assegurando o caráter democrático do evento. Na sequência, os seguintes participantes foram chamados a compor a mesa:

Pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**: Dra LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA, Procuradora da República, Titular do 3.º Ofício da Procuradoria da República em Petrópolis e Sra CLAUDIA REGINA HAAS CIPRIANO, Perita em Engenharia Civil do MPU; pela **SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO**: Sr. ANDERSON SANTOS BELLAS; pela concessionária **ELOVIAS S.A.**: Sr. ADIR BORGES, Diretor de Engenharia e Operações e Sr. DOUGLAS MENEGUETTI, Gerente de Engenharia; pela **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**: Sra SIMONE GLEIZER, Chefe Substituta da COROD-SUDESTE e Sr. ELDER TIAGO DA COSTA DE SOUZA, representante da Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária; pela **COMUNIDADE DO CONTORNO**: Sr. Paulo Proença; pelo **TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO**: Sra LAURA AVILA BERLINCK, Auditora-Chefe da Unidade Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil e Sr. ANDERSON CUNHA RAEL, Auditor Federal de Controle Externo; pela **INFRA S.A.**, Sr. CRISTIANO DELLA GIUSTINA, Diretor de Planejamento e Sr. REDSON VIEIRA GONÇALVES PIEDADE, Coordenador de Projetos Rodoviários.

Após todos os participantes cantarem o Hino Nacional, foram tecidas manifestações de agradecimento à **UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PETRÓPOLIS (UCP)**, em nome do Professor **VINÍCIUS COSTA FURTADO ROSA** pela cessão do espaço e pelo apoio logístico indispensável à realização do evento. Em seguida o Professor **MARCELO FERREIRA DE ALMEIDA** foi convidado a fazer uso da palavra.

Representando o Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito da UCP, o Professor **MARCELO FERREIRA DE ALMEIDA** cumprimentou a mesa e os presentes, ressaltando a honra da instituição em sediar um evento de tal magnitude. Em sua fala, destacou a importância de o ambiente acadêmico acolher debates de alta complexidade e relevância social, reafirmando o compromisso da Universidade em conciliar o estudo jurídico com as demandas reais da sociedade.

A palavra, então, foi facultada à Excelentíssima Procuradora da República, **Dra LUCIANA GADELHA**, que iniciou os trabalhos agradecendo a presença de todos os integrantes da

mesa e dos membros da sociedade civil, em especial os residentes nos municípios abrangidos pela concessão da BR-040/495. Reiterou os agradecimentos à UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PETRÓPOLIS (UCP) pela cessão do espaço e apoio logístico. Em sua fala, destacou que, no Estado Democrático de Direito, as audiências públicas são instrumentos legais fundamentais para garantir a transparência da Administração Pública, o acesso à informação, o controle social e o diálogo institucional. Ressaltou que a complexidade da Rodovia BR-040 e os problemas historicamente vivenciados justificam a realização deste ato como o meio mais adequado para o tratamento do tema.

A **Dra LUCIANA GADELHA** solicitou uma participação consciente e respeitosa por parte de todos os presentes, enfatizando que a concessão não possui soluções simples, dada a sua importância multifacetada: para o deslocamento de estudantes e trabalhadores entre Petrópolis e o Rio de Janeiro, transporte de cargas, turismo e lazer, devendo - se registrar as comunidades situadas nas imediações da rodovia, afetadas em seu direito à moradia, dentre outros direitos fundamentais. Esclareceu que a Procuradoria da República no Município de Petrópolis possui ofício específico de sua titularidade que acompanha a BR-040/495 há muitos anos — trabalho este iniciado por seus antecessores —, embora o referido órgão acumule outras matérias além da temática rodoviária.

Pontuou, ademais, que o presente projeto de concessão é fruto de um trabalho sério desenvolvido pela ANTT, pela INFRA S.A. e pelo Ministério dos Transportes, tendo sido aprovado previamente pelo Tribunal de Contas da União. Sendo assim, reforçou a necessidade de que as intervenções da sociedade civil na audiência pública sejam respeitadas com esse trabalho prévio desenvolvido por essas instituições.

Dando prosseguimento, a **Dra LUCIANA GADELHA** delimitou os três eixos centrais que norteariam os debates da audiência pública. O primeiro deles referia-se ao cronograma de obras da nova concessão, com atenção especial às obras da Nova Subida da Serra e às medidas assecuratórias para que o cronograma seja cumprido rigorosamente. O segundo eixo abrangia os serviços de conservação do pavimento, incluindo os trabalhos já executados pela concessionária Elovias S.A. Sobre este ponto, informou que a analista pericial do Ministério Público da União (MPU), Sra CLAUDIA REGINA HAAS CIPRIANO realizaria, naquela mesma semana, uma perícia *in loco* para constatar o atual estado da rodovia. Por fim, o terceiro eixo de discussão versaria sobre a tarifa de pedágio e os fundamentos de seu valor atual, tema de intenso debate social, com diversos questionamentos por parte da sociedade, sendo necessário o esclarecimento pelos órgãos competentes.

Nesse contexto, destacou que o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** mantém vigilância constante sobre tais demandas, contando com os seguintes Inquéritos Civis em tramitação:

1.30.007.000337/2025-29 - Necessidade de acompanhar a execução do Plano de 100 dias e dos trabalhos iniciais pela concessionária Elovias S/A nos trechos da rodovia BR- 040/495/MG/RJ, notadamente nas pistas de subida e descida da Serra de Petrópolis -

1.30.007.000320/2025-71- Analisar o aumento da tarifa básica do pedágio na BR-040 em quase 45% (quarenta e cinco por cento) logo após a assinatura do contrato com a nova concessionária (ELOVIAS).

1.30.007.000033/2026-42 - Necessidade de acompanhar o cumprimento das obrigações previstas no Contrato de Concessão e do Programa de Exploração da Rodovia (PER), pela concessionária Elovias S/A e fiscalização da ANTT, com foco no cronograma das obras, projetos executivos e licenciamento ambiental no sistema rodoviário BR-040/495/JF/RJ, com ênfase nas intervenções da Nova Subida da Serra (NSS), em Petrópolis/RJ.

1.30.007.000336/2025-84 - BR-040 - BR-495 - Necessidade de apurar eventual omissão da CONCESSIONÁRIA ELOVIAS em relação ao atendimento dos animais silvestres e domésticos acidentados no trecho sob concessão da BR-040/495/MG/RJ

1.30.007.000072/2025-69 - Necessidade de acompanhar as medidas a serem adotadas pelo DNIT, CPTRANS, PRF e ANTT com relação à ponte do Arranha-Céu, que liga a Estrada União e Indústria à BR-040, em Petrópolis/RJ, este último sob a responsabilidade do 2º Ofício da PRM Petrópolis - Vanessa Seguezzi.

Além destes, mencionou a existência de inquéritos civis mais antigos que tratam de temas afetos à BR - 040, como os seguintes:

1.30.007.000280/2021-34 - Ligação Bingen - Quitandinha

1.30.007.000047/2019-37 - Instalação de Posto da Polícia Rodoviária Federal no Km 89 da Rodovia BR 040

Encerrada a fase de delimitação do objeto, a palavra foi passada à representante da ANTT, Sra. **SIMONE GLEIZER**, para que desse início à explicação técnica detalhada acerca do cronograma de obras previsto para o trecho concedido.

Dando continuidade, a Sra. **SIMONE GLEIZER**, iniciou sua intervenção agradecendo, em nome da Agência, a oportunidade de prestar esclarecimentos à sociedade sobre a nova concessão da Rodovia BR-040/495, colocando-se à disposição dos presentes. Ressaltou que a concessão encontra-se em seu quarto mês de vigência, de um total de 30 anos, motivo pelo qual ainda haverá diversas oportunidades para debates. Destacou, ainda, a relevância deste momento inicial para demonstrar o que há por ser construído ao longo do período contratual.

Na sequência, procedeu à exibição de apresentação em powerpoint, detalhando as atribuições da ANTT e o objeto da nova concessão, composto pelas Rodovias BR-040 e BR-495 — esta última especificamente no que tange a um trevo que conecta a BR - 040 à BR-495. Esclareceu quais municípios são abrangidos pela concessão, observando que a maior extensão territorial encontra-se no Município de Petrópolis. Informou que a assinatura do contrato ocorreu em setembro de 2025, com o início efetivo da operação em 04 de novembro de 2025 e prazo de vigência estabelecido em 30 anos. Por fim, apresentou um croqui com as bases operacionais em cada município, explicando que as praças de pedágio contam com os Serviços de Atendimento aos Usuários (SAUs) como pontos de apoio físico. Encerrando a primeira parte de sua exposição, disponibilizou os canais de contato da ANTT e da concessionária Elovias, reforçando os meios de comunicação direta para suporte e informações.

Na segunda parte de sua exposição, a Sra. **SIMONE GLEIZER** delimitou os tópicos que comporiam o restante da apresentação, abrangendo o contrato de concessão da Rodovia BR-040/495 e seus respectivos anexos, as frentes de atuação da concessionária, bem como as intervenções a serem executadas, com ênfase nas obras previstas para os primeiros doze meses e as principais melhorias ao longo de todo o período contratual. Ressaltou, ainda, que a cópia integral do contrato de concessão e o Programa de Exploração da Rodovia (PER) — documento que detalha todas as obrigações de obras da concessionária — encontra-se disponível para consulta pública no sítio eletrônico da ANTT (<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/BR-040-495-MG-RJ-JF-RIO>).

Destacou que a concessionária tem a obrigação de executar todas as obras e serviços necessários ao pleno cumprimento do objeto contratual, observando rigorosamente os Parâmetros de Desempenho, o Escopo e os Parâmetros Técnicos estabelecidos no Contrato e no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Ressaltou, ainda, a obrigatoriedade da observância aos requisitos de Avaliação da Conformidade previstos nas Normas Técnicas vigentes e enfatizou que todos os investimentos pactuados deverão ser executados estritamente dentro dos prazos indicados no cronograma da concessão.

Dando continuidade, a representante explicou a organização das frentes da concessão, informando que o Programa de Exploração da Rodovia (PER) estabelece metas, critérios, intervenções obrigatórias e prazos divididos em quatro frentes principais: a **Frente de Serviços Estruturais**, que engloba os trabalhos iniciais, recuperação e manutenção; a **Frente de Obras**, voltada para a ampliação de capacidade, melhorias e manutenção do nível de serviço; a **Frente de Conservação**; e, por fim, a **Frente de Serviços Operacionais**, todas

pautadas por diretrizes técnicas e parâmetros de desempenho rigorosos.

Ressaltou que a nova concessão foi estabelecida como política pública pelo Ministério dos Transportes e objeto de estudos realizados pela ANTT e pela Infra S.A., visando viabilizar obras fundamentais custeadas integralmente pelo valor da tarifa, sem qualquer aporte de recursos públicos extraordinários. Nesse sentido, reforçou que o detalhamento completo de todas as intervenções, bem como seus respectivos prazos e condições de execução, consta no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Na sequência, a Sra. **SIMONE GLEIZER** detalhou as fases relevantes que antecedem e acompanham a execução da maioria das obras, ressaltando a complexidade do cronograma que envolve desde a contratação e elaboração do Projeto Funcional pela concessionária até a obtenção da Declaração de Utilidade Pública. Destacou que o processo inclui etapas sensíveis como desapropriações e desocupações — as quais frequentemente dependem de prazos judiciais —, além do licenciamento ambiental e da elaboração do Projeto Executivo. Mencionou, ainda, que a efetiva execução física depende da contratação da obra, mobilização de recursos, ajustes operacionais no tráfego do entorno e a devida adequação às condições climáticas, sempre sob a gestão dos riscos inerentes à engenharia.

Por fim, detalhou os municípios abarcados pela concessão, especificando as intervenções previstas para cada localidade. Abordou de forma sucinta as obras de ampliação de capacidade e as melhorias projetadas, com especial destaque para a conclusão dos túneis no Município de Petrópolis (Nova Subida da Serra - NSS), cujas obras estão programadas para serem concluídas no 5º ano do contrato de concessão. Salientou, ainda, como medida fundamental de segurança viária, que há previsão de construção de uma área de escape no km 92 (local que pode ser modificado a critério da ANTT), sentido Rio de Janeiro, também para o 5º ano da concessão.

Após o encerramento da apresentação da ANTT, a Dra **LUCIANA GADELHA** tomou a palavra para informar que seria exibido um vídeo, produzido durante a concessão anterior, sobre o projeto de construção da Nova Subida da Serra (NSS), com o intuito de proporcionar ao público uma melhor compreensão da natureza das obras. Diante disso, a Sra. **SIMONE GLEIZER**, representante da ANTT, interveio para ressaltar que a nova concessionária não seguirá, obrigatoriamente, o projeto anterior, podendo realizar modificações significativas na proposta técnica originalmente apresentada.

Após a exibição do vídeo, a palavra foi concedida ao Diretor da Elovias S.A., Sr. **ADIR**

**BORGES**, que iniciou sua fala agradecendo a oportunidade de participação no evento. Ressaltou sua condição de morador da região de Petrópolis, o que lhe confere conhecimento direto acerca dos anseios dos usuários da Rodovia BR-040. Na qualidade de engenheiro de obras, destacou que assumiu a gestão da concessionária com o objetivo central de implementar o projeto da Nova Subida da Serra, classificando-o como um grande desafio técnico em razão da topografia local e das condicionantes ambientais, ocasião em que manifestou contar com o apoio da população. Ato contínuo, passou a palavra ao Gerente de Engenharia, **Sr. DOUGLAS MEGHETTI**, para que este detalhasse aos presentes o conjunto de intervenções e serviços realizados pela Elovias nos meses iniciais de sua operação

O **Sr. DOUGLAS MEGHETTI** iniciou sua exposição apresentando os principais marcos cronológicos da concessão, desde o edital de licitação e a assinatura do contrato até o início efetivo das operações pela Elovias em 04 de novembro de 2025, detalhando os trechos rodoviários sob responsabilidade da concessionária. Na sequência, descreveu a estrutura operacional oferecida, informando que a frota dispõe de 09 guinchos (entre leves e pesados) e 11 veículos de inspeção de tráfego que operam ininterruptamente para o pronto atendimento de anomalias na via. Informou, ainda, a disponibilidade de 01 caminhão para resgate de animais e 01 caminhão-tanque destinado ao combate a incêndios. Quanto ao suporte médico, destacou a operação de ambulâncias de resgate, socorristas e unidades de suporte avançado equipadas com equipes médicas, ressaltando que o efetivo total da concessionária é composto por mais de 640 colaboradores.

Na sequência, o **Sr. DOUGLAS MEGHETTI** detalhou o cronograma de obras ao longo da concessão, enfatizando que as intervenções não se restringem à duplicação da subida da serra de Petrópolis, mas compreendem um escopo muito mais abrangente. Destacou a execução de pelo menos 180 km de recuperação estrutural em todo o pavimento da rodovia, além da implementação de faixas adicionais, construção de túneis, correções de traçado, rotatórias e passarelas. No âmbito da segurança viária e do suporte ao usuário, mencionou a iluminação de curvas, a instalação de pontos de ônibus, a implantação da área de escape no km 92 e a criação de ciclovias. Ressaltou, ainda, medidas de mitigação de impactos, como a instalação de barreiras acústicas para o conforto das comunidades lindeiras e a construção de caixas de contenção de produtos perigosos para prevenção de danos ambientais em caso de acidentes. Por fim, informou sobre a adequação de aproximadamente 67 acessos irregulares, a implementação de novos viadutos e o alargamento de pontes existentes, caracterizando um volume de obras extremamente significativo a ser concentrado nos primeiros seis anos de contrato.

No que se refere ao cronograma de obras, o **Sr. DOUGLAS MEGHETTI** explicou que a

concessão atravessa atualmente a fase de trabalhos iniciais, focada no restabelecimento das condições mínimas de segurança e trafegabilidade da rodovia. Superada essa etapa, iniciar-se-ão as obras de recuperação — previstas do segundo ao quinto ano de contrato —, abrangendo a restauração do pavimento e da sinalização viária, com as devidas adequações à legislação vigente, sendo que, após esse período, a rodovia entrará na fase de manutenção permanente até o final da concessão. Informou também que o primeiro ano prevê a construção das edificações das bases operacionais da concessionária para o atendimento ao usuário.

No que tange à Nova Subida da Serra, esclareceu que esta integra o cronograma de obras de ampliação, com início previsto após o terceiro ano, uma vez que o biênio inicial é dedicado aos trabalhos preliminares. Ressaltou que a intenção da concessionária é entregar a Nova Subida da Serra nos primeiros cinco anos e o restante das obras de ampliação em até sete anos. Por fim, destacou que, dentro do escopo de ampliação, a obra da Ponte do Arranha-Céu foi antecipada por decisão da Elovias, que a identificou como prioritária por questões de segurança, ressaltando que as atividades de conservação da rodovia foram iniciadas desde o primeiro minuto de operação da nova concessionária.

Na sequência, detalhou os trabalhos iniciais em curso, concentrados na recuperação do pavimento, sinalização viária, conservação de áreas e iluminação — com ênfase nas intervenções realizadas no trecho da Baixada para aprimorar as condições de tráfego noturno —, todas integrantes do cronograma do primeiro ano de concessão. Esclareceu que, à medida que os estudos técnicos apontarem novas necessidades, a tendência é a ampliação do quadro de colaboradores. Para ilustrar, apresentou exemplos de recuperação asfáltica, ressaltando que todos os procedimentos seguem rigoroso controle técnico e normativo, com frentes de trabalho operando em períodos diurno e noturno. Destacou, ainda, a instalação de novas placas de sinalização, delineadores e reforço de pontos de atenção, especialmente em acessos de túneis. Por fim, pontuou que a Elovias assumiu a rodovia após um longo período sem investimentos, motivo pelo qual o primeiro ano de concessão será integralmente dedicado ao restabelecimento das condições mínimas de trafegabilidade.

Adiante, o **Sr. DOUGLAS MEGHETTI** destacou as dificuldades logísticas de atuação no trecho da Serra, agravadas pela ausência de acostamento, o que eleva o risco para usuários e trabalhadores e reduz a produtividade das equipes. Salientou que, embora o período chuvoso impacte o ritmo das atividades, a concessionária mantém os esforços para o atendimento adequado ao usuário. No que tange ao km 74,9, explicou a existência de uma obra de contenção inacabada e complexa que oferece riscos estruturais à rodovia; sobre este ponto, informou que a Elovias mobilizou especialistas e equipes técnicas para a elaboração de estudos e soluções alternativas visando à conclusão da referida obra e à garantia da segurança

viária. A exposição foi ilustrada com fotografias das intervenções já realizadas, com ênfase na correção de pontos críticos que representavam riscos de acidentes, especialmente para motociclistas. Por fim, reforçou que os serviços de conservação — incluindo limpeza de canaletas, roçada e desobstrução de sistemas de drenagem para prevenir alagamentos na região da Baixada — vêm sendo executados de forma contínua desde o início da operação.

Quanto à dimensão ambiental, esclareceu que, precedentemente ao início das operações, a concessionária protocolou o pedido de Licença de Operação junto ao órgão competente, mantendo diálogos contínuos acerca das condicionantes pertinentes. Informou, ainda, a realização de reunião com o IBAMA, em Brasília, para tratar da Licença de Instalação necessária à implantação das obras, ressaltando que a licença anterior será transferida para a Elovias. Pontuou que tal licença poderá sofrer alterações decorrentes de estudos em andamento que identificam pontos ambientalmente sensíveis, visando à adequação do licenciamento às novas intervenções projetadas.

Adicionalmente, destacou o compromisso com a destinação sustentável de resíduos provenientes dos serviços de conservação, priorizando o encaminhamento para reciclagem. Quanto ao manejo de fauna, relatou a ocorrência de diversos resgates ao longo do trecho, informando a existência de um curral no km 26 para o recebimento e a destinação adequada de animais, em articulação com as prefeituras locais. Por fim, salientou o estabelecimento de parcerias com médicos veterinários em diversos municípios para assegurar o tratamento especializado a animais acidentados na rodovia.

No âmbito da engenharia, **Sr. DOUGLAS MEGHETTI** informou a realização de um levantamento minucioso do pavimento com a utilização de tecnologia de scanner, permitindo o mapeamento detalhado de trincas, bem como a análise da deflexão asfáltica sob carga e dos índices de aderência. Ressaltou que esses dados técnicos são fundamentais para o desenvolvimento do projeto de recuperação estrutural da via. Adicionalmente, comunicou que toda a extensão da rodovia foi objeto de aerolevanteamento, o que possibilitou o mapeamento completo do corpo estradal e dos cursos hídricos, incluindo a profundidade de cada leito que intercepta a rodovia. Por fim, destacou que tal tecnologia permitiu o mapeamento e o cadastramento integral do sistema de drenagem, garantindo um diagnóstico preciso para as futuras intervenções.

Sobre as investigações geotécnicas, o palestrante esclareceu que tais sondagens são imprescindíveis para o conhecimento das características do terreno, fundamentando o dimensionamento de novos viadutos, pontes, pavimentos e estruturas de contenção. Ressaltou

que esse levantamento técnico, realizado ao longo de toda a rodovia, exige alto desempenho das equipes de engenharia para a definição dos métodos executivos. Informou que esse mesmo rigor técnico está sendo aplicado ao complexo de túneis, com o mapeamento das intervenções já realizadas e a identificação do volume remanescente de escavação, integrando o ciclo de estudos técnicos do primeiro ano para a retomada das obras.

Segundo o cronograma apresentado, a primeira frente de escavação do túnel principal está prevista para maio de 2027, com conclusão estimada para o quinto ano de concessão. Adicionalmente, mencionou o projeto de melhorias na rotatória próxima à Feirinha de Itaipava, que será submetido à avaliação da ANTT, e destacou a antecipação da obra da Ponte do Arranha-Céu para o primeiro ano de contrato. Sobre esta última, informou que o projeto executivo já foi aprovado pela Agência, contando com a devida autorização para início da implementação. Por fim, procedeu-se à exibição de um vídeo técnico detalhando o projeto da referida ponte.

Encerrada a exposição da Concessionária Elovias S.A., a **Dra LUCIANA GADELHA** agradeceu a apresentação do **Sr. DOUGLAS MEGHETTI** e passou a palavra ao **Sr. ELDER TIAGO DA COSTA DE SOUZA**, representante da ANTT. Este, por sua vez, deu início à explicação direcionada à sociedade sobre os aspectos regulatórios e técnicos que compõem a estrutura da tarifa de pedágio na nova concessão da Rodovia BR-040/495, detalhando os critérios adotados para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

O **Sr. ELDER DE SOUZA**, representante da ANTT, prestou esclarecimentos técnicos sobre a composição da tarifa de pedágio, informando que os parâmetros constam no Edital de Licitação nº 01/2025, referente ao leilão realizado em 30/04/2025. Explicou que a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) inicial era de 0,35513/km, mas que, após o processo competitivo, a concessionária Nova Estrada Real sagrou-se vencedora ao oferecer um desconto de 14%, reduzindo o valor base para 0,30541/km (com data-base em janeiro de 2023). Esclareceu que, para a cobrança efetiva, utiliza-se o IRT (Índice de Reajustamento de Tarifa) para recomposição inflacionária. Quanto à composição da tarifa, detalhou que ela é calculada com base nas despesas de conservação (OPEX — cerca de 18%), nos investimentos em obras (cerca de 81%) e na estimativa de receita a ser arrecadada pela concessionária. Por fim, expôs a fórmula de cálculo e os fatores contratuais que podem gerar revisões no valor ao longo do período de concessão.

Após a explanação do **Sr. ELDER DE SOUZA**, representante da ANTT, sobre a composição da tarifa de pedágio, a **Dra LUCIANA GADELHA** agradeceu os esclarecimentos prestados

e, antes de passar a palavra ao Sr. **PAULO PROENÇA**, representante da Comunidade do Contorno, contextualizou que a referida comunidade situa-se na área diretamente atingida pelo fenômeno de subsidência ocorrido em 2017, informando que a Justiça Federal proferiu sentença a respeito, no corrente ano, condenando a concessionária anterior ao pagamento de indenização por danos morais coletivos (Processo n.º 0223844-15.2017.4.02.5106). Ressaltou, ainda, que o processo referente aos danos individuais dos moradores segue em tramitação para a definição dos valores indenizatórios devidos a cada integrante da comunidade (Processo n.º 5000153-26.2021.4.02.5106).

Passando a palavra ao Sr. **PAULO PROENÇA**, declarou aberta a fase da audiência dedicada à participação da sociedade, reservada ao registro de questionamentos, críticas e sugestões dos cidadãos presentes.

O Sr. **PAULO PROENÇA** iniciou sua intervenção identificando-se como morador da Comunidade do Contorno há 40 anos, tendo acompanhado o histórico da rodovia desde o período do antigo DNER e as sucessivas transições de gestão entre a empresa Ferreira Guedes, a concessionária CONCER e, atualmente, a Elovias. Esclareceu ser educador popular e membro da associação de pais e professores da Escola Municipal Leonardo Boff, destacando que sua comunidade possui cerca de 150 anos de existência, preexistindo à construção da rodovia em 1960.

No que tange aos aspectos técnicos e ambientais, ressaltou que, em 2013, alertou o corpo técnico da concessionária anterior, em reuniões devidamente registradas em ata, sobre os riscos de colapso do túnel da Nova Subida da Serra devido às características dos lençóis freáticos da região — evento que viera a se concretizar em 07 de novembro de 2017, gerando graves transtornos aos moradores e à unidade escolar. O representante manifestou preocupação quanto ao cumprimento do dever legal de elaboração de estudos que prevejam todas as alterações ambientais, enfatizando a necessidade de conhecimento prévio e detalhado da região.

Denunciou que a Comunidade do Contorno não foi incluída no Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), o que classificou como uma violação e um desrespeito à existência longa da comunidade, cujos moradores teriam sido tratados como 'invisíveis'. Mencionou, como lastro, estudos da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro apresentados em audiência pública na Câmara Municipal de Petrópolis, em 07 de novembro de 2023.

Na sequência, formulou os seguintes questionamentos à concessionária Elovias e à ANTT:

1) Quais precauções e medidas serão adotadas em relação ao EIA-RIMA e quando serão iniciadas as interlocuções com as comunidades situadas na Área de Influência Direta (AID) e na Área Diretamente Afetada (ADA) pelo túnel colapsado? 2) Considerando que o licenciamento ambiental e o EIA-RIMA não teriam sido atualizados após a subsidiência de 2017, e que as comunidades impactadas não foram consultadas, questionou se o processo não estaria incompleto e incompatível com as Resoluções CONAMA nº 001/86 e nº 237/97 e 3) Por fim, indagou se a concessionária realizará a atualização do EIA-RIMA antes da retomada das obras do túnel, levando em conta os eventos geotécnicos ocorridos e o tempo transcorrido desde a emissão original, questionando se há justificativa técnica para a continuidade das obras sem a devida revisão e sem a inclusão formal das comunidades atingidas.

Em resposta, o Diretor da Elovias, **Sr. ADIR BORGES**, esclareceu que a concessionária já está procedendo à elaboração dos estudos de engenharia necessários para assegurar a implementação de todas as medidas de segurança em favor dos moradores situados no entorno das escavações do túnel. Ressaltou que, por este rigor técnico, não é juridicamente possível o início imediato das intervenções, apesar do anseio coletivo pela retomada das obras.

No que concerne ao licenciamento ambiental (EIA-RIMA), informou que a Elovias mantém tratativas com o IBAMA e demais órgãos competentes para a transferência da Licença de Instalação da concessionária anterior. Salientou que, uma vez de posse da referida licença, o corpo jurídico e a equipe de técnicos ambientais da concessionária adotarão todas as providências, de acordo com as normativas pertinentes, promovendo as adequações necessárias para atender à legislação vigente e garantir a devida atenção às comunidades lindeiras. Por fim, o Diretor reiterou que o compromisso da Elovias é iniciar as obras de forma responsável, o que demanda tempo para a conclusão dos estudos técnicos anteriormente demonstrados pelo **Sr. DOUGLAS MENEGHETTI**, solicitando, para tanto, a compreensão dos presentes quanto aos prazos de maturação desses projetos.

Com a palavra, a Dra LUCIANA GADELHA agradeceu a participação do **Sr. PAULO PROENÇA** e os esclarecimentos prestados pelo **Sr. ADIR BORGES**, enfatizando a importância técnica e jurídica da atualização dos estudos de impacto ambiental e social para a segurança das comunidades. Dando prosseguimento, passou a palavra ao **Sr. JORGE DE BOUTON**, devidamente inscrito, para que apresentasse seus questionamentos e considerações à mesa.

O Sr. **JORGE DE BOUTON** informou representar o grupo de empresários Petrópolis 2030, cujo escopo é o desenvolvimento do Município de Petrópolis. Esclareceu que o grupo elaborou um documento, já entregue à **Dra LUCIANA GADELHA**, contendo pontos de contribuição e prioridades definidas em reunião realizada em outubro de 2025, no âmbito do programa denominado '100 dias'. O orador manifestou satisfação ao observar que a antecipação das obras da Ponte do Arranha-Céu, um dos pleitos do grupo, foi acolhida pela Elovias.

No que se refere à estrutura tarifária, demonstrou preocupação com a ação judicial em trâmite em Brasília, defendendo que o atual contrato possui pleno respaldo jurídico e que eventuais alterações devem ser discutidas com maturidade institucional. Subsequentemente, abordou a questão da conectividade na subida da serra, ressaltando a importância do sinal de internet para a comunicação dos usuários em casos de interrupções de tráfego ou emergências. Diante disso, questionou à concessionária sobre a viabilidade de antecipar a cobertura de sinal de dados no referido trecho.

Em resposta, o Sr. **ADIR BORGES**, representante da Elovias, informou que o contrato prevê a implantação de tecnologia 4G em toda a extensão de 180 km da rodovia, com cronograma estimado para o terceiro ano de concessão. Ressaltou que a equipe de tecnologia está realizando estudos aprofundados para diagnosticar as necessidades específicas do trecho, alinhando-se à diretriz da ANTT de promover a digitalização integral da via, o que inclui a futura implementação do sistema de cobrança eletrônica free-flow.

Adicionalmente, enfatizou que a concessionária está empenhada em prospectar inovações tecnológicas que possam ser antecipadas. Quanto à conectividade, o Diretor solidarizou-se com a preocupação apresentada, relatando inclusive experiência pessoal de retenção no tráfego da localidade sem possibilidade de comunicação. Nesse sentido, comprometeu-se a analisar tecnicamente a viabilidade de antecipar a instalação do sistema de sinal de dados, visando garantir a segurança e a comodidade dos usuários antes do prazo contratual inicialmente previsto.

O Sr. **DOUGLAS MENEGHETTI**, complementou a resposta informando que o cronograma para as intervenções na Ponte do Arranha-Céu está previsto para o período de maio a outubro deste ano.

Retomando a palavra, a **Dra LUCIANA GADELHA** informou que, para fins de otimização dos trabalhos, agrupou os questionamentos dos inscritos nos seguintes eixos temáticos: 1)

ligação Bingen-Quitandinha; 2) moradia às margens da rodovia; e 3) tarifa de pedágio. Em seguida, facultou a palavra à **Dra. ZILDA JANUZZI**, Promotora de Justiça, em Petrópolis, para suas considerações e intervenção.

A **Dra. ZILDA JANUZZI** esclareceu seu compromisso com as comunidades do Amazonas e do Parque São Vicente, relatando que, em audiência pública realizada na semana passada, comprometeu-se com os moradores a trazer seus questionamentos para esta audiência. Explicou que a ligação Bingen-Quitandinha propõe uma inversão na faixa da BR-040 e possui uma saída do Parque São Vicente para a rodovia, o que gera impacto para a BR-040, já havendo estudos da antiga concessionária sobre o tema. Ressaltou que a comunidade está preocupada com as obras, pois, apesar de sua importância para a mobilidade de Petrópolis, os moradores sofrerão os impactos negativos de um desvio de rodovia dentro do bairro, que possui ruas estreitas e diversas carências. Destacou que as necessidades do bairro já foram repassadas por sua Promotoria à Prefeitura de Petrópolis antes dos testes de trafegabilidade. Por fim, manifestou a angústia da comunidade sobre a previsão da obra ocorrer entre o quinto e o sétimo ano de concessão e, tratando-se de obra emergencial e importante para a cidade — tal como a ponte do Arranha-Céu —, destacou a importância dos testes de trafegabilidade para dimensionar os impactos da referida ligação.

Dando prosseguimento, a **Dra LUCIANA GADELHA** realizou a leitura dos questionamentos formulados por escrito acerca do tema Ligação Bingen-Quitandinha. A **Sra. Ester Ferreira** questionou a viabilidade de a referida ligação ocorrer por meio de uma rotatória na entrada do Pórtico, em substituição ao traçado previsto para o interior do Bairro Amazonas, alegando falta de estrutura local para comportar a obra. O **Sr. Claudevam de Souza Filho** indagou sobre as possibilidades de embargo da fase de testes proposta pela Prefeitura para março de 2026, apontando impactos negativos à comunidade e questionando por que o projeto de duplicação (inversão de faixa) restrito à rodovia não avançou; ressaltou ser favorável à ligação, desde que a população não seja ignorada. A **Sra. Andrea Cristina**, também moradora do Bairro Amazonas, apontou a ausência de apresentação de projeto que garanta segurança e prevenção de danos para a utilização experimental de vias da comunidade, questionando, ainda, se os testes contemplarão apenas veículos de passeio e quais os benefícios previstos aos usuários do transporte público. Por fim, foram apresentados questionamentos sobre a avaliação da ANTT quanto ao traçado que atravessa os bairros Amazonas e Parque São Vicente, incluindo a solicitação de prioridade para a construção de uma passarela em frente ao posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Bairro Amazonas.

Em resposta, a **Sra SIMONE GLEIZER**, representante da ANTT, explicou que o acompanhamento deste tema está a cargo de um setor específico da Agência em Brasília,

onde estudos técnicos estão sendo realizados. Informou que todas as contribuições e questionamentos apresentados pela população nesta audiência serão encaminhados à equipe responsável por tais análises. O representante destacou, ainda, que o projeto encontra-se em fase de estudos, o que inclui a definição e os critérios para os testes de trafegabilidade mencionados.

A **Dra LUCIANA GADELHA** acrescentou que o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** possui um inquérito civil sobre o tema e informou sobre a realização de uma reunião com a CPTrans agendada para o dia 13 de março deste ano. Ressaltou que, posteriormente a essa agenda, todos os questionamentos apresentados pela população serão devidamente analisados. Ademais, os representantes da ANTT e da PRF presentes na audiência informaram que, até aquela data, não havia nenhuma autorização, seja da ANTT ou da PRF para o início das obras ou para a execução dos testes de trafegabilidade da ligação Bingen - Quitandinha.

Dando início ao segundo bloco de temas, a **Dra LUCIANA GADELHA** abordou o direito à moradia, realizando a leitura dos questionamentos formulados pela Sra **Carla de Carvalho**, **Dra Tatiane Lanzetti e Tiago Moreira**, representantes do **Centro de Defesa dos Direitos Humanos - CDDH**, em Petrópolis. Em síntese, os indagadores questionaram se a nova concessionária dará continuidade aos estudos e acordos para a regularização das comunidades no entorno da rodovia — incluindo a análise para redução das faixas de domínio e não edificante — ou se as intervenções serão limitadas a apenas ações de demolição e desocupação que vem ocorrendo nos meses iniciais de operação da concessionária.

Ressaltaram, ademais, que a ANTT já detinha conhecimento da existência de inúmeras moradias na faixa de domínio da BR-040 há mais de 20 anos, e apontaram que, embora o contrato de concessão preveja recursos para essa finalidade, nenhuma proposta concreta de regularização foi apresentada na audiência. Diante disso, solicitou-se esclarecimentos sobre qual solução a Elovias pretende adotar para as famílias residentes nas margens da Rodovia BR 040.

Antes de conceder a palavra à ANTT, e atendendo à solicitação de um participante da plateia, a **Dra LUCIANA GADELHA** questionou a Elovias sobre a existência de previsão contratual para a construção de uma passarela em frente ao posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), nas proximidades do Bairro Amazonas. Em resposta, o **Sr. ADIR BORGES** informou que não existe previsão no contrato de concessão para a execução da referida obra.

Dando continuidade ao debate sobre o direito à moradia, a palavra foi concedida à **Sra. Carla de Carvalho**, representante do **CDDH**, que afirmou que sua preocupação é a mesma dos moradores do Parque São Vicente e da Comunidade do Contorno em relação às habitações preexistentes. Ressaltou que, até o momento, as visitas recebidas pelas famílias por parte da concessionária Elovias têm se limitado a solicitações de desocupação.

A representante apontou que o projeto de intervenção na ponte do Arranha-Céu, embora apresentado como obra emergencial para atender aos usuários da rodovia, gerará impactos profundos para os moradores locais, tratando-se de uma das comunidades mais populosas do entorno da BR-040. Diante disso, solicitou que a população local, estabelecida na região há mais de 30 anos, seja efetivamente ouvida no processo. Por fim, destacou que, embora o novo contrato preveja a realocação, tal medida não reflete o desejo das famílias, que possuem vínculos sociais consolidados na localidade há décadas.

A **Sra SIMONE GLEIZER** da ANTT tomou a palavra para esclarecer as distinções entre o contrato anterior e a concessão atual no tocante a desapropriações ou remanejamentos de moradias em faixas de domínio, motivados por obras ou restrições ambientais. Informou que o novo contrato prevê o mecanismo que, mediante critérios específicos, possibilita o reassentamento ou a indenização dos envolvidos, sendo tais opções objeto de estudo pela Elovias.

Quanto à Ponte do Arranha-Céu, explicou que a intervenção visa à substituição da estrutura atual em razão de sua precariedade, não possuindo relação com as ações demolitórias por ocupação de faixa de domínio e, ao que os estudos indicam, não afetará a comunidade do entorno (Arranha Céu), situada em ponto mais adiante. No que tange às ações de demolição remanescentes da concessão anterior, ressaltou a existência de diversas soluções possíveis. Ponderou, todavia, que o direito à moradia também deve ser assegurado pelo Poder Público Municipal, tratando-se de matéria que justifica a realização de uma audiência pública específica. Por fim, ao enfatizar o mérito das questões levantadas, reafirmou que a Elovias está analisando individualmente cada caso, destacando que o contrato anterior não dispunha dos instrumentos de reassentamento e indenização agora previstos.

Complementando os esclarecimentos, o **Sr. ADIR BORGES**, representante da Elovias, reiterou o caráter de urgência das obras na Ponte do Arranha-Céu, informando que a estrutura atual opera com restrição de carga. Explicou que, em razão de novos estudos hidrológicos, a nova ponte será construída em uma cota superior à atual, o que demandará desapropriações pontuais na região — especificamente em áreas comerciais —, sem afetar diretamente os

moradores da comunidade do Arranha-Céu. Ressaltou que a concessionária já mantém diálogo individualizado com os proprietários impactados.

O representante justificou a antecipação da obra, originalmente prevista para o quinto ano de concessão, em razão do estado estrutural da ponte e da necessidade de garantir a segurança viária. Quanto aos moradores lindeiros, informou que a Elovias está elaborando um plano de reassentamento, o qual será discutido com todos os residentes, em estrito cumprimento às cláusulas contratuais e à legislação vigente. Concluiu afirmando o compromisso da concessionária em honrar suas obrigações sem abdicar da preocupação com as famílias que residem nas margens da rodovia.

Na sequência, a palavra foi concedida à **Dra. Tatiane Lanzetti, advogada do CDDH**, que ressaltou atuar como voz ativa das comunidades lindeiras. Pontuou que a regularização fundiária é um fator de melhoria para a própria rodovia, destacando que o adiamento dessa solução submete as famílias a uma pressão constante, exemplificada pelo ajuizamento de aproximadamente 50 processos judiciais apenas no último ano no trecho do Arranha-Céu.

Relembrando audiência realizada em 2023, a advogada dirigiu-se à **Sra. SIMONE GLEIZER**, da ANTT, questionando sobre os trâmites necessários para a formalização de um estudo da Agência que indicaria a necessidade de realocação de apenas seis moradias naquela localidade, caso os critérios de redução da faixa de domínio fossem aplicados.

A **Dra. Tatiane Lanzetti** também reportou a ocorrência de pelo menos três denúncias de grilagem de terras na área do Arranha-Céu este ano, sem que houvesse retorno dos órgãos competentes. Sobre este ponto específico, a **Dra. LUCIANA GADELHA** interveio esclarecendo haver recebido uma dessas demandas que foram devidamente encaminhadas à Polícia Federal para a instauração do respectivo inquérito policial. Dando sequência à sua fala, a **Dra. Tatiane** esclareceu que os responsáveis pelas vendas ilegais de terras não são os moradores da região, mas sim indivíduos que sequer residem na localidade, enquanto aqueles que compram o fazem por absoluta necessidade de moradia. Salientou que Petrópolis enfrenta um déficit habitacional crítico e que a escassez de áreas seguras para novas ocupações ou para o reassentamento de famílias torna as margens da BR-040 a única alternativa remanescente para essa população. Por fim, enfatizou a urgência de se conciliar a existência das comunidades com a operação da rodovia, defendendo a regularização das famílias já consolidadas na localidade, especialmente diante da vulnerabilidade climática do município.

Em resposta, a **Sra. SIMONE GLEIZER** reafirmou a disposição da ANTT em manter um

diálogo aberto com a população, participando das reuniões e atuando no limite das atribuições da agência reguladora. Esclareceu que, de fato, houve um estudo realizado pela concessionária anterior visando à redução da largura da faixa de domínio, o que poderia permitir a permanência de diversos moradores; contudo, com o encerramento daquela concessão, o processo foi paralisado.

A representante sugeriu que as comunidades formalizem novamente essa demanda junto à nova concessionária (Elovia) para que o pleito seja analisado e, posteriormente, submetido à ANTT. Ressaltou que a matéria é complexa e envolve questões jurídicas, ambientais e de engenharia fundamentais, uma vez que a redução de faixas de domínio não é uma prática comum no País, ocorrendo apenas em casos excepcionais. Enfatizou, por fim, que a medida exige estudos rigorosos para avaliar os impactos técnicos à segurança da rodovia, reforçando que a Agência nunca se furtou ao diálogo sobre o tema.

Complementando sua exposição, a **Sra SIMONE GLEIZER**, da ANTT retomou o tema das passarelas, esclarecendo que, embora o contrato preveja inicialmente a construção de 12 unidades, tal número não é estático. Explicou que, por se tratar de uma concessão com prazo de 30 anos, o contrato admite modificações, a fim de permitir novas intervenções na rodovia.

Informou que a viabilidade para a instalação desses equipamentos baseia-se em estudos técnicos desenvolvidos pela Infra S.A. e pela ANTT, fundamentados especialmente nos índices de atropelamento, contando com o apoio da PRF no fornecimento de dados sobre acidentes. Diante disso, orientou que o pleito para a construção de novas passarelas seja formalizado junto à concessionária Elovia para que, após a análise técnica de necessidade, a demanda seja devidamente submetida à Agência Reguladora.

Retomando o tema das passarelas, manifestou-se a **Sra. Claudia Ribeiro**, moradora do Bairro Amazonas, relatando que reside na localidade e trabalha no Rio de Janeiro, utilizando diariamente o transporte público no ponto próximo ao posto da PRF. Denunciou que, naquele trecho, os veículos trafegam em alta velocidade e frequentemente desrespeitam a sinalização, inclusive acelerando quando há pedestres na faixa.

A moradora informou ter reportado o problema à PRF, mas considerou insatisfatória a resposta de que os infratores são multados, ressaltando que a prioridade deve ser a preservação da vida e a prevenção de acidentes, e não apenas a punição administrativa. Destacou que a travessia é utilizada por crianças, idosos, cadeirantes e trabalhadores, e que a demanda pela passarela é antiga; segundo ela, a concessionária anterior chegou a sinalizar a

execução da obra, que nunca foi concretizada. Diante do crescimento populacional da região e do aumento do fluxo de pedestres, a **Sra. Claudia** manifestou profunda preocupação com a demora no atendimento ao pleito e reforçou a necessidade de uma análise urgente para a construção do equipamento, visando evitar atropelamentos e perdas de vidas.

Em resposta, a **Sra. SIMONE GLEIZER** esclareceu que, para além da construção de passarelas, existem mecanismos de sinalização que podem auxiliar na segurança, como a implementação de linhas de estímulo à redução de velocidade no leito da rodovia. Comprometeu-se a verificar, junto à concessionária, a possibilidade de adotar tais medidas de forma imediata no trecho mencionado. No que se refere especificamente à construção da passarela, a representante da ANTT reforçou a importância de que os moradores formalizem o pleito por escrito junto à Elovias para que inicie os estudos técnicos e jurídicos visando à viabilização de melhorias para a localidade.

Retomando a palavra, a **Dra LUCIANA GADELHA** reforçou a importância do diálogo estabelecido com o CDDH e enfatizou a necessidade de denunciar a atuação de grileiros que comercializam ilegalmente terrenos na faixa de domínio da rodovia. Alertou que tais indivíduos buscam se beneficiar indevidamente das indenizações previstas no contrato de concessão, o que acaba por fragilizar a legítima defesa do direito à moradia de quem reside na localidade há décadas.

Ressaltou, ademais, que, embora o direito à moradia das famílias consolidadas deva ser assegurado, o abuso de direito e as invasões para fins de exploração comercial devem ser rigorosamente rechaçados. Informou que todas as denúncias recebidas nesse sentido estão sendo encaminhadas à Polícia Federal para a instauração de Inquérito Policial. Por fim, destacou que a tarifa de pedágio também é composta pela previsão contratual de recursos destinados à indenização e ao reassentamento de moradores legítimos, ressaltando que tais valores não devem, sob hipótese alguma, beneficiar grileiros.

Na sequência, um morador da localidade (não identificado nominalmente) manifestou-se para enfatizar que inúmeras famílias residem nas margens da rodovia há cerca de 30 anos, aguardando a regularização de suas moradias. Relatou que a convivência com a Polícia Rodoviária Federal sempre foi pacífica, ocorrendo conflitos apenas com invasores recentes.

O orador expressou o temor das famílias em perderem seu único patrimônio e afirmou o desejo dos moradores de atuarem como parceiros da nova concessionária, ressaltando que a

gestão anterior não foi colaborativa. Por fim, destacou que a regularização fundiária é fundamental para que os moradores antigos tenham legitimidade para defender suas áreas contra invasões, pontuando que, sem o devido título, encontram-se atualmente na mesma situação jurídica de ocupantes irregulares.

Dando início ao terceiro bloco da audiência, dedicado ao tema da Tarifa e das Praças de Pedágio, a **Dra LUCIANA GADELHA** passou a palavra ao **Sr. Nelton Ferreira da Silva**, morador da cidade de Simão Pereira, para que apresentasse suas considerações e questionamentos sobre o impacto da cobrança e a localização dos postos de pedágio na região.

Tomando a palavra, o **Sr. Nelton**, da cidade de Simão Pereira, questionou objetivamente se a realocação da praça de pedágio da localidade será efetivada pela concessionária dentro do prazo estipulado de um ano, contado a partir da assinatura do contrato de concessão.

Antes da manifestação do representante da concessionária, **Dra LUCIANA GADELHA** aproveitou o ensejo para apresentar questionamentos adicionais sobre o mesmo tema. Informou que o Sr. Alexandre Ricardo indagou se houve a realização de estudo de impacto sobre a população de Comendador Levy Gasparian, que será afetada pelo deslocamento da praça de pedágio de Simão Pereira para o referido município e qual a motivação técnica para tal mudança e respectivos custos envolvidos na alteração da praça. Na sequência, a palavra foi concedida ao **Sr. Alexandre Ricardo Marques**, para que tecesse suas considerações detalhadas sobre o assunto.

Dando continuidade, o **Sr. Alexandre Ricardo** manifestou-se como representante do município de Comendador Levy Gasparian, para onde está prevista a realocação da praça de pedágio de Simão Pereira. Afirmou que a localização escolhida pela ANTT inviabiliza a mobilidade nos bairros de Afonso Arinos e Monte Serrat, uma vez que a ausência de vias de acesso interno obrigará os moradores a pagarem pedágio tanto para se deslocarem ao centro da cidade — onde a maioria trabalha e estuda — quanto para retornarem às suas residências.

O orador comparou a situação com a de Simão Pereira, observando que, naquele município, a população consegue acessar vias internas e deslocar-se para localidades como Matias Barbosa e Juiz de Fora (via Cotegipe) por estradas asfaltadas sem a necessidade de pagamento de pedágio. Ressaltou ser esta a primeira oportunidade de exposição do problema, alegando que o município não foi convocado para a audiência pública anteriormente realizada pela ANTT. Diante do exposto, questionou a possibilidade de revisão do local da praça, sustentando que

existem outros pontos que atenderiam ao pleito de Simão Pereira sem sacrificar a mobilidade interna e a justiça social para a população de Levy Gasparian.

Em resposta, o **Sr. CRISTIANO GIUSTINA**, representante da INFRA S.A., explicou que a referida empresa pública federal participou ativamente do projeto de estruturação da concessão. Informou que os estudos de tráfego realizados no trecho de Juiz de Fora identificaram uma evasão acentuada de pedágio ('fuga de pedágio'), o que motivou a decisão pelo deslocamento da praça. Quanto à participação social, esclareceu que a audiência pública foi devidamente divulgada no Diário Oficial e em jornais de grande circulação da região, não sendo praxe o envio de convites individuais.

Ressaltou que a alteração foi considerada benéfica para a modelagem financeira e operacional da concessão como um todo. Por fim, informou que a mudança será executada pela concessionária neste primeiro ano de contrato e que, dentro de uma margem de flexibilidade de aproximadamente cinco quilômetros, a própria concessionária definirá a localização exata da praça de pedágio.

Ainda sobre o tema acima, a **Dra LUCIANA GADELHA** indagou ao representante da INFRA S.A. se a alteração da praça teria como finalidade equalizar as distâncias entre os postos de cobrança. O **Sr. CRISTIANO GIUSTINA** esclareceu que o objetivo não é a quilometragem em si, mas a otimização baseada em estudos de tráfego. Explicou que o modelo de concessão se baseia em contagens de veículos em trechos homogêneos e que, na atual localização em Simão Pereira, identificou-se um volume de tráfego inferior ao potencial da via devido a rotas de desvio.

O representante detalhou que o reposicionamento estratégico da praça visa eliminar essa 'fuga de pedágio'. Ao trazer esses veículos para a base de pagantes, amplia-se a arrecadação total, o que permite, proporcionalmente, a redução do valor da tarifa individual para todos os usuários. Concluiu afirmando que a realocação é a ferramenta técnica necessária para sanar a perda de receita e garantir o equilíbrio financeiro da concessão com uma tarifa mais módica.

O **Sr. Nelton** retomou a palavra, identificando-se como vereador do Município de Simão Pereira, e relatou que há seis anos vem tratando da realocação da praça de pedágio junto aos órgãos competentes em Brasília. Em resposta, a **Dra LUCIANA GADELHA** informou que a demanda foi devidamente registrada para a instauração de procedimento específico no âmbito do Ministério Público Federal (MPF) para acompanhar o caso.

Dando continuidade, o **Sr. Nelton** questionou à Elovias se o prazo para a conclusão da obra de realocação seria contado a partir da assinatura do contrato ou da assunção da rodovia. O representante da concessionária esclareceu que, conforme as cláusulas contratuais, a empresa tem o prazo limite até o dia 03/11/2026 para a finalização da referida obra.

Por fim, o vereador indagou sobre a possibilidade de diálogo para a concessão de 'passagem livre' (isenção) para a comunidade de Simão Pereira, justificando o pleito pelo alto valor da tarifa. O representante da Elovias respondeu que a concessionária mantém um canal aberto para ouvir a população, mas ressaltou que qualquer proposta de alteração ou inovação na modelagem tarifária e contratual — que já passou por estudos e crivo do TCU — deve ser obrigatoriamente submetida à avaliação e aprovação da ANTT.

O **Sr. Alexandre Ricardo**, por sua vez, questionou ao **Ministério Público Federal** sobre a possibilidade de submeter seus apontamentos e as preocupações do município de Levy Gasparian ao crivo do órgão. Em resposta, a Dra. Luciana Gadelha confirmou a viabilidade da solicitação, informando que a demanda seria devidamente registrada em ata para a instauração de procedimento específico, visando acompanhar e analisar o impacto da realocação da praça de pedágio sobre a localidade.

Retomando a palavra, a **Dra LUCIANA GADELHA** anunciou o início do bloco de questionamentos especificamente voltados à tarifa de pedágio. Na ocasião, concedeu a palavra ao **Sr. Guilherme do Nascimento** para que fizesse suas considerações.

O **Sr. Guilherme do Nascimento** manifestou sua estranheza em relação ao valor da tarifa de pedágio. Pontuou que, inicialmente, o Ministro Renan Filho havia anunciado que o valor ficaria entre R\$ 17,00 e R\$ 18,00, mas que, em um período relativamente curto e com menos de um ano de concessão, a tarifa foi reajustada para R\$ 21,00. Diante disso, solicitou esclarecimentos sobre as razões que motivaram esse reajuste precoce.

Além disso, questionou os representantes da Elovias sobre o projeto da ligação Bingen-Quitandinha, indagando se a atual concessionária pretende aproveitar algum projeto de engenharia elaborado pela gestão anterior para a execução dessa obra.

O **Sr. ANDERSON BELLAS**, representante do Ministério dos Transportes esclareceu que, provavelmente, o Ministro Renan referia-se ao valor de leilão. Explicou que esse montante inicial deve ser corrigido pelo IPCA a partir da data-base do projeto — janeiro de 2023, no

caso da Elovias — que corresponde ao período de avaliação dos custos previstos. Segundo o orador, embora a concessionária tenha aplicado um desconto de 14%, a agência reguladora precisa atualizar a cifra pela inflação acumulada até o início da operação, o que elevou o preço final para R\$ 21,00. Ressaltou que o tema já passou por debates técnicos e que o valor reflete o vulto de investimentos contratuais — cerca de R\$ 10 bilhões entre CAPEX e OPEX — aliado à projeção de fluxo de veículos para os 30 anos de concessão.

Complementando a explicação, o **Sr. Elder**, representante da ANTT, reforçou os pontos detalhados em sua apresentação inicial sobre a metodologia de cálculo da tarifa. Reiterou que o valor final decorre da aplicação dos critérios técnicos e regulatórios já expostos, os quais fundamentam a estrutura tarifária aprovada para a concessão.

A **Dra LUCIANA GADELHA** retomou a palavra para prestar contas sobre a atuação do MPF, informando a existência de um inquérito civil instaurado para analisar os critérios de reajuste e a composição da tarifa de pedágio. Esclareceu os seguintes pontos, após análise detalhada de procedimento administrativo na ANTT que trata do assunto em epígrafe, que contava com cerca de 15 mil páginas:

1 - **Reajuste vs. Valor de Face:** Explicou que uma coisa é o valor da tarifa de pedágio previsto pelo edital; outra coisa é o reajuste do valor da tarifa de pedágio, que se trata de uma atualização monetária da tarifa de pedágio, em virtude da inflação. Como os estudos de viabilidade do projeto de concessão elaborados pela INFRA SA tinham orçamento dos custos e investimentos da concessão com data de janeiro de 2023, houve a necessidade de atualização monetária do valor da tarifa no período entre janeiro de 2023 a novembro de 2025, início da concessão, o que resultou na tarifa de pedágio de R\$ 21,00. Segundo laudos periciais de economia do MPF, bem como após análise efetuada pelo TCU, o reajuste da tarifa de pedágio está em conformidade com a lei. Embora se possa constatar que o reajuste da tarifa de pedágio efetuado pela ANTT está de acordo com a lei, deve-se analisar o caminho percorrido para se chegar ao valor da tarifa de pedágio previsto no edital, de fato bastante elevado.

2 - **Impacto da Cisão da Concessão:** Observou que, originalmente, o projeto de concessão da BR 040 previa uma concessão única (Belo Horizonte–Rio de Janeiro). A decisão do Ministério dos Transportes, após estudos da INFRA SA, de realizar a cisão do trecho (Belo Horizonte - Juiz de Fora e Juiz de Fora - Rio de Janeiro), com o objetivo supostamente de antecipar as obras nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte e na Nova Subida da Serra, acabou por resultar na redução da tarifa de pedágio na concessão da BR 040, no trecho

Belo Horizonte - Juiz de Fora e no aumento da tarifa no trecho Juiz de Fora–Rio de Janeiro. Tal cisão, ademais, acarretou a prorrogação da concessionária anterior no trecho Juiz de Fora–Rio de Janeiro e no atraso do novo leilão da rodovia BR 040.

**3 - Alterações no Projeto e Falta de Consulta Popular:** Ressaltou que, durante a audiência pública original realizada pela ANTT, a tarifa prevista era de R\$ 0,1368/km. No entanto, após modificações significativas no projeto — como a retirada do trecho Belo Horizonte–Juiz de Fora e de quase toda a extensão da BR-495 — o valor saltou para R\$ 0,35513/km. Esclareceu que, posteriormente, no leilão, a Elovias ofereceu um desconto de 14%, o que reduziu a tarifa para R\$ 0,30541/km. Contudo, ao ser aplicado o reajuste inflacionário acumulado entre 2023 e 2025, o valor sofreu novo aumento, atingindo o patamar final de R\$ 21,00. Pontuou, ainda, que a ANTT não poderia realizar mudanças tão substanciais no projeto de concessão sem a prévia realização de audiência pública, tanto mais em se considerando que não foi realizada audiência pública em Petrópolis, o município mais afetado pela concessão; as audiências públicas ficaram restritas ao Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte.

**4 - Isenção para Motociclistas:** Citou a existência de uma portaria do Ministério dos Transportes que prevê a isenção da tarifa de pedágio para motocicletas, em virtude de tais meios de transporte ocasionarem baixo impacto para o pavimento. Todavia, manifestou entendimento de que tal isenção integral pode ferir o princípio da justiça tarifária, uma vez que usuários de motocicletas usufruem das obras e serviços de emergência, devendo contribuir de forma proporcional.

**5 - Classificação de risco do projeto:** Destacou, ainda, que o elevado valor da tarifa decorre também do risco do empreendimento. Ressaltou que, embora se trate de um projeto de alta complexidade, um acórdão do TCU questionou a classificação de risco atribuída pela ANTT. Segundo o relatório, o projeto foi enquadrado como Nível 2, quando, pelas normas vigentes à época, deveria ser Nível 1. Essa classificação impacta diretamente na taxa de desconto, que subiu de 8,93% para 10,35% ao ano e, posteriormente, com a manutenção do Nível 2 pela agência reguladora, resultou em uma taxa de retorno de 11,17%, o que eleva a tarifa de pedágio paga pelo usuário. Esclareceu que o Tribunal questionou a necessidade de uma taxa de desconto tão elevada, visto que o edital já prevê diversos mecanismos de compartilhamento de riscos que protegem a concessionária. A Procuradora detalhou esses mecanismos, citando que o contrato estipula limites financeiros para despesas como desapropriações (cerca de R\$ 150 milhões) e para a conclusão do túnel da Serra de Petrópolis (R\$ 250 milhões); caso esses valores sejam ultrapassados, o excedente é compartilhado, podendo gerar novos aumentos na tarifa.

Além disso, mencionou outros gatilhos de compartilhamento de risco, como: **Projeção de tráfego**: se houver redução significativa no volume de veículos, o valor da tarifa pode ser impactado para reequilíbrio; **Licenciamento ambiental**: custos que superem o teto previsto para as condicionantes ambientais são compartilhados; **Proteção cambial e de insumos**: variações excessivas no preço de insumos ou no câmbio também possuem previsão de rateio de risco.

Concluiu pontuando que a decisão da ANTT em manter o enquadramento de risco mais elevado (Nível 2), apesar dos mecanismos de proteção já existentes e dos questionamentos do TCU, foi um fator determinante para o encarecimento da tarifa final.

A **Dra LUCIANA GADELHA** reiterou que, por se tratar de um tema estritamente técnico, a ANTT tem suas razões para a manutenção do referido nível de risco. Informou que o MPF constatou a existência de seis cenários tarifários apresentados pela INFRA S.A. na modelagem econômico-financeira, tendo a agência reguladora optado pelo 'Cenário 3B'. Tal escolha previu uma tarifa inicial de R\$ 18,88, em detrimento de outras opções que apresentavam valores iniciais inferiores de tarifa de pedágio.

Explicou, ainda, a existência de outros mecanismos que impactam diretamente o valor cobrado: **Fator D**: mecanismo que pode reduzir a tarifa caso a concessionária atrase a execução de obras ou descumpra parâmetros de desempenho técnico na conservação da via; **Fator A**: mecanismo que permite a majoração da tarifa em caso de antecipação de obras; ressaltou este não representa um aumento significativo pela conclusão antecipada do ponte do Arranha Céu.

Detalhou, ademais, os fatores de reclassificação tarifária, que funcionam como incentivos para que a concessionária entregue as intervenções previstas. Esses incrementos podem elevar o valor da tarifa em até 20% de forma escalonada, conforme a conclusão das etapas: 6% para o Lote 1 (obras da Serra); 6% para o Lote 2; 3% para os Lotes 3 e 4; e 5% para as obras na região metropolitana do Rio de Janeiro.

A **Dra LUCIANA GADELHA** esclareceu, ademais, a existência de uma Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF n.º 1299) em trâmite no STF, ajuizada por um partido político para questionar o valor e o reajuste da tarifa. Informou que a Procuradoria-Geral da República (PGR) já emitiu parecer pelo não conhecimento da ação,

por entender que o controle concentrado de constitucionalidade não é a via adequada para o tema, o qual deveria ser discutido em ações ordinárias, civis públicas ou populares.

No que tange à atuação direta do órgão, concluiu que, no momento, não há elementos que justifiquem o ajuizamento de uma Ação Civil Pública (ACP) pelo MPF. Ressaltou que a judicialização imediata pode não ser o melhor caminho, por acarretar insegurança jurídica ao projeto de concessão, podendo ocasionar atrasos no cumprimento do cronograma de investimentos previstos para a rodovia. Em vez disso, o MPF buscará, em interlocução com a sociedade civil e a concessionária, medidas que possam resultar na redução da tarifa respeitando o contrato, tais como: **ampliação do cronograma de obras**: observou que a tarifa é elevada devido à obrigação de entrega das intervenções em apenas cinco anos; **revisão de investimentos**: discussão sobre a redução ou repactuação de certas obras; **isenções tarifárias**: debate técnico sobre o impacto das isenções vigentes e **fontes alternativas de receita**: exploração de receitas acessórias previstas no contrato; **prorrogação do prazo de concessão**: como forma de diluir os custos ao longo do tempo.

Finalizou afirmando que essas possibilidades estão sendo discutidas com setores específicos e que o MPF levará os resultados ao conhecimento da sociedade civil no momento oportuno. Tais soluções, realizadas sob o manto do contrato de concessão vigente, demandam a concordância da concessionária.

Na sequência, participantes da plateia que não se identificaram questionaram a manutenção de praças de pedágio físicas, classificando-as como tecnologia obsoleta frente ao sistema free-flow (fluxo livre). Argumentaram que o modelo atual onera excessivamente os moradores de Petrópolis e que, em países desenvolvidos e em recentes licitações no estado de São Paulo, a cobrança eletrônica por quilômetro percorrido já é uma realidade que deveria ter sido adotada.

Outro cidadão, que se identificou como pesquisador da Fiocruz, manifestou indignação com as sucessivas alterações de trecho promovidas pela ANTT, defendendo que a agência reguladora deveria priorizar o impacto direto sobre o cidadão em suas decisões. Por fim, um participante não identificado reforçou a crítica à ausência do pagamento proporcional ao deslocamento efetivo e denunciou as péssimas condições de conservação da atual subida da serra, contrastando o estado da via com o valor cobrado.

A palavra foi concedida à **Sra. LAURA BERLINCK**, representante do TCU, que parabenizou a iniciativa do MPF e detalhou o rito de fiscalização do órgão. Esclareceu que,

antes da realização do leilão, o Ministério dos Transportes e a ANTT submetem toda a documentação ao Tribunal, que dispõe de 75 dias para analisar se as obras previstas atendem às necessidades da via e se os preços estão em conformidade com o mercado. Informou que o TCU também avalia a estrutura de incentivos, verificando se a concessionária deixaria de ser penalizada financeiramente em caso de descumprimento de obrigações contratuais.

A representante ressaltou a complexidade do projeto atual, por ser remanescente de uma concessão anterior que fracassou, e destacou o diálogo constante com a ANTT durante o processo de mitigação de riscos. Enfatizou que a concessão não se limita à execução de obras, abrangendo também a operação segura da rodovia e a prestação de serviços de socorro médico e mecânico.

Por fim, convidou a sociedade a inteirar-se sobre o contrato de concessão para fundamentar as cobranças necessárias ao longo dos 30 anos de vigência, lembrando que os cenários podem mudar e que o controle social é essencial. Reforçou que o TCU permanece à disposição para auxiliar na compreensão do documento e salientou a importância do diálogo para a geração de valor público.

Complementando a fala anterior, o **Sr. CRISTIANO GIUSTINA**, representante da INFRA S.A, discorreu sobre a modelagem econômico-financeira do contrato de concessão da BR-040. Os principais pontos abordados foram: **Elaboração do Projeto:** Explicou que a estruturação de um novo contrato baseia-se na identificação das necessidades atuais da rodovia, apuradas por meio de vistorias técnicas, diretrizes de políticas públicas do Ministério dos Transportes e da ANTT, além das contribuições colhidas em audiências públicas. Esse diagnóstico é projetado ao longo de todo o período da concessão; **Desconto do Usuário Frequente (DUF):** Ressaltou que o contrato com a Elovias prevê o DUF, mecanismo que oferece abatimentos significativos para quem utiliza a rodovia diariamente. Esclareceu que, para usufruir do benefício, é indispensável o uso do TAG (dispositivo de leitura automática), ferramenta que viabiliza a fiscalização e o controle das passagens pela concessionária. **Premissas e Fiscalização:** Detalhou que a modelagem integra premissas regulatórias e critérios rigorosos de engenharia, sendo todo o processo acompanhado por órgãos de controle antes do leilão e **Controle Social:** Ao final, enfatizou que o sucesso da concessão depende da fiscalização ativa de todos os envolvidos. Reforçou que é dever da sociedade cobrar a execução das obrigações contratuais para garantir que os serviços prestados sejam condizentes com o valor da tarifa paga.

O **Sr. NILSON GONZE**, representante da SUCON/ANTT, detalhou a estruturação do

projeto, destacando três pontos técnicos essenciais para a compreensão da operação e dos custos da concessão: 1 - **Sistema de Gerenciamento de Tráfego em Xerém (Baixada Fluminense)**: Explicou que está prevista uma reestruturação da região metropolitana do Rio de Janeiro, com a interligação de todas as vias marginais desde a praça de Xerém até a Avenida Brasil. O sistema contará com duas faixas em vias marginais em ambos os sentidos. Conforme a cláusula 16.8 do contrato, será implementado um sistema de pórticos de pedágio em cada acesso à rodovia principal. Assim, o usuário que optar pela pista principal pagará de forma proporcional ao trecho utilizado. Caso prefira o deslocamento sem cobrança, terá à disposição a via marginal. Toda a receita auferida com esse sistema será destinada à modicidade tarifária, visando reduzir o valor final do pedágio; 2 - **Risco de Tráfego e Revisão Tarifária**: Abordou a questão do volume de veículos, pontuando que, caso o tráfego aumente além das projeções — o que é esperado com a conclusão da Nova Subida da Serra —, será possível realizar uma revisão extraordinária para reduzir o valor da tarifa; 3 - **Compartilhamento de Risco no Túnel da Serra**: Esclareceu que o montante total destinado ao compartilhamento de risco nas obras do túnel é de R\$ 250 milhões (e não R\$ 150 milhões, como citado anteriormente). Ressaltou que este compartilhamento não é genérico, mas restrito a três serviços de alta incerteza técnica: geotecnia, drenagem e contenções. Destacou que itens mensuráveis antecipadamente não entram no compartilhamento, aplicando-se o risco a apenas questões geotécnicas complexas; ultrapassado o teto previsto, a concessionária absorve uma parcela do custo e a outra pode ser repassada à tarifa, mediante rigorosa verificação técnica e prestação de contas pela concessionária.

Retomando a palavra aos participantes da plateia, o **Sr. Edson Morelli** manifestou preocupação com a segurança pública no trecho da subida da Serra de Petrópolis. Relatou a ocorrência recente de um assalto na via e questionou, de forma incisiva, se o posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF), localizado no meio da serra, será reativado. O participante enfatizou que a reativação daquela unidade é fundamental para garantir o policiamento ostensivo e a proteção dos usuários que trafegam pelo local.

Sobre o questionamento do **Sr. Edson Morelli**, a **Dra LUCIANA GADELHA** esclareceu que o tema da segurança e do policiamento no trecho já é objeto de acompanhamento no inquérito civil em trâmite no MPF. Informou que, no âmbito desse procedimento, foi verificado que a Polícia Rodoviária Federal (PRF) já possui um projeto executivo pronto para a referida unidade. Na sequência, passou a palavra aos representantes da PRF presentes para que prestassem os esclarecimentos pertinentes sobre a reativação do posto e o cronograma previsto.

O representante da **Polícia Rodoviária Federal** presente confirmou a existência de um projeto executivo concluído, o qual já foi encaminhado para a gestão estratégica da instituição para as providências cabíveis. Embora tenha ressaltado que não dispunha de todos os detalhes técnicos no momento, informou que o Diretor de Administração da PRF já realizou uma visita técnica ao local. **Esclareceu, por fim, que o projeto prevê a construção de uma nova Unidade Operacional (UOP) no km 89 da rodovia, visando reforçar a segurança e o policiamento no trecho da Serra.**

Complementando a fala anterior, o **Sr. ADIR BORGES**, da Elovias, explicou que, embora a construção de um posto da PRF não estivesse prevista no contrato original, a concessionária já realizou visitas técnicas com a corporação, a qual definiu o km 89 como ponto estratégico para o atendimento de ambos os sentidos da via. Informou que a empresa está elaborando estudos em conjunto com a PRF para submeter à aprovação da ANTT, esclarecendo que a unidade será implementada para operar até a conclusão das obras da Nova Subida da Serra.

Retomando a palavra, o **Sr. Edson Morelli** questionou os representantes dos órgãos presentes sobre o motivo de as novas tecnologias não estarem sendo devidamente incorporadas nesta nova etapa da concessão da BR-040. O participante demonstrou preocupação com a modernização da via, indagando por que o projeto atual não prioriza inovações tecnológicas que poderiam otimizar a operação e a segurança da rodovia.

O **Sr. Nilson Gonze**, da ANTT, respondeu aos questionamentos sobre a modernização tecnológica, focando na implementação do sistema free-flow: 1 - **Pioneirismo e Inadimplência:** Esclareceu que o projeto da BR-040 não é o primeiro a considerar o free-flow, e que os modelos inaugurais ainda passam por análise do TCU. Apontou a inadimplência como o principal desafio do sistema: enquanto nas praças físicas a evasão é inferior a 0,5%, em projetos iniciais (como na BR-101) a inadimplência chegou a atingir entre 13% e 14% nos meses primeiros meses; 2 - **Impacto Tarifário:** Explicou que a modelagem precisa prever formas de compensar essa inadimplência para evitar que os usuários pagantes suportem um valor de tarifa mais elevado; 3 - **Eficiência Operacional:** Ressaltou que, apesar dos riscos, a tecnologia traz benefícios claros, como a economia em obras de infraestrutura de praças e redução de gastos com mão de obra e 4 - **Redução de Custos:** Informou que o projeto atual já apresenta avanços ao substituir o modelo de 07 praças de pedágio físicas por 14 pórticos, o que resultará em uma redução do custo operacional, embora o risco da inadimplência ainda seja o fator que demanda maior cautela na administração da concessionária.

O **Sr. Luciano Moreira**, Diretor da CPTrans, manifestou a indignação da população de Petrópolis com os descumprimentos da concessão anterior e questionou a ANTT sobre o destino dos trechos que serão municipalizados após a conclusão do túnel. Em relação à ligação Bingen-Quitandinha, reafirmou o compromisso do município com testes de reversão de faixa baseados em dados reais e na escuta à comunidade. Por fim, demonstrou preocupação com a taxa de retorno de 11,17% frente à capacidade de pagamento dos usuários e indagou sobre o cronograma da Comissão Tripartite, cobrando mecanismos rigorosos de controle para evitar que novos reequilíbrios contratuais e a judicialização repitam o fracasso do modelo passado.

A **Sra. SIMONE GLEIZER** respondeu que o controle da concessão será realizado por meio das reuniões tripartites (mínimo de duas vezes ao ano), além da fiscalização do MPF, TCU e da própria ANTT. Destacou o mecanismo de revisão quinquenal, que permite ajustes tarifários periódicos para mais ou para menos. Informou que a primeira reunião da comissão tripartite está agendada para o dia 09 de abril, às 14h, de forma virtual, com ata disponibilizada posteriormente no site da agência. Por fim, ressaltou que a ANTT estuda formas de ampliar a participação social para que os anseios da população sejam considerados por ocasião das revisões do contrato.

A **Sra. Marta Sueli**, representante da associação do bairro Parque São Vicente, informou que entregaria à Elovias e ao MPF cópia de um laudo técnico pericial, encomendado pela associação, sobre o contorno do bairro. O documento visa demonstrar a inviabilidade da passagem de trânsito por dentro do local na ligação Bingen-Quitandinha.

Por sua vez, a **Sra. Gelza Gatera**, Diretora do CEDERJ/Polo Petrópolis, parabenizou a fala da procuradora e criticou a dificuldade para a construção de uma passarela na comunidade do Amazonas, argumentando que tal demanda de segurança é ínfima diante do volume de riscos compartilhados no contrato. Ressaltou que o cumprimento de prazos é obrigação da concessionária e questionou o impacto do alto valor do pedágio no projeto 'Petrópolis, Cidade Universitária', destacando o prejuízo ao acesso de professores e estudantes ao ensino superior e o reflexo negativo no desenvolvimento da cidade. Por fim, indagou sobre as medidas do edital para mitigar impactos ambientais em áreas sensíveis e unidades de conservação, manifestando preocupação com a fauna silvestre e riscos às pessoas durante as intervenções.

Em resposta, a **Dra LUCIANA GADELHA** esclareceu que as intervenções rodoviárias seguirão estritamente as diretrizes da licença ambiental concedida pelo IBAMA, a qual já prevê diversas medidas de proteção à fauna e mitigação de impactos, assegurando o

cumprimento desses requisitos no próprio licenciamento. Quanto ao impacto do valor do pedágio sobre estudantes e professores e seu reflexo no projeto universitário da cidade, informou que o tema está sendo devidamente verificado.

O **Sr. ELDER DE SOUZA**, representante da ANTT, complementou a resposta esclarecendo os mecanismos de ajuste tarifário vinculados ao cronograma de obras. Explicou que a antecipação ou o atraso de uma intervenção não gera bônus ou ônus direto à concessionária, mas sim o deslocamento do delta tarifário correspondente. Dessa forma, caso uma obra seja antecipada, o aumento tarifário previsto para aquele investimento também é antecipado; inversamente, se o prazo não for cumprido, a concessionária não recebe o incremento na tarifa. Segundo o representante, esse modelo garante o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, ajustando a remuneração estritamente à execução do projeto.

A **Sra. Angélica Domingas**, Diretora da Escola Municipal Leonardo Boff, relatou os impactos sofridos pela Comunidade do Contorno devido às obras inacabadas do túnel e apresentou reivindicações urgentes de segurança e manutenção. Solicitou a reposição da placa indicativa da escola, destruída em um acidente, e a reparação da calçada entre o Motel Play Love e o viaduto Galdino Pimentel para proteção dos pedestres. Cobrou maior frequência na roçada do matagal nas comunidades lindeiras, ressaltando que a vegetação alta oculta a sinalização e coloca em risco quem atravessa a rodovia. Além disso, pediu melhorias na iluminação e o uso de pintura refletiva de alta visibilidade devido à forte neblina na região, finalizando com um apelo pela preservação e segurança na travessia de animais silvestres.

O **Sr. ADIR BORGES**, representante da Elovias, esclareceu que o contrato prevê a revitalização completa da sinalização nos primeiros doze meses, estando a empresa atualmente na fase de recuperação das placas mais deterioradas. Solidarizou-se com a **Sra. Angélica** quanto aos riscos da neblina e solicitou que o pedido de reparo na calçada fosse formalizado junto à concessionária para análise e posterior submissão à ANTT. Sobre a roçada, informou que diversas equipes estão atuando, mas ressaltou que o clima local acelera o crescimento da vegetação; explicou ainda que, devido à topografia, a vegetação não pode ser removida, apenas podada, para evitar processos de erosão e garantir a proteção do solo.

A **Sra. Sueli Mello**, moradora de Itaipava e professora da UFF, relatou que, apesar das melhorias nas obras próximas à Comunidade do Arranha-Céu, motoristas de caminhão têm removido a sinalização de proibição da ponte do Arranha Céu para trafegar pela Estrada União e Indústria, visando fugir do alto valor do pedágio de Areal. Denunciou também a precariedade das calçadas, que muitas vezes são inexistentes ou obstruídas por postes,

forçando pedestres a dividirem a pista com carretas. Diante desse cenário de risco, questionou quais medidas serão tomadas para coibir a evasão de pedágio por vias urbanas e garantir a segurança dos pedestres.

O **Sr. ADIR BORGES**, representante da Elovias, esclareceu que a concessionária está cumprindo as obrigações contratuais ao executar as obras da ponte do Arranha-Céu. No entanto, reconheceu que o local tornou-se um ponto de fuga para motoristas que evitam o pedágio, confirmando que o contrato atual prevê apenas a construção da ponte, sem solução imediata para o problema de tráfego e segurança levantado pela **Sra. Sueli**. Classificou a situação como um 'efeito colateral' que preocupa a concessionária e ressaltou a necessidade de estudos mais aprofundados para resolver essa dificuldade.

O **Sr. André Alves**, liderança da comunidade do Quitandinha, solicitou atenção especial à comunidade do Amazonas, destacando a vulnerabilidade social e a presença de pessoas com deficiência na localidade. Manifestou forte oposição à implementação da ligação Bingen-Quitandinha através da comunidade, relatando que, em reunião ocorrida no dia 04, os moradores rejeitaram a realização de testes de trafegabilidade no local, afirmando que a comunidade não deve servir de 'laboratório'. Ressaltou que, apesar de estudos prévios na gestão anterior, tragédias ocorreram na Comunidade do Contorno, e denunciou a ausência de estudos técnicos para a passagem da via pelo Amazonas. Por fim, apelou à ANTT para que impeça a medida, alertando para os riscos que o aumento do tráfego traria às crianças e moradores.

O **Sr. Luis Carlos**, por sua vez, ponderou que o projeto carece de atualização tecnológica e ambiental, afirmando que tais aspectos foram subestimados nas apresentações. Defendeu que a concessão precisa ter uma 'visão de futuro', argumentando que a oferta de internet 4G é insuficiente para a evolução do setor automotivo; sugeriu a instalação de infraestrutura (tubulação) para suporte a carros autônomos, que demandam antenas próximas e conexão de alta performance. No âmbito ambiental, ressaltou a importância global da preservação da vegetação e das unidades de conservação presentes na área da concessão — a Reserva Biológica do Tinguá e o Parque Nacional da Serra dos Órgãos —, instando que o projeto seja adequado para garantir a integridade dessas reservas.

Aproximando do fim do audiência, a palavra foi dada ao **Sr. Joelson Seabra**, morador do bairro Fazenda Inglesa, denunciou a precariedade da sinalização e manutenção nas saídas do bairro para a rodovia, lembrando um acidente fatal ocorrido no Rocio devido à falta de sinalização. Classificou o cruzamento principal como extremamente perigoso e reivindicou a

instalação de dispositivos de redução de velocidade (quebra-molas ou 'pardal'), além de melhorias na iluminação e reposição dos refletores ('olhos de gato'). Apontou que a drenagem está comprometida por canaletas sujas e pelo fechamento de saídas de água pela concessionária anterior, fazendo com que a água do Morro do Gavião invada a pista, gerando risco de derrapagens. Por fim, solicitou à Elovias que a sinalização seja priorizada e criticou o método atual de capina, defendendo o uso de roçadeiras em vez de tratores para um serviço mais eficaz.

O **Sr. ADIR BORGES**, da Elovias, ponderou que a concessionária está em operação há pouco tempo e priorizando os pontos de maior urgência, comprometendo-se a enviar uma equipe ao local para solucionar os problemas de sinalização relatados. Esclareceu, ainda, que o contrato prevê a instalação de um dispositivo no Km 74 (Fazenda Inglesa) para a criação de uma passagem em desnível, o que eliminará o atual cruzamento e os riscos a ele associados.

A **Dra LUCIANA GADELHA** enfatizou ao **Sr. Joelson** que todas as suas pontuações estavam sendo devidamente registradas em ata por sua assessoria e informou que o MPF oficiará a Elovias sobre os problemas relatados. Esclareceu, ainda, que a **Sra. CLAUDIA HAAS**, perita em engenharia do MPU, realizaria uma perícia na rodovia naquela mesma semana, oportunidade em que verificaria pessoalmente os pontos críticos abordados pelo morador.

No encerramento da audiência, a **Dra LUCIANA GADELHA** agradeceu a participação de todos, apresentando os seguintes **encaminhamentos da audiência pública**: a) o MPF realizará reuniões trimestrais com a ANTT para acompanhar as pautas da **Comissão Tripartite**, com foco especial no acompanhamento do cronograma das obras previstas no âmbito da concessão, notadamente da Nova Subida da Serra e no monitoramento das obras do túnel, estando a primeira reunião agendada para o dia 09-04, 14h; b) a perita **CLAUDIA HAAS** realizaria inspeções na rodovia BR 040-Juiz de Fora - Rio de Janeiro naquela mesma semana, incluindo os pontos citados pelo **Sr. Joelson**, com o posterior encaminhamento do laudo pericial à Elovias e à ANTT, para adoção das providências cabíveis; c) o MPF manteria a atuação sobre as tarifas de pedágio dentro dos limites do contrato de concessão; d) acolheu o requerimento da **Sra. Carla (CDDH)** para uma reunião específica sobre moradias no entorno da BR-040; e) confirmou agenda com a **Sr. Luciano Moreira (CPTrans)** para tratar da ligação Bingen-Quitandinha, ocasião em que as demandas das comunidades do Amazonas e do Parque São Vicente seriam devidamente consideradas. f) a instauração de procedimento tratando da alteração da Praça de Pedágio de do município de Simão Pereira para o município de Comendador Levy Gasparian.

Ainda nos encaminhamentos, **uma participante** questionou a Elovias sobre a existência de projeto para uma rotatória visando evitar que a ligação Bingen-Quitandinha atravessasse o Parque São Vicente. O **Sr. ADIR BORGES** respondeu que não há projeto nesse sentido, e que a previsão contratual é, com a conclusão da nova subida da serra no quinto ano, que o trecho antigo seja apenas pavimentado e conservado até o fim da concessão. A **Sra. Carla** (CDDH) sugeriu que a concessionária instale placas de advertência em terrenos alvos de grilagem, proibindo vendas e construções e defendeu que o cadastramento dos moradores do entorno seja feito mediante diálogo próximo com a comunidade. Sobre este último ponto, a **Dra LUCIANA GADELHA** reiterou que o tema será aprofundado na reunião específica sobre moradia a ser agendada.

Ficou registrado, ainda, o recebimento de contribuições por escrito entregues à **Dra LUCIANA GADELHA** para análise e instrução do procedimento. Os documentos foram apresentados pelas seguintes instituições e movimentos: a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), que entregou o relatório final do projeto '*Oficinas de Educação Popular em Direito Ambiental, Agrário e Urbanístico*'; a Associação Comercial e Empresarial de Petrópolis (ACEP); o Conselho Municipal de Turismo; os moradores do Parque São Vicente, que apresentaram um *Laudo Técnico de Preservação* da referida área; e o movimento Petrópolis 30.

Por fim, a **Dra LUCIANA GADELHA** agradeceu a presença de todos, manifestando especial gratidão àqueles que permaneceram até o término da audiência. Estendeu os agradecimentos à Polícia Rodoviária Federal (PRF), aos representantes dos órgãos que compuseram a mesa e à equipe do MPF responsável pela organização do evento. Com o cumprimento da pauta prevista, declarou encerrados os trabalhos.

A presente memória foi lavrada por mim, **GISELE DE OLIVEIRA**, Assessora-Chefe do Gabinete do 3º Ofício da PRM-Petrópolis, e, após lida e achada em conformidade, vai assinada pela Excelentíssima Procuradora da República, **Dra. LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA**.

**LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA**  
PROCURADORA DA REPÚBLICA

**GISELE DE OLIVEIRA**  
**ASSESSORA-CHEFE DO GAB/3.ºOFÍCIO**



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**

Assinatura/Certificação do documento **PRM-PTP-RJ-00002251/2026 ATA**

.....  
Signatário(a): **LUCIANA FERNANDES PORTAL LIMA GADELHA**

Data e Hora: **24/03/2026 15:49:08**

Assinado em nuvem

.....  
Signatário(a): **GISELE DE OLIVEIRA**

Data e Hora: **25/03/2026 14:56:41**

Assinado com login e senha

.....  
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave 6f545d10.63089a31.d249a6de.b08d5c41