



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A GESTÃO, INFRAESTRUTURA VIÁRIA E INTERVENÇÕES OPERACIONAIS NAS RODOVIAS ADMINISTRADAS PELA EPR VIAS DO CAFÉ EM VARGINHA E REGIÃO

Aos nove dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e cinco às 18h, no Plenário da Câmara Municipal de Varginha, realizou-se audiência pública proposta pelo Vereador Dandan, com o objetivo de debater temas relacionados à concessão das rodovias administradas pela EPR Vias do Café. Esta audiência pública foi solicitada mediante a Indicação 554/2025.

Composição da Mesa de Autoridades: Foram convidados a compor a mesa principal o Vereador Dandan, proponente e presidente da audiência; Vereadora Ana Rios; Vereador Davi Martins; Sr. Diogo Santiago, Diretor-Presidente da EPR Núcleo Minas; Sr. José Salim, Diretor-Executivo da EPR Vias do Café; Sr. Edilson Rabelo, representante da Associação Comercial e Industrial de Varginha – ACIV. Assentos laterais: Compuseram também o dispositivo lateral: Sr. Mateus Paiva, representando o Porto Seco e a LIV Logística; Sra. Maria da Penha Neves Viana, representante do Sindicato dos Caminhoneiros do Sul de Minas; Ex-vereador Cabo Valério. Registrou-se ainda a presença do Corpo de Bombeiros Militar, Guarda Municipal, intérpretes de Libras e munícipes presentes no plenário. Foram recebidas e lidas as justificativas de ausência dos vereadores Alexandre Prado, Bruno Leandro e Zilda Silva, que, por compromissos assumidos anteriormente, não puderam comparecer. **Abertura dos Trabalhos:** O Vereador Dandan declarou aberta a audiência pública, informando que o objetivo central era obter esclarecimentos sobre obras em andamento e previstas, tarifas de pedágio, manutenção das vias e impactos locais decorrentes da concessão. Agradeceu a presença dos vereadores, representantes institucionais, autoridades e munícipes, mencionando nominalmente sua esposa e filho, presentes no plenário. O presidente esclareceu que, em momento prévio, realizou visita técnica ao grupo EPR, acompanhado dos vereadores Ana Rios e Bruno Leandro, ocasião em que diversos pontos foram discutidos. Registrou os assuntos previamente tratados: Possibilidade de redução do valor do pedágio. Adiantamento das obras da trincheira da Avenida Princesa do Sul, inicialmente prevista para o sexto ano de concessão, incluindo estudo sobre realocação contratual de valores e redução de acostamentos. Possibilidade de construção de trincheira em frente ao Parque de Exposições, na saída para Três Corações. Construção de rota alternativa para melhoria do fluxo local e regional. Implantação de sistema de pesagem dinâmica 24h (*high speed weigh-in-motion*). Implantação de contorno na área urbana de Varginha, entre os km 225 e 241, já pré-autorizado pela concessionária. Duplicação da Avenida do Contorno entre o trevo de acesso ao bairro Parque Mariela e o Posto Líder, sentido Três Pontas. Melhoria do nível de serviço das rodovias, com aprimoramento dos sistemas de monitoramento e identificação de pontos críticos, com destaque para a Avenida Princesa do Sul. Possibilidade de instalação de câmeras ao longo das rodovias, uma vez que atualmente estão restritas às praças de pedágio. Formas de custeio dos investimentos já pré-autorizados. Em seguida, o presidente orientou sobre a dinâmica dos trabalhos: manifestações iniciais das autoridades, seguidas de questionamentos. Solicitou objetividade aos

CÂMARA MUNICIPAL DE VARGINHA/MG

Praça Governador Benedito Valadares, nº 11, Centro. 37002-020, Varginha – MG
E-mail: camara@varginha.mg.leg.br | Site: varginha.mg.leg.br | (35) 3219-4757



participantes e respeito ao tempo limite de cinco minutos. **Manifestações das Autoridades:** 1. Vereadora Ana Rios: Cumprimentou as autoridades presentes e relatou que, na visita realizada à EPR, os vereadores foram bem recebidos, receberam esclarecimentos e consideraram oportuno trazer o debate à Câmara para que a população tivesse acesso às informações e pudesse sanar dúvidas, especialmente diante de desinformações circulantes. Reforçou a importância de transparência e diálogo, uma vez que a rodovia impacta toda a população. 2. Vereador Davi Martins: Cumprimentou as autoridades presentes e destacou ter participado da audiência pública realizada em 2024, ainda como munícipe, ocasião em que ouviu compromissos, prazos e cronogramas apresentados pela EPR. Registrou que a cobrança de pedágio, iniciada em julho de 2024 no valor de R\$ 14,30, encontra-se atualmente em R\$ 15, após um ano e cinco meses, e que é natural que a população exija resultados proporcionais ao valor pago. Ressaltou a importância da transparência e elogiou a realização da audiência. 3. Representantes da EPR Vias do Café – apresentação técnica: O presidente concedeu a palavra ao Sr. Diogo Santiago e ao Sr. José Salim, que dispuseram de 15 minutos para apresentação institucional. O Sr. Diogo Santiago agradeceu a oportunidade, reforçou a relevância das audiências públicas para alinhamento com as demandas da população e destacou que contratos de concessão possuem duração de 30 anos, sendo necessário ouvir continuamente os municípios para adequações. Apresentou panorama geral da EPR em Minas Gerais: 1.515 km de rodovias concessionadas; Atuação em 60 municípios; Três sedes (Uberlândia, Pouso Alegre e Varginha); Investimentos previstos de R\$ 17,4 bilhões ao longo do contrato; Certificações de governança e conformidade; Poder concedente: ARTEMIG. Destacou que a EPR é hoje o terceiro maior operador de rodovias do país, com sete ativos. Informou que, em pouco menos de três anos de atuação, já foram investidos R\$ 2,2 bilhões e gerados mais de 6.000 empregos diretos e indiretos. Mencionou 107 mil veículos/dia circulando no sistema, mais de 40 mil atendimentos médicos e mecânicos realizados e valores significativos recolhidos em ISSQN aos municípios. Relatou, ainda, as obras já executadas: mais de 9 milhões de m² de recuperação de pavimento; 255 mil toneladas de CBUQ aplicadas; 58 trevos iluminados; 13 mil km de sinalização horizontal; 167 km de defensas metálicas instaladas. Apresentou números operacionais: mais de 35 mil atendimentos mecânicos; mais de 5.500 socorros médicos; frota operacional composta por ambulâncias, guinchos, caminhões-pipa e boiadeiros; 17 bases de atendimento ao usuário; três centros de controle operacional. O expositor trouxe indicadores de segurança viária e reduções já observadas nos acidentes fatais em diferentes trechos das concessões, destacando a importância da atuação preventiva e da melhoria do pavimento. Ressaltou a implantação de tecnologia de previsão climática e ações preventivas em períodos de chuva. O representante mencionou ações sociais e comunitárias, programas de treinamento com forças de segurança e implementação de projetos educacionais como o *IRAP for Schools*. Informou ainda a implantação do sistema de pesagem em movimento e do pedágio eletrônico experimental, destacando seu impacto na ampliação da arrecadação e possível redução tarifária, considerando que menos de 50% dos usuários pagam pedágio atualmente. Por fim, iniciou explicações sobre a estrutura tarifária e



modelagem das concessões, ressaltando que todos os parâmetros foram definidos pelo estudo elaborado pelo BNDES na fase prévia ao leilão. Foi apresentado panorama geral da malha viária sob concessão, destacando-se que ela se inicia na Rodovia Fernão Dias, no município de Lavras, passando por Nepomuceno e Coqueiral até Boa Esperança, com prolongamento em direção a Santana da Vargem e Alfenas, bem como ramificação que alcança Três Pontas e Varginha. Informou-se, ainda, que na MG-491 o trecho concedido se inicia em Três Corações, passando por Varginha, Elói Mendes, Paraguaçu, Alfenas, Monte Belo, Muzambinho e Guaxupé, até São Sebastião do Paraíso. Foram mostradas as localizações das praças de pedágio e das bases operacionais, esclarecendo-se que a concessionária dispõe de equipes de atendimento com ambulâncias, guinchos leves e pesados, viaturas de inspeção e caminhões especiais, operando 24 horas por dia. Relatou-se que já foram investidos aproximadamente R\$ 483 milhões até o segundo trimestre, gerando mais de 1.220 empregos diretos e indiretos. A malha registra fluxo aproximado de 35 mil veículos por dia, e a concessionária já repassou valores aos 22 municípios abrangidos. Apresentaram-se os principais investimentos previstos: implantação de 30 km de faixas adicionais, execução de 48 dispositivos, duplicação de 7,6 km no trecho de serra entre Varginha e Três Corações, construção de 56 pontos de ônibus, implantação de 236 km de acostamentos e execução de 59 acessos. Foram informados, ainda, dados de atendimentos realizados desde o início da operação, bem como o funcionamento do Centro de Controle Operacional e o telefone 0800 destinado às ocorrências. Os representantes destacaram ações sociais desenvolvidas, como o projeto educativo “Vrum Vrum”, aplicado recentemente em Varginha, com participação de mais de 2.000 alunos, a instalação da “Transitolândia” e programas de capacitação de professores. Explicou-se, também, o funcionamento do programa DUF – Desconto de Usuário Frequente, detalhando-se a redução progressiva de tarifas para usuários cadastrados com tag eletrônica, especialmente na praça de Três Corações, demonstrando-se os percentuais e a variação acumulativa conforme a quantidade de passagens mensais. Concluída a apresentação, foi aberta a palavra aos vereadores. O Presidente registrou o entendimento da Casa acerca dos impactos iniciais da instalação das praças de pedágio, sobretudo em razão da proximidade de Varginha com a Fernão Dias, o que gerou prejuízos a empresas locais. Ressaltou que, apesar dos descontos apresentados, a população ainda enfrenta dificuldades para adaptação. Enfatizou que o Governo do Estado não manteve adequadamente as rodovias antes da concessão, o que contribuiu para a atual situação, e que a expectativa era de que o Estado pudesse arcar com as melhorias necessárias, evitando a privatização. O Presidente destacou, contudo, que a audiência pública tinha como objetivo discutir melhorias urgentes, entre elas a construção da trincheira nas proximidades do Automóvel Clube, demanda já apresentada em audiência anterior pelo ex-vereador Cabo Valério. Relatou congestionamentos intensos no horário de pico, risco evidente de acidentes e a necessidade de solução imediata. Foram ainda mencionadas outras intervenções solicitadas pela população, como as relativas ao entorno do Parque de Exposições, ao trevo próximo a Plínio Salgado e à saída para Três Pontas, todos pontos que registram grande retenção de tráfego.



Solicitou-se esclarecimento sobre a possibilidade de antecipação das obras contratuais e sobre a garantia de que eventual ampliação do uso de pedágio eletrônico resultaria, de fato, em redução tarifária para os usuários. Em resposta, o representante da concessionária informou que a trincheira está prevista para o sexto ano do contrato e que, apesar da possibilidade de antecipação, ainda não há projeto elaborado, o que dificulta fixar prazos. Ressaltou que obras urbanas requerem planejamento complexo, com desvios e coordenação com a Prefeitura, podendo, entretanto, ser estudadas em cooperação entre concessionária, Município e Estado. A concessionária esclareceu que outras intervenções solicitadas também podem ser incluídas na concessão, mediante aditivos, ou executadas diretamente pelo Estado ou pelo Município, cabendo à concessionária apenas a operação posterior. Citou-se o exemplo do contorno de Andradas, cujo projeto foi elaborado pela concessionária, mas cuja execução deverá ser realizada pelo Governo do Estado. O Presidente contrapôs afirmando que, a seu ver, não seria adequado transferir ao Governo do Estado a responsabilidade pelas intervenções, uma vez que a empresa já está arrecadando tarifas e, portanto, deve investir recursos próprios nas melhorias necessárias, evitando que o custo recaia novamente sobre a população. Na sequência, o Presidente franqueou a palavra à Vereadora Ana Rios, que retomou a discussão acerca das intervenções necessárias ao longo da rodovia que atravessa o perímetro urbano de Varginha. A vereadora registrou que, em momento anterior, encaminhou indicação e ofício à EPR solicitando informações sobre a construção da trincheira nas proximidades da entrada da cidade, próximo aos postos de combustíveis. Manifestou preocupação também com o trecho situado em frente ao Parque de Exposições, destacando que a rodovia corta a malha urbana e apresenta diversos pontos de elevado fluxo e riscos, especialmente em áreas que, ao longo dos anos, receberam novos bairros e empresas. A vereadora relatou que, em resposta encaminhada pela EPR, foi informado que o contrato de concessão não contempla a construção de dispositivo viário (rotatória ou trincheira) naquele segmento. Salientou que, durante reunião realizada na concessionária, havia compreendido que algumas dessas obras constavam no planejamento, ainda que dependentes de aditivos. Ressaltou que, sendo Varginha uma cidade de porte regional e com diversos trechos críticos, seria imprescindível que o contrato considerasse tais intervenções. Mencionou, ainda, a necessidade urgente de vias marginais ao longo da Avenida do Contorno, considerando que moradores e usuários utilizam a rodovia para deslocamentos entre bairros, expondo-se a riscos. Solicitou, ao final, esclarecimentos específicos sobre o que está ou não previsto contratualmente. Em resposta, o representante da concessionária informou que, quanto à Avenida Plínio Salgado, está prevista a implantação de um dispositivo (trevo) no 20º ano da concessão, com possibilidade de antecipação mediante solicitação formal do Estado. Informou, ainda, que entre esse ponto e a saída para Três Pontas há previsão contratual de implantação de marginal e acostamentos. Relatou existir investimento pré-autorizado pelo Estado para futura duplicação da Avenida do Contorno, no trecho compreendido entre o trevo da Plínio Salgado e o acesso a Três Pontas. Acerca do dispositivo mencionado pela vereadora, situado em frente ao Parque de Exposições, o representante esclareceu que ele não consta no contrato, mas que a empresa Porto Seco

CÂMARA MUNICIPAL DE VARGINHA/MG

Praça Governador Benedito Valadares, nº 11, Centro. 37002-020, Varginha – MG
E-mail: camara@varginha.mg.leg.br | Site: varginha.mg.leg.br | (35) 3219-4757

Página 4 de 20



elaborou e doou ao Estado o projeto técnico da intervenção. Informou que o projeto já se encontra concluído e que estão sendo programadas reuniões presenciais em Belo Horizonte para discutir sua possível inclusão no contrato de concessão. Acrescentou que o Porto Seco também doou o projeto do contorno rodoviário de Varginha, identificado como uma das soluções de maior impacto para o problema do trânsito urbano. Trata-se de investimento igualmente pré-autorizado pelo Estado, ainda fora do escopo contratual. O representante reforçou que os investimentos previstos são fiscalizados rigorosamente e que a concessionária está obrigada a executá-los conforme estabelecido. Ressaltou, porém, que inclusões de novas obras dependem de deliberação do Estado e da capacidade de financiamento. Explicou que, no processo licitatório, algumas intervenções chegaram a ser estudadas, mas foram retiradas do contrato porque elevariam a tarifa a níveis considerados inviáveis ao usuário. Por essa razão, alguns projetos foram classificados como “pré-autorizados”, cabendo ao Estado definir sua inclusão futura. O expositor detalhou, ainda, as três formas de viabilizar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato para inclusão de novas obras: a) aumento de tarifa, hipótese rejeitada pela concessionária, pelo Estado e pela população; b) ampliação do prazo da concessão, considerada desvantajosa por alongar de forma excessiva o contrato sem proporcional benefício ao usuário; c) aporte de recursos externos (governo estadual, federal ou emendas parlamentares), atualmente o mecanismo adotado para antecipações e novos investimentos. Em seguida, reforçou explicações sobre a política tarifária e sobre o Desconto de Usuário Frequentemente – DUF. Destacou que a tarifa de referência é superior à praticada na Fernão Dias, porém usuários frequentes com *tag* eletrônica podem chegar a pagar valores muito inferiores, inclusive simbólicos. Esclareceu que, em determinadas praças, a partir da 15ª passagem mensal no mesmo sentido, o valor cai a R\$ 0,01, e após essa faixa, o desconto chega a 100%. Ressaltou, ainda, que esse mecanismo está previsto no contrato da EPR, mas não existe nas concessões mais antigas. O representante enfatizou a necessidade de ampliar a divulgação do DUF para que os usuários, especialmente aqueles com menor renda, possam usufruir dos descontos. Explicou que o benefício é automático para todos que utilizam *tag* eletrônica — fornecida gratuitamente por várias instituições financeiras — e que a ausência do dispositivo implica pagamento integral da tarifa em todas as passagens. Em seguida, o Presidente concedeu a palavra ao Vereador Davi Martins, que agradeceu a oportunidade e registrou que diversas questões já haviam sido esclarecidas nas apresentações anteriores, especialmente aquelas relativas à duplicação entre Varginha e Três Corações, à trincheira urbana, às rotatórias e trevos, à estrutura de atendimento ao usuário e ao Desconto de Usuário Frequentemente – DUF. O vereador informou, contudo, ter permanecido com dúvida acerca do Imposto Sobre Serviços – ISS repassado ao Município de Varginha. Recordou que, em reunião realizada em 2024, havia sido mencionado que o município receberia aproximadamente R\$ 750.000,00 anuais. Solicitou, assim, que fossem informados os valores efetivamente repassados em 2024 e 2025, a fim de verificar se correspondem ao projetado pela concessionária. Em resposta, o representante da EPR agradeceu a pergunta e explicou que o ISS corresponde a um percentual incidente sobre a receita real da concessionária, razão pela



qual pode variar de acordo com a arrecadação efetiva. Informou que o rateio do imposto entre os municípios é proporcional à extensão da rodovia situada em cada território. Esclareceu que, embora não dispusesse dos valores exatos naquele momento, a equipe técnica realizaria o levantamento e encaminharia ao vereador posteriormente. Destacou que, no exercício de 2024, a arrecadação correspondeu apenas a meio ano de operação, uma vez que os serviços tiveram início em 23 de julho. Afirmou, ainda, que para 2025 a arrecadação certamente seria maior. Acrescentou que não apenas a concessionária recolhe ISS, mas também todas as empresas prestadoras de serviços contratadas para execução de obras e manutenção. Na sequência, foi franqueada a palavra ao senhor Edilson Rabelo, representante da Associação Comercial de Varginha – ACIV, que saudou os presentes e registrou que, desde o início da implantação do pedágio, a entidade acompanhou o processo avaliando tanto os benefícios decorrentes da melhoria das rodovias quanto os impactos tarifários sobre o comércio local. Ressaltou que Varginha exerce função regional e que as tarifas têm influenciado significativamente na redução do fluxo de consumidores provenientes de outros municípios, especialmente após a implantação do *shopping center*, cuja área de influência também é regional. Informou que a ACIV encaminhou diversos ofícios solicitando revisão dos valores e que alguns chegaram a ser arquivados. Reforçou que a entidade continuará acompanhando e colaborando com o Poder Legislativo e com a concessionária ao longo da execução da concessão, que possui vigência de 30 anos. O representante da EPR retomou a apresentação e passou a exibir os investimentos já realizados na região de Varginha, destacando: 98 km de restauração de pavimento; mais de 200 km de sinalização horizontal; mais de 1.000 placas de sinalização vertical; mais de 8.000 unidades de tachas refletivas; e 2 km de defensas metálicas. Em seguida, apresentou os investimentos previstos contratualmente: a) Ano 4 (2027) – reforço e alargamento da ponte sobre o Rio Verde, no km 233; b) Anos 4, 5 e 8 (2027, 2028 e 2031) – implantação de 10 km de acostamentos entre os km 233 e 253 da CMG-491; c) Ano 6 (2029) – conclusão de 4 km de faixa adicional na MG-167, sentido Três Pontas; implantação da interseção em desnível (trincheira urbana); e execução de 1,49 km de vias marginais entre os km 243 e 244 no trecho urbano; d) Ano 8 (2031) – duplicação do trecho de serra, totalizando 7,6 km, com correção de 2,21 km de curvas críticas, reforço e alargamento das pontes do Rio Verde e da Palmela, construção de novas pontes paralelas e implantação de dois retornos operacionais, além de rotatória alongada no trevo da Walita. A Vereadora Ana pediu esclarecimentos sobre a localização exata das vias marginais, e foi informado que se situam no trecho urbano, nas proximidades da trincheira, entre o ponto mais elevado da rodovia e o início das marginais já existentes, correspondendo à complementação da via lateral. O representante prosseguiu informando que, para a Avenida Plínio Salgado, está previsto para o ano 8 o dispositivo em desnível do tipo diamante, localizado no km 43+40 da MG-167. Para o ano 20, estão previstas faixas adicionais, uma travessia de pedestres (*safety box*), rotatória alongada nas proximidades do Posto Líder e acostamentos. Informou, ainda, que a duplicação da Avenida do Contorno, desde a Plínio Salgado até o Posto Líder, é um investimento pré-autorizado pelo Estado, mas não integra o contrato. Afirmou que tal obra exigiria implantação

CÂMARA MUNICIPAL DE VARGINHA/MG

Praça Governador Benedito Valadares, nº11, Centro. 37002-020, Varginha – MG
E-mail: camara@varginha.mg.leg.br | Site: varginha.mg.leg.br | (35) 3219-4757

Página 6 de 20



de marginais e que, por se tratar de pré-autorização, o Estado já reconhece sua importância, embora ainda sem previsão de execução contratual. Por fim, esclareceu que os anos mencionados correspondem à conclusão das obras, iniciando-se a execução entre um e três anos antes, conforme a complexidade do projeto. O Presidente passou a palavra ao senhor Mateus Paiva, que cumprimentou os presentes e agradeceu a oportunidade. Relatou que vem atuando, juntamente com a equipe da empresa que representa, com a EPR e com a Prefeitura de Varginha, no sentido de viabilizar soluções técnicas e operacionais que contribuam para o aprimoramento do sistema viário. Informou que, embora o pedágio tenha gerado impactos financeiros relevantes para o setor privado em um primeiro momento, compreende-se a necessidade de investimentos na rodovia e a importância da concessão para a segurança dos usuários. Ressaltou que a atuação conjunta entre iniciativa privada, concessionária e poder público tem permitido avançar em alternativas viáveis. Citou como exemplo o dispositivo projetado para o Parque de Exposições, não previsto originalmente no contrato da EPR. Explicou que sua empresa custeou o projeto e realizou a doação ao Governo do Estado, possibilitando sua análise para eventual inclusão na concessão. Declarou acreditar que a construção de soluções colaborativas é o caminho mais eficaz para assegurar melhorias que atendam às demandas da população e à continuidade das obras. Acrescentou que a empresa tem buscado apoiar outros projetos estruturantes, a exemplo do novo contorno viário e de dispositivos adicionais atualmente em estudo, sempre com foco em reduzir impactos e melhorar a trafegabilidade. Finalizou agradecendo à Câmara pela oportunidade. O Presidente registrou satisfação pela iniciativa apresentada e parabenizou o grupo pelo trabalho realizado. Em seguida, foi concedida a palavra à senhora Maria da Penha, representante do Sindicato dos Caminhoneiros do Sul de Minas, que informou estar presente em substituição aos dirigentes da entidade, que se encontravam em viagem. Relatou que, embora não pretendesse inicialmente fazer uso da fala, considerou necessário destacar a preocupação da categoria com a ausência de descontos tarifários para veículos pesados. A representante observou que veículos de passeio possuem benefícios, mas caminhões que trafegam diariamente — especialmente os conduzidos por caminhoneiros autônomos — arcam com custos significativos. Mencionou, ainda, que algumas empresas transferiram suas bases operacionais para outros municípios, como Três Corações, com o objetivo de reduzir despesas com pedágio. Esclareceu que o vale-pedágio obrigatório cobre apenas o deslocamento de ida, retornando o caminhoneiro com o custo integral da tarifa, mesmo quando viaja sem carga. Destacou que a margem financeira do caminhoneiro autônomo é reduzida e que o impacto tarifário compromete sua subsistência. Representante da concessionária respondeu afirmando compreender a relevância do transporte rodoviário de cargas para a economia regional e nacional. Reconheceu que o contrato vigente não prevê desconto tarifário para veículos pesados, mas informou haver diálogo contínuo com sindicatos e transportadoras, citando experiências no Triângulo Mineiro. Ressaltou que a concessionária busca estabelecer parcerias para aprimorar a previsibilidade de deslocamento, a segurança da carga, a qualidade do pavimento e a oferta de pontos de parada e descanso — elementos que contribuem para



redução de custos operacionais e valorização da atividade profissional. Acrescentou que o interesse da concessionária é prestar serviços capazes de tornar a rodovia competitiva em relação a outras alternativas, como a Fernão Dias, incentivando transportadores a utilizarem o trecho sob sua gestão. Informou, ainda, que a empresa tem buscado soluções junto ao Porto Seco e a outros atores locais, visando melhorar a logística regional e gerar desenvolvimento para Varginha e cidades vizinhas. A representante do sindicato reforçou a necessidade de condições adequadas para cumprimento das exigências legais relacionadas ao tempo de direção e descanso, destacando que, embora a legislação imponha limites, frequentemente faltam locais apropriados para parada segura, o que expõe os caminhoneiros a multas e riscos. Salientou, também, que o custo adicional enfrentado pela categoria repercute diretamente no preço dos produtos destinados ao consumidor final. O vereador Davi Martins complementou a manifestação, reconhecendo a pertinência das preocupações apresentadas e solicitando que o grupo EPR avalie, em diálogo com o Estado, alternativas para minimizar os impactos sobre os caminhoneiros. Reiterou, ainda, as observações já trazidas pelo representante da ACIV sobre os efeitos das tarifas no fluxo de consumidores para Varginha, o que afeta de maneira relevante o comércio local. Em seguida, o Presidente concedeu a palavra ao ex-Vereador desta Casa, Sr. Cabo Valério. O orador iniciou cumprimentando o Presidente e parabenizando-o pela realização da audiência pública, destacando sua relevância para assegurar transparência e esclarecimentos à população. Ao abordar o tema da transparência, relatou estranhamento quanto a uma das lâminas apresentadas, que mencionava o trecho entre Lavras e Nepomuceno, afirmando que transita semanalmente pelo local e nunca observou manutenção ou veículos da concessionária EPR Vias naquele segmento. Chamou atenção, ainda, para a baixa participação popular em audiências públicas e para falhas verificadas no edital de concessão. Ressaltou que os deputados se manifestaram somente após a assinatura contratual e a oferta pública dos ativos na bolsa de valores, embora a fiscalização do edital e do termo de referência fosse atribuição da Comissão de Obras da Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Segundo o ex-Vereador, diversos pontos deveriam ter sido verificados previamente, como a ausência de descontos para caminhoneiros e para ambulâncias intermunicipais que circulam com frequência por Varginha. Relatou sua experiência anterior com a Rodovia Fernão Dias, na qual atuou em 1990 na pesquisa de tráfego e, posteriormente, como policial militar em atividades ambientais. Explicou que aquela concessão foi integralmente custeada pelo governo federal, prevendo desde o início isenções de pedágio para veículos de associações esportivas, como ocorre com os veículos da Associação Varginhense de Esportes. Indagou por que benefícios semelhantes não foram previstos no edital estadual e reiterou que a fiscalização deveria ter ocorrido antes da conclusão do processo licitatório. Prosseguiu afirmando que estudos técnicos de viabilidade — inclusive de viabilidade financeira — exigem projeções de tráfego e contagem de veículos. Observou que o estudo inicial considerou dados de 2021 e que a frota de Varginha aumentou desde então, o que impacta a arrecadação. Argumentou que tais fatores deveriam resultar em gatilhos contratuais de revisão, permitindo ao Estado e aos municípios que arrecadam ISSQN utilizar



esses dados para subsidiar ajustes que garantam benefícios à população, considerando que o aumento de frota implica aumento proporcional de receita. Dirigiu críticas aos deputados estaduais pela ausência de fiscalização adequada e recordou falhas semelhantes ocorridas em Varginha na implantação da área azul, decorrentes de falta de atenção ao edital. Destacou, dessa forma, a importância das audiências públicas para evitar equívocos, relatando experiência anterior em que, como policial ambiental, participou de audiência em Varginha referente à instalação de três Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) no Rio Verde. Na ocasião, irregularidades foram identificadas no estudo de impacto ambiental — que teria sido replicado de forma idêntica para os três empreendimentos — e a mobilização permitiu minimizar danos. Ao comentar outra lâmina apresentada, afirmou que a intenção do Governo do Estado, ao estruturar os lotes de concessão, aparenta ser majoritariamente arrecadatória. Citou regiões do Sul de Minas e do Triângulo Mineiro, destacando a formação de “triângulos” de cobrança em eixos estratégicos como Varginha, Poços de Caldas, Alfenas e Boa Esperança. Mencionou, ainda, que o Lote 4, entre Lavras e Barroso, deve futuramente ser privatizado, o que poderá elevar significativamente o custo para os usuários. Pontuou que houve audiência pública em Lavras, porém com baixa participação, e reforçou que não é contrário à modernização das vias, relatando que recentemente sofreu um acidente indo para Lavras devido à deficiência do pavimento. Reconheceu que, no trecho entre o Café Bom Dia e o trevo da Fernão Dias, a concessionária já realizou recapeamento com melhorias de aderência, aumentando a segurança. Comentou também a concessão da Rodovia Fernão Dias, cujo contrato se aproxima do vencimento, e alertou que a proposta atual da concessionária envolve novo traçado, possivelmente resultando em aumento de tarifa. Solicitou atenção dos deputados federais para evitar que problemas semelhantes aos de outras concessões — como na região de Itajubá, no Triângulo Mineiro e na BR-135, em Curvelo — se repitam. Por fim, ressaltou que, durante seu mandato, apresentou requerimentos para obter informações sobre a arrecadação da EPR Vias do Café e o fluxo de veículos, tendo enfrentado dificuldades para obter respostas. Informou que os dados foram posteriormente encaminhados, embora não estivesse com eles no momento por ter vindo diretamente de Lavras para a audiência. Enfatizou que a arrecadação é elevada e que a empresa possui custos e investimentos legítimos, mas reforçou a necessidade de acompanhamento mais rigoroso por parte dos vereadores e da Assembleia Legislativa — que dispõe de recursos suficientes para contratar consultorias especializadas. Encerrando sua fala, o ex-Vereador solicitou maior controle e cobrança dos representantes parlamentares, reiterou o valor da audiência pública e agradeceu ao Presidente, pedindo desculpas pelo desabafo. Na sequência, o Presidente registrou agradecimento e informou que o Sr. José Salim responderia às colocações apresentadas pelo ex-Vereador Cabo Valério. O Presidente mencionou que, inclusive na reunião realizada anteriormente com representantes da EPR Vias, já haviam tratado da metodologia utilizada para o cálculo tarifário, baseada no fluxo de veículos. Relatou que, naquela ocasião, questionou o Sr. José Salim sobre o aumento do tráfego desde o período do estudo inicial e se haveria previsão contratual de recálculo para eventual redução tarifária, tendo sido informado de que tais mecanismos existem. Em seguida,



passou a palavra ao Sr. José Salim. O Sr. José Salim iniciou reconhecendo as provocações apresentadas pelo ex-Vereador, afirmando serem pertinentes. Esclareceu que o estudo de tráfego é realizado por meio de análise de origem e destino e por contagem de veículos no período em que o estudo técnico é elaborado. A partir dessa base, é feita uma projeção de crescimento futuro do tráfego, que já consta no edital. Explicou que a empresa concessionária assume o risco de variações reais em relação à projeção, podendo o tráfego crescer mais ou menos do que o previsto, sem que isso gere reequilíbrio automático, pois o contrato específico não prevê banda de tráfego — mecanismo presente em alguns outros contratos. Informou que tais dados e cálculos são públicos e constam no site da Agência de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais (ARTEMIG), recentemente instituída por lei para fiscalizar os contratos de concessão. Atribuiu a essa agência a função exclusiva de acompanhar, auditar e garantir o cumprimento das cláusulas contratuais. Sobre os critérios de isenção, reiterou que foram definidos no edital. Relatou que, ao questionar a ausência de isenção para ambulâncias municipais e outros veículos públicos, recebeu como justificativa que: para ambulâncias propriamente ditas, independentemente do contrato, a concessionária concede isenção, dispensando cobrança durante atendimentos. Quanto aos veículos municipais, afirmou que a justificativa apresentada foi a de que o município arrecada ISS pela presença da rodovia e, portanto, poderia absorver eventuais custos da própria frota. Municípios que estão fora do sistema rodoviário não recebem ISS e, por isso, não poderiam arcar com tal impacto. Para veículos da União, explicou que a concessionária já recolhe tributos federais, razão pela qual não houve previsão de isenção. Assim, apenas o Estado concedeu isenção para sua própria frota, devido à ausência de tributos estaduais incidentes sobre tais operações. O Sr. José Salim destacou, ainda, que todas as informações financeiras do contrato são públicas, incluindo arrecadação e volume de tráfego por praça de pedágio. Esclareceu que a taxa interna de retorno (TIR) prevista no contrato é de 9,25% ao ano, sendo essa a previsão oficial de remuneração da concessionária, conforme consta no edital e nos documentos disponíveis para consulta pública. Em continuidade, o Presidente concedeu a palavra ao Vereador da cidade de Boa Esperança, Welliton Nascimento. O orador agradeceu o convite, cumprimentou o Presidente, os Vereadores, a mesa, o público presente e os servidores da Casa, parabenizando pela realização da audiência. Iniciou sua manifestação afirmando que, em sua perspectiva, nenhum pedágio pode ser considerado barato, pois os cidadãos já pagam impostos suficientes para garantir estradas de qualidade e trafegabilidade segura. Ressaltou que, diante do expressivo crescimento da frota nacional e da elevada arrecadação de IPVA, não considera legítimo que o pedágio seja oneroso ao usuário. Observou que a discussão, portanto, não se trata de tornar o pedágio barato, mas de buscar amenizar a tendência de aumento da cobrança pelo Estado, o qual, segundo sua análise, ao perceber a receita adicional, tende a mantê-la. O Vereador apontou que a empresa concessionária não está equivocada, pois participou da licitação dentro das regras estabelecidas, visando lucro, como é natural em qualquer atividade empresarial. Declarou que, por essa razão, não se deve direcionar críticas à empresa, mas sim ao órgão que elaborou e aprovou o edital. A concessionária, afirmou, apenas cumpre o



contrato e seria penalizada caso descumprisse suas cláusulas. Reforçou que a responsabilidade primária é dos deputados estaduais, que deveriam ter analisado o edital e seus impactos antes da assinatura do contrato. Destacou que, após a formalização, pouco adianta protestar ou buscar alterações substanciais, pois o Estado e a concessionária passam a estar vinculados ao que foi pactuado. Dirigindo-se à representante do sindicato dos caminhoneiros presente na audiência, ressaltou que essa categoria, responsável por transportar grande parte da produção do país, seria ainda mais penalizada com o aumento do custo operacional. Lembrou que o impacto final recairá sobre toda a população, uma vez que o frete mais caro se reflete em produtos mais caros. Pontuou, portanto, a necessidade de aprimorar a fiscalização sobre os deputados, cobrando deles maior responsabilidade sobre decisões que geram impacto direto na vida do cidadão. Prosseguiu questionando a extensão da concessão, indagando se ela alcançava o município de Boa Esperança, recebendo resposta afirmativa. Informou que, vindo de Boa Esperança para a audiência, constatou a presença de muitos buracos na via. Declarou que esse ponto, sim, deve ser cobrado da concessionária, pois se o pedágio é devido, ao menos espera-se adequada manutenção da pista. Ressaltou que outros investimentos da empresa possuem prazos definidos, mas a solução para os buracos deveria ser imediata. Relatou, inclusive com testemunho de seu assessor Bruno, que o trecho apresenta irregularidades que considerou inaceitáveis. Encerrando sua fala, agradeceu novamente ao Presidente e aos presentes, reiterando os cumprimentos pela realização da audiência pública. O representante da concessionária agradeceu ao vereador Wellington Nascimento e destacou a pertinência de suas observações. Informou que o trecho mencionado, que apresenta problemas de pavimentação, integra o sistema rodoviário, porém ainda não foi oficialmente repassado à concessionária, permanecendo sob responsabilidade do Governo do Estado, que segue em obras. Ressaltou que, embora a concessionária já opere o trecho no tocante ao atendimento de ocorrências, como acidentes ou socorro a veículos avariados, a obrigação pela recomposição asfáltica ainda não lhe cabe. Esclareceu que a empresa tem buscado eliminar a ocorrência de buracos nos 432 km da malha concedida, mas reconheceu que, em razão da condição estrutural deteriorada de parte da rodovia após anos de baixo investimento, ainda podem surgir falhas até que se conclua a recuperação completa. Destacou que muitos segmentos precisam ser praticamente reconstruídos, citando como exemplo a rodovia MG-455, no Sul de Minas, onde 42 km estão em processo integral de reconstrução devido ao estado de sucateamento. Prosseguindo, explicou que o contrato de concessão possui vigência de 30 anos e prevê revisões quinquenais, permitindo adequações conforme as transformações econômicas, urbanas e demográficas da região. Ressaltou a importância de audiências públicas, como a realizada naquela data, para registrar formalmente as demandas municipais, possibilitando que, no momento da revisão contratual, seja possível antecipar obras previstas para fases futuras, como a duplicação do trecho da Avenida Plínio Salgado. Afirmou que a concessionária comparecerá sempre que convocada, para prestar esclarecimentos, apresentar investimentos e registrar as solicitações da população e do Poder Legislativo. Enfatizou que, por atender vinte e dois municípios, não pode implementar obras isoladas sem respaldo



formal, pois ações pontuais em um município impactam a tarifa de pedágio de toda a região. Por isso, demonstrou que audiências públicas são essenciais para demonstrar o interesse coletivo e justificar alterações contratuais. Após sua fala, o vereador retornou a palavra observando que, embora o trecho tenha sido recentemente entregue pelo Governo do Estado, já apresenta significativo desgaste e buracos, consequência de um recapeamento de baixa qualidade. Ressaltou a ausência de fiscalização eficaz nas obras públicas em todas as esferas — municipal, estadual e federal — afirmando que, quando se tenta corrigir falhas após a entrega, muitas vezes a intervenção já ocorre tardiamente. Agradeceu pela explicação prestada, afirmando que desconhecia que o referido segmento, embora parte do sistema, ainda não estava sob administração plena da concessionária. Em continuidade aos trabalhos, o vereador agradeceu novamente ao presidente e solicitou a palavra para registrar uma consideração. Esclareceu que a fiscalização da concessão rodoviária não é competência da Assembleia Legislativa ou dos deputados estaduais, conforme já mencionado anteriormente, mas sim da SEINFRA e, atualmente, também da ARTEMIG, criada especificamente para essa finalidade. Acrescentou que os deputados exercem acompanhamento político e realizam cobranças ao Poder Executivo, porém a fiscalização técnica é de responsabilidade do Estado, por meio dos órgãos competentes. Destacou, ainda, que muitos aspectos cabem ao próprio Legislativo fiscalizar, e que, muitas vezes, a população também cobra diretamente os parlamentares. Em seguida, o presidente abriu a palavra ao plenário, concedendo-a ao munícipe Fábio (“Fabinho”), comerciante na cidade e representante do bairro Belo Horizonte. O cidadão relatou que, no dia 20 de novembro, às 15h20, permaneceu 32 minutos parado no trânsito, no trecho entre o Parque de Exposições e o Clube Campestre. Questionou se os colaboradores responsáveis pela operação de tráfego possuem treinamento específico e por qual razão o fluxo se torna tão lento a ponto de formar congestionamentos extensos. Indagou se não seria possível executar o serviço de forma mais eficiente, liberando faixas ou alternando o fluxo, a fim de evitar transtornos aos usuários, especialmente idosos e motoristas profissionais. Relatou ter registrado filmagens do ocorrido e destacou que a situação tem sido frequentemente relatada nas redes sociais. O representante da concessionária agradeceu a pergunta e esclareceu que, naquele caso específico, não dispunha de informações imediatas. Explicou o procedimento geral de operação da rodovia, orientando que, em qualquer situação que demande apoio, o usuário deve acionar o número 0800, por meio do qual são mobilizados os recursos adequados. Ressaltou que os tempos de atendimento variam conforme o tipo de ocorrência, citando a diferença entre a chegada de ambulâncias e de guinchos pesados. Informou que, em algumas situações, a concessionária não consegue operar o tráfego de forma alternativa, especialmente quando há bloqueios totais, como tombamentos de caminhões, que podem demandar várias horas de intervenção conjunta com a Polícia Rodoviária. Pontuou que a falta de acostamentos em boa parte da rodovia dificulta manobras operacionais, motivo pelo qual a implantação de acostamentos é um dos maiores investimentos previstos no contrato. Em casos de intervenções programáveis, afirmou que a concessionária planeja as ações para reduzir impactos, evitando obras em horários de pico ou

Página 12 de 20

CÂMARA MUNICIPAL DE VARGINHA/MGPraça Governador Benedito Valadares, nº11, Centro. 37002-020, Varginha – MG
E-mail: camara@varginha.mg.leg.br | Site: varginha.mg.leg.br | (35) 3219-4757



em períodos de feriados. Contudo, há intervenções emergenciais, como a recomposição de buracos, que não podem ser adiadas por risco ao usuário. O vereador complementou que se recordava do dia citado e que, na ocasião, havia obras em andamento, tendo sido aplicado o sistema “pare e siga”, em um horário de grande fluxo, o que contribuiu para o congestionamento. Sugeriu que, sempre que possível, as obras programadas sejam executadas em horários alternativos. O representante da concessionária confirmou as dificuldades operacionais em trechos de serra, especialmente quando caminhões precisam parar e reiniciar a marcha, o que impacta significativamente o tráfego. Reiterou que intervenções de caráter emergencial são inevitáveis, mas que aquelas consideradas eletivas são remanejadas para horários de menor movimento, sempre em alinhamento com a Polícia Rodoviária, que participa do planejamento por ter os mesmos objetivos de segurança e fluidez. Finalizou parabenizando a Polícia Rodoviária Militar de Minas Gerais pelo trabalho dedicado e eficiente. O presidente agradeceu e passou a palavra ao munícipe Janael. O cidadão iniciou cumprimentando a todos, parabenizando o vereador Dandan pela realização da audiência pública, afirmando considerá-la um instrumento relevante e que, em seu entendimento, vai além de uma conversa cordial, servindo também como mecanismo de cobrança à concessionária para que preste esclarecimentos à população acerca de serviços ou situações que não estejam satisfatórios. Acrescentou que, além da audiência, um passo futuro poderia envolver a abertura de uma CPI ou CPMI para apurar questões, como a diferença de valores entre o pedágio de Varginha, atualmente em R\$ 15, e os pedágios de Poços de Caldas e Pouso Alegre, fixados em R\$ 10. Antes de prosseguir, apresentou-se: Janael, graduado em Geografia, mestre em Gestão Pública pela Universidade Federal, pós-graduado em Planejamento e Gestão de Trânsito pela Unicesumar, com disciplinas cursadas em Engenharia de Tráfego, além de formação como educador de trânsito pelo DETRAN e pela Secretaria Nacional de Segurança Pública. Relatou ter atuado como assessor em 2023, período em que percorreu 23 mil quilômetros nas rodovias do Sul de Minas, e afirmou que, com base em sua experiência técnica, não identifica justificativa plausível para a diferença tarifária aplicada à população de Varginha e da região, destacando que municípios como Boa Esperança, representado por um vereador presente na audiência, vêm sendo severamente prejudicados, dado que quem se desloca até a Fernão Dias precisa passar por dois pedágios, seja pelo trecho de Varginha, seja pelo de Nepomuceno. Argumentou que o volume do setor de cargas e de transporte de café de Varginha para o Porto de Santos é significativamente superior ao de Poços de Caldas e Pouso Alegre, não havendo, portanto, proporcionalidade que explique a diferença nos valores. Questionou também as obras realizadas no contorno, que, em sua avaliação, não são emergenciais e vêm ocorrendo sem aviso prévio à população, gerando retenções frequentes sem adequado planejamento de liberação de fluxo. Relatou situações em que o sistema “pare e siga” é acionado, mas, após o período de parada, o usuário trafega por trechos onde nenhuma obra está sendo executada. Afirmou que o acidente ocorrido no dia da audiência se soma a outros que evidenciam a necessidade de intervenções estruturais rápidas. Em seguida, expôs sua opinião pessoal sobre o modelo de pedágio, entendendo ser uma forma de



“extorsão legalizada pelo Estado”, defendendo que o usuário deveria ter alternativa de deslocamento sem pagamento obrigatório. Comparou com experiências internacionais, citando autopistas na Espanha, onde há vias alternativas gratuitas. Criticou ainda a falta de publicidade sobre a composição societária da empresa concessionária. Defendeu que a inexistência de uma rota alternativa, somada à obrigatoriedade de pagamento sob pena de multa, viola, em seu ponto de vista, o direito de ir e vir. Destacou que, no Brasil, a população já paga elevada carga tributária e não deveria ser onerada novamente. Reforçou sua indignação quanto ao valor cobrado no pedágio local e afirmou que, tecnicamente, as justificativas apresentadas até então não são convincentes. Reiterou que percorre diariamente o contorno e presencia interrupções frequentes. Finalizou sugerindo que, além da audiência pública, apenas uma CPI, CPMI ou ação civil pública poderiam esclarecer de maneira efetiva a diferença tarifária aplicada em Varginha em comparação aos municípios vizinhos. Concluiu agradecendo o espaço e declarou que sua fala representava o sentimento de parte significativa da população. Em seguida, o presidente agradeceu as colocações e passou novamente a palavra ao representante da concessionária. O Representante da EPR prosseguiu informando que o debate público é fundamental para o fortalecimento da democracia, destacando que críticas fundamentadas são bem-vindas e necessárias, especialmente quando se trata de dúvidas manifestadas pela população. Ressaltou que ignorar questionamentos seria incompatível com a função institucional da concessionária, motivo pelo qual considera o diálogo aberto imprescindível. Esclareceu, em seguida, que a tarifa de pedágio possui relação direta com o perfil de tráfego de cada região. Comparou o sistema do Sul de Minas com o lote 3, destacando que, naquela localidade, o volume de veículos leves é muito superior ao de veículos pesados, o que resulta em menor desgaste do pavimento e, conseqüentemente, custos mais baixos de manutenção. Informou que, por essa razão, o modelo adotado no Sul de Minas é de Parceria Público-Privada (PPP), em que parte dos investimentos é custeada pelo Estado, ao passo que, no lote 3, trata-se de concessão comum, na qual a tarifa decorre de estudos técnicos e do desconto ofertado no processo licitatório. Acrescentou que as obras e intervenções na rodovia são necessárias e previstas contratualmente, estando sua programação integralmente disponível no site e nos canais oficiais da concessionária, incluindo atendimento via WhatsApp e pelo número 0800. Informou que o cronograma é atualizado diariamente. O Representante da EPR explicou que a orientação operacional é de que o sistema de “pare e siga” seja alternado a cada 15 minutos, evitando longos períodos de retenção. Contudo, em trechos de serra ou em situações específicas, como a passagem de caminhões pesados, esse limite pode ser ultrapassado, o que não é desejável para a própria concessionária, uma vez que o fluxo de veículos influencia diretamente sua operação. Declarou ter total interesse em garantir tráfego fluido e seguro. Pontuou ainda que, no período chuvoso, há intensificação dos trabalhos de sinalização horizontal e vertical, com aproximadamente dez equipes atuando simultaneamente, o que pode ocasionar retenções momentâneas, mas visa garantir maior visibilidade, segurança e refletividade da pista. Concluiu afirmando que a concessionária permanece à disposição para esclarecimentos, seja em audiências públicas ou



por meio de manifestações individuais dos cidadãos, reiterando que o diálogo contribui para a transparência e aprimoramento dos serviços prestados. Em seguida, foi franqueada a palavra ao senhor José Maria, representante da comunidade denominada Japão. Após cumprimentar os vereadores presentes e os representantes da EPR, declarou residir em Varginha e possuir uma chácara na referida comunidade, localizada à direita da Praça de Pedágio para quem segue de Varginha em direção a Três Corações, logo após a ponte sobre o Rio Palmela. Informou que a entrada principal da comunidade se situa a aproximadamente 30 a 40 metros após a ponte, por via de terra à direita, sendo essa a rota mais utilizada pelos moradores, apesar de existirem outros acessos. Esclareceu que, embora a área pertença ao município de Três Corações, a distância entre a comunidade e Varginha é significativamente menor, razão pela qual os moradores utilizam Varginha como referência para todas as atividades cotidianas, como estudo, comércio e serviços públicos. Pontuou que muitos residentes são eleitores de Varginha e que parte da produção rural local é comercializada no município. Prosseguindo, o senhor José Maria apresentou a demanda da comunidade, destacando aspectos financeiros e de segurança decorrentes da retirada da rotatória existente antes da implantação da Praça de Pedágio. Descreveu que, anteriormente, o trajeto da roça para Varginha ocorria de maneira segura e direta, com acesso por rotatória próxima. Com a construção da praça, entretanto, a rotatória foi eliminada, gerando prejuízo aos usuários locais. Explicou que, para realizar o retorno de forma regular, o morador deve entrar na praça de pedágio, efetuar o pagamento, seguir aproximadamente seis quilômetros até a balança, realizar o retorno e, em seguida, percorrer o mesmo trajeto de volta, incluindo nova passagem pelo pedágio. Esse percurso, segundo destacou, resulta em custo de pedágio superior ao gasto com combustível para deslocamento até Varginha. Apresentou exemplos numéricos com base na tabela divulgada pela concessionária, enfatizando que, mesmo com descontos aplicáveis a diferentes faixas de frequência, o valor pago tende a superar significativamente o gasto com combustível para o mesmo deslocamento. Observou que, diante dessa realidade, muitos moradores têm adotado a prática de cruzar diretamente a pista de forma irregular, olhando para ambos os lados e ingressando na via sentido Varginha, comportamento que considera extremamente perigoso. Ressaltou, portanto, que a principal reivindicação dos moradores é que a concessionária restabeleça algum tipo de retorno ou rotatória no local, de modo semelhante ao que existia antes da instalação da praça de pedágio. Argumentou que a medida reduziria riscos à segurança, teria custo relativamente baixo, não ocasionaria perda de receita para a empresa, e atenderia plenamente às necessidades da comunidade, considerando que praticamente não circulam veículos pesados no trecho, apenas veículos leves e, eventualmente, picapes. Cobrou atenção prioritária ao risco iminente de acidentes graves, tendo em vista o fluxo de famílias, idosos e produtores rurais que utilizam diariamente o acesso. Solicitou, ainda, que seu telefone fosse posteriormente registrado pela concessionária, a fim de que possa receber retorno formal e repassar as informações à comunidade. Encerrando sua fala, reiterou o pedido de providências e agradeceu pela oportunidade de manifestação. Em seguida, passou-se às manifestações dos representantes da EPR acerca da demanda apresentada. O Sr. José



Salim iniciou sua fala afirmando que o representante da comunidade tinha plena razão em sua colocação. Explicou que, de fato, existia anteriormente um retorno no local mencionado; contudo, a Praça de Pedágio foi implantada precisamente sobre o ponto onde esse retorno se situava. Informou que, paralelamente, o Estado previu a construção de um novo retorno antes da praça, cujo projeto já se encontra concluído e devidamente protocolado junto à ARTEMIG, aguardando aprovação e autorização para execução. Ressaltou que há reivindicações semelhantes por parte de um condomínio industrial instalado na região, cujos usuários também seriam prejudicados pela necessidade de atravessar a praça duas vezes. Na sequência, o Sr. José Maria solicitou esclarecimentos adicionais sobre a localização exata do retorno projetado, perguntando se ele estaria situado entre a ponte do rio Palmela e a Praça de Pedágio. O Sr. José Salim esclareceu que o retorno previsto se refere ao trecho situado entre a praça e o acesso à rodovia Fernão Dias, permitindo retorno daquele sentido específico. Diante disso, o senhor José Maria pontuou que, para a comunidade, persistiria o mesmo problema, pois ainda seria necessário atravessar a praça. O Sr. Diogo Santiago esclareceu que há retornos operacionais previstos para ambos os lados e que, embora o projeto citado por Salim já esteja protocolado, outro retorno, voltado especificamente para atender a comunidade, será contemplado durante as obras de duplicação. Afirmou que, caso o retorno não seja exatamente no ponto questionado, haverá adequação do acesso para garantir que os moradores do Japão possam retornar para Varginha sem passar pela praça de pedágio, atendendo exatamente à reivindicação apresentada. Reforçou que tal solução está prevista contratualmente e será implantada. Utilizou como exemplo padrão observado em rodovias paulistas, onde existe sinalização de “último retorno antes do pedágio”, indicando que essa será também a lógica adotada no local. Questionado sobre prazo de execução, o Sr. Diogo Santiago informou que as obras de duplicação, que incluem a implantação do retorno, estão previstas para início no sexto ano de concessão, o que corresponde a aproximadamente quatro anos a partir da presente data. Diante da preocupação, o senhor José Maria solicitou que a concessionária avaliasse alguma alternativa provisória e segura até a efetiva execução da obra, tendo em vista o risco atual de acidentes devido às travessias indevidas realizadas pelos moradores. O vereador Dandan subscreveu a preocupação apresentada, destacando que a travessia direta da pista tem gerado risco significativo de acidentes, ressaltando ainda o impacto econômico para produtores rurais da região, que podem ser prejudicados com o encarecimento de seus produtos. Afirmou que o retorno é compromisso importante para a segurança da comunidade e para a mobilidade dos moradores de Varginha. O Sr. Diogo Santiago, retomando a palavra, reforçou a importância de que a demanda conste expressamente no documento final da audiência pública, de modo a permitir à concessionária pleitear a antecipação da obra caso o cronograma de duplicação seja prorrogado. Ressaltou que, com o aumento do fluxo de veículos na rodovia e no distrito, cresce proporcionalmente o risco de acidentes, o que justifica a necessidade de intervenção tempestiva. Concluiu afirmando que a empresa compreende a urgência da situação e buscará reduzir ao máximo o prazo de implantação do retorno. Na sequência, a vereadora Ana Rios dirigiu-se ao senhor José



Maria para esclarecer a distância entre a entrada da comunidade do Japão e a Praça de Pedágio. O representante informou que, da estrada de terra até a praça, o percurso é de aproximadamente 800 metros, não chegando a 1 (um) quilômetro. A vereadora observou que, diante dessa curta distância, os retornos previstos deverão ser posicionados muito próximos ao pedágio. Em resposta, o Sr. Diogo Santiago esclareceu que todos os acessos localizados a menos de 1 km da praça deverão ser fechados, conforme normas de segurança viária. Ressaltou, entretanto, que isso não implica o fechamento do acesso à comunidade, mas sim sua relocação para um ponto mais seguro, de modo a permitir conexão adequada ao retorno a ser implantado. Informou que, embora exista atualmente um retorno operacional após a praça, o que possibilita uma travessia segura, reconhece-se que esta alternativa implica o pagamento de duas tarifas, gerando impacto financeiro aos moradores. Destacou que essa é uma situação a ser corrigida e que a concessionária está ciente dos transtornos causados ao distrito, ainda que a implantação da praça tenha proporcionado maior segurança à rodovia. Enfatizou que sempre haverá um desafio natural entre o tráfego urbano/local e o tráfego de longa distância típico de rodovias, razão pela qual o diálogo constante entre a Câmara Municipal, a Prefeitura e a concessionária é fundamental para o aprimoramento das soluções adotadas. Reforçou que o tema já está “no radar” da empresa, com projetos em andamento, e que há esforços para antecipação das obras. Por fim, solicitou que o registro dessa demanda conste de forma explícita no documento final da audiência pública, a fim de subsidiar encaminhamento formal à ARTEMIG e demais instâncias competentes. Em seguida, o presidente concedeu a palavra ao senhor Gilmar, que iniciou cumprimentando a todos e agradecendo o espaço. Manifestou sua indignação, enquanto cidadão, quanto ao modelo de concessão, afirmando que, em seu entendimento, empresas como a EPR só existem para suprir falhas acumuladas do poder público, que, segundo ele, deveria ser capaz de manter e gerir as vias com os impostos já arrecadados. Declarou considerar que a concessão se aproxima de uma forma de bitributação, pois o cidadão paga impostos como o IPVA e, ainda assim, volta a pagar pela utilização da rodovia. Ressaltou que sua crítica não se dirigia aos representantes presentes, mas ao sistema, reconhecendo que a empresa, como organização privada, tem fins lucrativos. Prosseguindo, relatou incômodo com a recorrência de acidentes e intervenções na pista, afirmando que estas têm causado retenções significativas no tráfego. Mencionou que diversos grupos de comunicação da cidade relatam diariamente paralisações, citando como exemplo trechos próximos à Walita e ao bairro onde atualmente se localiza o Supermercado BH, onde, segundo ele, o trânsito chega a permanecer parado por longos períodos, sem comunicação prévia adequada ou sinalização antecipada das obras. Observou que, embora a empresa tenha informado que intervenções rápidas deveriam durar cerca de 15 minutos, essa não seria a realidade enfrentada pelos usuários. Em seguida, formulou questionamento sobre eventual existência de lei ou regulamentação que obrigue a abertura da cancela do pedágio quando a via permanece paralisada por determinado tempo, evitando que o usuário, além de enfrentar congestionamento prolongado, ainda precise aguardar na fila para pagar a tarifa. Declarou entender que o pedágio deve ser pago, mas considerou abusivo permanecer retido



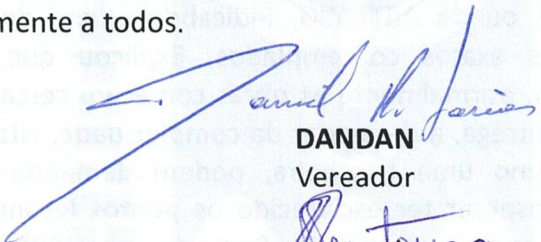
por períodos extensos, tanto no congestionamento quanto na praça de cobrança. Ressaltou também que, em sua experiência como motorista frequente, nota grande morosidade na liberação da via durante acidentes, inclusive quando, em sua percepção, a remoção de veículos seria simples. Reconheceu que, nos casos de vítimas fatais, é necessária a realização de perícia, mas reiterou acreditar que os procedimentos são excessivamente lentos, gerando transtornos significativos aos usuários. Insistiu na importância de que, caso exista norma sobre a abertura das cancelas em situações de retenção prolongada, ela seja amplamente divulgada, permitindo que a população tenha conhecimento de seus direitos e possa cobrá-los. Finalizou agradecendo ao vereador Dandan pela condução da audiência e destacando a relevância desses encontros para aproximar a população do Poder Legislativo e, consequentemente, do Executivo. O Sr. Diogo Santiago respondeu agradecendo a pergunta e esclareceu que não se trata de uma lei, e sim de um critério técnico baseado na extensão da fila. Explicou que, em situação normal de operação, quando a fila atingir 400 metros, a concessionária deve abrir a cancela para liberar o fluxo de veículos até reduzir abaixo desse limite. Em feriados, dias especiais e finais de semana, o limite passa a ser de 800 metros. Informou que, ao se aproximar da praça de pedágio, o usuário encontrará sinalizações: placas a 2 km e a 1 km; e, especificamente a 800 m e a 400 m, faixas pintadas no pavimento acompanhadas de câmeras posicionadas para monitoramento. Essas câmeras registram a extensão da fila e determinam o momento de liberação das cancelas. Ressaltou que situações extraordinárias, como um pare-e-siga muito próximo da praça, podem justificar filas maiores, pois são decorrentes do próprio evento. Reforçou que, em fluxo normal, valem os limites de 400 m (dias usuais) e 800 m (feriados e finais de semana. Em seguida, passou a palavra ao Sr. Gustavo, que iniciou cumprimentando os presentes, destacando a participação de cidadãos de Varginha, Boa Esperança e Três Pontas, município ao qual disse representar no momento. Primeiramente, registrou um agradecimento: relatou que, no Dia da Consciência Negra, ao deslocar-se para interpretar um evento, teve o pneu furado na rodovia e foi prontamente auxiliado por funcionários da concessionária que retornavam de uma ocorrência, os quais realizaram a troca do pneu rapidamente, sem que fosse necessário solicitar atendimento. Prosseguindo, afirmou ser contrário à privatização, entendendo que o governo deveria assumir tais responsabilidades, mas ponderou que sua intervenção não se concentraria nessa questão. Formulou sua primeira pergunta: se a duplicação entre Três Pontas e Varginha é de responsabilidade da EPR e se os trabalhos já foram iniciados. Na sequência, fundamentou a dúvida relatando sua vivência cotidiana: desde 2015 trabalha em Varginha, atuando como professor, intérprete e representante comercial, o que o obriga a percorrer o trecho com frequência. Afirmou que, apesar da obra recente, ainda há muitos buracos na via, e a duplicação não solucionou o problema para quem precisa chegar a Varginha diariamente para trabalhar ou estudar. Segundo ele, para quem retorna de Varginha a Três Pontas, realmente houve melhora, permitindo chegar mais rápido em casa; mas, para quem se desloca no sentido contrário, continua sendo necessário sair mais cedo devido ao tráfego lento. Ressaltou ainda que há um ponto específico, a curva após o estabelecimento Zaroca, que, a seu ver, tornou-se



perigosamente inclinada, com grau de inclinação excessivo. Solicitou esclarecimentos sobre eventuais projetos para correção do trecho, afirmando que, mesmo não sendo engenheiro, considera o traçado anterior, de 30 anos atrás, mais seguro. O Sr. Diogo Santiago agradeceu a manifestação e esclareceu que esse trecho ainda está sob gestão do Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Informou que a obra foi contratada antes da concessão e que a empresa responsável interrompeu a execução antes da conclusão. Esclareceu que não se tratava de duplicação, mas da implantação de terceiras faixas nos trechos de rampa entre Varginha e Três Pontas. Por esse motivo, quem se desloca de Varginha para Três Pontas percebe melhora, pois houve a criação de terceira faixa no sentido de saída; já no sentido contrário, não houve terceira faixa, o que mantém o fluxo mais lento, mesmo em trechos de subida. Reforçou que o projeto, elaborado e executado pelo DER, não é de responsabilidade da concessionária. Observou que o DER conta com bons profissionais, mas enfrenta limitações financeiras, o que compromete a entrega de obras mais completas. Acrescentou que, no contrato de concessão da EPR, está prevista a construção de terceiras faixas ao longo desse trecho, além das já implantadas pelo DER, não estando prevista duplicação, esta sim, aparece contratualmente apenas entre Varginha e Três Corações. Informou que há cronograma público disponível no site da SEINFRA ou da ARTEMIG, indicando o ano de execução de cada intervenção e os quilômetros exatos contemplados. Explicou que, conforme prática mencionada pelo Sr. José Salim, normalmente as obras começam cerca de um a dois anos antes do prazo contratual de entrega, a depender da complexidade, citando como exemplo que intervenções urbanas, como uma trincheira, podem demandar início ainda mais antecipado. Concluiu dizendo esperar ter esclarecido os pontos levantados. O presidente informou que abriria espaço para as considerações finais do grupo EPR, a fim de encerrar a audiência pública. O Sr. Diogo Santiago tomou a palavra, agradecendo a oportunidade e parabenizando pela condução da audiência. Destacou a importância do debate público e afirmou que a única parte negativa é quando o diálogo não ocorre. Reforçou que o presidente deve continuar sendo incisivo e solicitou que todas as manifestações fossem registradas formalmente, para que a cidade de Varginha disponha de um documento oficial contendo as demandas da população, representadas pelos vereadores. Frisou que a EPR está comprometida em trabalhar em conjunto, lembrando que ainda permanecerá por 28 anos na região. Ressaltou a importância de construir relações, criar condições para desenvolvimento, investimentos e melhoria da qualidade de vida da população, reduzindo especialmente dores antigas que antecedem a concessão. Concluiu afirmando que o objetivo é manter um diálogo contínuo e evolutivo com o município, agradecendo novamente pela participação. Em seguida, o vereador Dandan manifestou agradecimento ao grupo EPR por ter atendido prontamente ao convite para a audiência. Relatou que, anteriormente, a comissão já havia visitado a empresa e sido bem recebida pelo Sr. José Salim e por toda a equipe de apoio. Reforçou que audiências públicas são essenciais para que a população e seus representantes provoquem a empresa a realizar melhorias urgentes. Declarou que sai do encontro com a expectativa de que as medidas apresentadas sejam efetivamente executadas, acreditando que a empresa

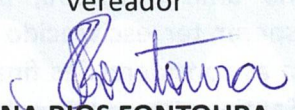


compreendeu as prioridades e necessidades da população varginhense. Agradeceu, ainda, a presença de todos que confiaram no processo participativo. Solicitou ao Sr. José Salim que, caso desejasse, utilizasse a palavra. Salim agradeceu a oportunidade e afirmou que a empresa permanecerá aberta ao diálogo, reiterando que todas as demandas foram anotadas e serão encaminhadas ao Estado. Explicou que a concessionária mantém contato frequente com os órgãos estaduais com vistas a ajustes de projetos e alternativas contratuais sempre que necessário. Declarou que a sede da empresa continua à disposição da Câmara Municipal e de toda a população, para esclarecimentos e aprofundamento técnico quando solicitado. Finalizou agradecendo o convite e a presença de todos. O presidente agradeceu a intervenção e registrou que diversos convites foram encaminhados à Prefeitura Municipal, mas, infelizmente, nenhum representante compareceu à audiência pública. Manifestou sua tristeza diante da ausência do Executivo em um debate tão relevante para a cidade, ressaltando que a participação do governo municipal seria importante para auxiliar nas discussões. Agradeceu a presença dos munícipes, representantes de empresas e sindicatos, vereadores, ex-vereadores e demais participantes, bem como o apoio da ACIV e dos servidores da Câmara Municipal envolvidos na organização e condução dos trabalhos. Declarou encerrada a audiência pública, agradecendo novamente a todos.



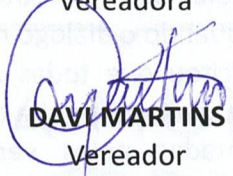
DANDAN

Vereador



ANA RIOS FONTOURA

Vereadora



DAVI MARTINS

Vereador

DIOGO SANTIAGO

Diretor-Presidente da EPR Núcleo Minas

JOSÉ SALIM KALLAB FRAIHA

Diretor-Executivo da EPR Vias do Café

Certificate Of Completion

Envelope Id: F2BE46FB-5D61-480C-9CE4-2D85684F52F8

Status: Delivered

Subject: Complete with Docusign: Ata Audiência Pública EPR Vias do Café - 09.12.25(1).pdf

Source Envelope:

Document Pages: 20

Signatures: 0

Envelope Originator:

Certificate Pages: 4

Initials: 0

Bruno Siqueira Anacleto

AutoNav: Enabled

R COMENDADOR ARAUJO

Envelopeld Stamping: Enabled

NÚMERO 499

Time Zone: (UTC-03:00) Brasilia

CURITIBA, PR 80.420-000

bruno.anacleto@eprviasdocafe.com.br

IP Address: 201.63.199.90

Record Tracking

Status: Original

Holder: Bruno Siqueira Anacleto

Location: DocuSign

12/15/2025 6:38:04 PM

bruno.anacleto@eprviasdocafe.com.br

Signer Events

Signature

Timestamp

Diogo Santiago

diogo.santiago@grupoepr.com.br

Security Level: Email, Account Authentication
(None)

Sent: 12/15/2025 6:40:30 PM

Viewed: 12/16/2025 9:47:40 AM

Electronic Record and Signature Disclosure:

Accepted: 12/16/2025 9:47:40 AM

ID: f21abaae-084d-49d4-b586-e1a78def1b15

Jose Salim

jose.salim@eprviasdocafe.com.br

diretor executivo

Security Level: Email, Account Authentication
(None)

Sent: 12/15/2025 6:40:29 PM

Viewed: 12/15/2025 9:37:29 PM

Electronic Record and Signature Disclosure:

Accepted: 12/15/2025 9:37:29 PM

ID: 0af11bac-ed33-4580-bc64-4aac8b5a7427

In Person Signer Events

Signature

Timestamp

Editor Delivery Events

Status

Timestamp

Agent Delivery Events

Status

Timestamp

Intermediary Delivery Events

Status

Timestamp

Certified Delivery Events

Status

Timestamp

Carbon Copy Events

Status

Timestamp

Witness Events

Signature

Timestamp

Notary Events

Signature

Timestamp

Envelope Summary Events

Status

Timestamps

Envelope Sent

Hashed/Encrypted

12/15/2025 6:40:30 PM

Certified Delivered

Security Checked

12/15/2025 9:37:29 PM

Payment Events

Status

Timestamps

Electronic Record and Signature Disclosure

ELECTRONIC RECORD AND SIGNATURE DISCLOSURE

From time to time, EPR LITORAL PIONEIRO S.A. (we, us or Company) may be required by law to provide to you certain written notices or disclosures. Described below are the terms and conditions for providing to you such notices and disclosures electronically through the DocuSign system. Please read the information below carefully and thoroughly, and if you can access this information electronically to your satisfaction and agree to this Electronic Record and Signature Disclosure (ERSD), please confirm your agreement by selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

Getting paper copies

At any time, you may request from us a paper copy of any record provided or made available electronically to you by us. You will have the ability to download and print documents we send to you through the DocuSign system during and immediately after the signing session and, if you elect to create a DocuSign account, you may access the documents for a limited period of time (usually 30 days) after such documents are first sent to you. After such time, if you wish for us to send you paper copies of any such documents from our office to you, you will be charged a \$0.00 per-page fee. You may request delivery of such paper copies from us by following the procedure described below.

Withdrawing your consent

If you decide to receive notices and disclosures from us electronically, you may at any time change your mind and tell us that thereafter you want to receive required notices and disclosures only in paper format. How you must inform us of your decision to receive future notices and disclosure in paper format and withdraw your consent to receive notices and disclosures electronically is described below.

Consequences of changing your mind

If you elect to receive required notices and disclosures only in paper format, it will slow the speed at which we can complete certain steps in transactions with you and delivering services to you because we will need first to send the required notices or disclosures to you in paper format, and then wait until we receive back from you your acknowledgment of your receipt of such paper notices or disclosures. Further, you will no longer be able to use the DocuSign system to receive required notices and consents electronically from us or to sign electronically documents from us.

All notices and disclosures will be sent to you electronically

Unless you tell us otherwise in accordance with the procedures described herein, we will provide electronically to you through the DocuSign system all required notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you during the course of our relationship with you. To reduce the chance of you inadvertently not receiving any notice or disclosure, we prefer to provide all of the required notices and disclosures to you by the same method and to the same address that you have given us. Thus, you can receive all the disclosures and notices electronically or in paper format through the paper mail delivery system. If you do not agree with this process, please let us know as described below. Please also see the paragraph immediately above that describes the consequences of your electing not to receive delivery of the notices and disclosures electronically from us.

How to contact EPR LITORAL PIONEIRO S.A.:

You may contact us to let us know of your changes as to how we may contact you electronically, to request paper copies of certain information from us, and to withdraw your prior consent to receive notices and disclosures electronically as follows:

To contact us by email send messages to: norberto.prataviera@eprlpioneiro.com.br

To advise EPR LITORAL PIONEIRO S.A. of your new email address

To let us know of a change in your email address where we should send notices and disclosures electronically to you, you must send an email message to us at norberto.prataviera@eprlpioneiro.com.br and in the body of such request you must state: your previous email address, your new email address. We do not require any other information from you to change your email address.

If you created a DocuSign account, you may update it with your new email address through your account preferences.

To request paper copies from EPR LITORAL PIONEIRO S.A.

To request delivery from us of paper copies of the notices and disclosures previously provided by us to you electronically, you must send us an email to norberto.prataviera@eprlpioneiro.com.br and in the body of such request you must state your email address, full name, mailing address, and telephone number. We will bill you for any fees at that time, if any.

To withdraw your consent with EPR LITORAL PIONEIRO S.A.

To inform us that you no longer wish to receive future notices and disclosures in electronic format you may:

- i. decline to sign a document from within your signing session, and on the subsequent page, select the check-box indicating you wish to withdraw your consent, or you may;
- ii. send us an email to norberto.prataviera@eprlpioneiro.com.br and in the body of such request you must state your email, full name, mailing address, and telephone number. We do not need any other information from you to withdraw consent.. The consequences of your withdrawing consent for online documents will be that transactions may take a longer time to process..

Required hardware and software

The minimum system requirements for using the DocuSign system may change over time. The current system requirements are found here: <https://support.docusign.com/guides/signer-guide-signing-system-requirements>.

Acknowledging your access and consent to receive and sign documents electronically

To confirm to us that you can access this information electronically, which will be similar to other electronic notices and disclosures that we will provide to you, please confirm that you have read this ERSD, and (i) that you are able to print on paper or electronically save this ERSD for your future reference and access; or (ii) that you are able to email this ERSD to an email address where you will be able to print on paper or save it for your future reference and access. Further, if you consent to receiving notices and disclosures exclusively in electronic format as described herein, then select the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

By selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures', you confirm that:

- You can access and read this Electronic Record and Signature Disclosure; and
- You can print on paper this Electronic Record and Signature Disclosure, or save or send this Electronic Record and Disclosure to a location where you can print it, for future reference and access; and
- Until or unless you notify EPR LITORAL PIONEIRO S.A. as described above, you consent to receive exclusively through electronic means all notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you by EPR LITORAL PIONEIRO S.A. during the course of your relationship with EPR LITORAL PIONEIRO S.A..