

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Abertura

Mestre de cerimônias - Bom dia a todos. Damos início à Audiência Pública referente ao Projeto de Parceria Público-Privada da Rodovia dos Tamoios. Nos termos do Aviso publicado na imprensa oficial, esta Audiência Pública se destina à apresentação do Projeto de Parceria Público-Privada à população e interessados, conforme será detalhado na exposição do projeto. Antes da composição da Mesa e início dos trabalhos, faremos a leitura das principais regras desta Audiência Pública:

- 1) A participação na Audiência Pública é aberta a todos os interessados, mas caso haja lotação do auditório, somente será garantida a participação àqueles que tiverem se inscrito previamente, nos termos do Regulamento da Audiência Pública, publicado na página eletrônica da ARTESP e disponível para consulta junto à equipe de organização do evento;
- 2) Todos os participantes devem se identificar na entrada do evento;
- 3) Será facultada a todos a possibilidade de manifestação e apresentação de questionamentos em relação ao Projeto, ambos somente por via escrita, em formulário próprio, disponibilizado nos assentos de cada um, bem como com a equipe de organização do evento;
- 4) As manifestações e questionamentos serão recebidos até 15 minutos após a conclusão da apresentação do Projeto;
- 5) Na medida do possível, a ARTESP tentará responder a todos os questionamentos nesta Audiência. Caso não seja possível, tendo em vista a quantidade de questionamentos ou eventuais aspectos cuja resposta não possa ser dada de imediato pela equipe aqui presente, as manifestações e questionamentos, acompanhados da resposta que a ARTESP tiver serão disponibilizados na página eletrônica da Agência: www.artesp.sp.gov.br;
- 6) Esta Audiência Pública poderá ser encerrada pelo Presidente da Sessão, a qualquer momento e ao seu critério.

Por conta do trânsito na região, nós atrasamos a Audiência Pública em meia hora, mas estamos no prazo.

Para composição da mesa convidamos agora os Senhores: Paulo Vargas – Diretor de Assuntos Institucionais da ARTESP, Dr. Theodoro de Almeida Pupo Júnior – Diretor de Investimentos da ARTESP, José Valney de Brito – Diretor Econômico Financeiro da ARTESP, Dr. Giovanni Pengue Filho – Diretor de Operações da ARTESP, Dr. Pedro da Silva – Diretor de Engenharia da DERSA, Dr. Milton Xavier – Assessor de Planejamento, Dr. Fernando Fernandes - Superintendente Econômico e Financeiro da ARTESP e Srta. Isadora Cohen - Assessora da Diretoria Geral e responsável pela modelagem do projeto. Passo a palavra ao Dr. Paulo, presidente da mesa.

Paulo Vargas – Bom dia a todos, gostaria de agradecer a presença e o prestígio das concessionárias, das empresas consultoras em conhecer esse nosso projeto para PPP da Tamoios.

A apresentação vai ser feita inicialmente pelo Dr. Theodoro e complementada eventualmente, se necessário. Eu saúdo também os meus colegas de mesa, dos quais, talvez, eu seja quem menos contribuiu para essa Audiência.

São Paulo, 29 de outubro de 2013.

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Professor Xavier, desde o início do programa de concessões, no pensamento, no planejamento. O Pedro da Silva, meu ex-colega de DERSA, Theodoro, Valney, Giovanni, o Fernando da ARTESP e não posso deixar de fazer uma menção honrosa para Isadora Cohen, que é quem vai iniciar a apresentação, porque mesmo no sábado quando passei na ARTESP para fazer algumas coisas, ela ainda estava em seu computador trabalhando.

Por favor, Isadora, passo a palavra para você. E agora, boa sorte!

Isadora Cohen - Obrigada Dr. Paulo, obrigada Senhores pela presença. Vou iniciar a apresentação do projeto de toda a modelagem e depois os senhores fiquem à vontade para fazer as perguntas de acordo com o regulamento da Audiência Pública.

Esse é o panorama geral da apresentação, trataremos da evolução do projeto, depois passaremos pela estrutura do projeto, para então apresentar um cronograma das atividades daqui para adiante.

Começando pela evolução do projeto, temos como histórico os estudos que foram iniciados em 2009, para tentar fazer com que essa modelagem ficasse estruturada. Em 2011, o projeto preliminar foi aprovado pelo Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas, mas essa foi uma autorização prévia, somente da estrutura preliminar da modelagem.

Em 15 de maio de 2012, a DERSA começou as obras do Trecho de Duplicação do Planalto. Essas obras estão previstas para serem concluídas agora em dezembro de 2013. Em junho de 2013, o Governo do Estado conseguiu obter a licença prévia para obras de Duplicação do Trecho de Serra. Mostrarei mais adiante do que se tratam todos esses trechos e todo esse traçado.

Nesse ano, nos reunimos - a Secretaria, a ARTESP e a DERSA - para fechar o cronograma de obras e conseguir estimar os valores para a ampliação principal, que é aquela referente ao Trecho de Serra. Em agosto e setembro, finalizamos a modelagem e a estrutura jurídica, técnica e financeira do projeto e submetemos para o Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas. Em Reunião Ordinária, havida em 4 de outubro, o Conselho Gestor deliberou unanimemente pela aprovação do projeto.

A DERSA também vai ficar responsável por executar as obras, as quais chamamos de "Trechos de Contorno". Essas obras foram iniciadas para o Lote 1 e lote 2, em outubro de 2013, como veremos mais adiante, com entrega (destes dois lotes) prevista para daqui 20 meses. E os Lotes 3 e 4 serão iniciados em dezembro com entrega prevista para daqui 36 meses.

Falando um pouco sobre a estrutura do projeto. Aqui eu vou dar um panorama para depois adentrar as minúcias da estrutura técnica, da estrutura econômico e financeira e da estrutura jurídica. O projeto é uma concessão patrocinada com prazo de vigência de 30 anos e engloba em seu escopo tanto as obras de Duplicação do Trecho de Serra, que é o que a gente chama de ampliação principal, e, também a exploração, manutenção e conservação de todos os Trechos existentes e dos Trechos a serem entregues pela DERSA. O parceiro privado ficará responsável por duplicar o Trecho de Serra, por manter e conservar os Trechos de Serra e Planalto já existentes, sendo que o Trecho de Planalto já duplicado será entregue pela DERSA em dezembro de 2013, e ficará, também, responsável por manter e conservar os Trechos de Contornos quando estes forem entregues pelo Poder Concedente.

São Paulo, 29 de outubro de 2013.

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Essas são as obras incluídas no escopo da Concessão. A obra principal com uma extensão aproximada de 21,5 KM é a Ampliação Principal, para Duplicação do Trecho de Serra, uma extensão que vai desde o KM 60 + 480 até o KM 82, mais as obras de Adequação nos Trechos de Serra já existentes e as Obras Complementares no Trecho de Serra e nos Trechos de Contornos a serem entregues pela DERSA.

Essa é a situação atual da Rodovia dos Tamoios.

Como os Senhores podem ver, ela tem início e faz divisa com a malha concedida à Ecopistas, na Rodovia Carvalho Pinto - SP 070. O traçado que vai ser concedido tem início no KM 11+500 e o fim do trecho é no KM 83+400. Embora a SP 055 faça parte integrante desse traçado é importante referir que ela não integra o escopo da concessão.

Somente colocamos essa imagem aqui, para dizer que hoje para chegar a São Sebastião é necessário trafegar pelo trecho urbano de dentro do município de Caraguatatuba, por meio da SP 55.

Esses são os municípios que são cortados pela Rodovia atualmente, ela começa em São José dos Campos e termina em Caraguatatuba passando pelos municípios de Jambeiro e Paraibuna.

Como eu disse, para chegar até São Sebastião e até para ir a Ubatuba é necessário se trafegar pelo trecho urbano que passa dentro do município de Caraguatatuba, por meio da SP 055.

A proposta da DERSA e do Estado de São Paulo é propriamente fazer os Contornos - que serão mantidos e conservados pelo Parceiro Privado, após entregues pelo Poder Concedente -, justamente para que se possa segregar o tráfego urbano do tráfego de passagem.

Este é um zoom do que está sendo feito no Planalto. É a Duplicação que vai ser entregue em dezembro de 2013. A licença de operação já vai ser obtida pela DERSA e o trecho seja entregue ao parceiro privado já, provavelmente, licenciado. Pelo menos essa é expectativa. A extensão desse trecho é de aproximadamente 49 quilômetros. Como eu disse aos senhores, a manutenção e conservação ficará sob a responsabilidade do concessionário.

Esse slide mostra a Duplicação do Trecho de Serra, a Ampliação Principal. Aqui os Senhores conseguem ver como a pista proposta se descola da pista já existente. O Trecho a ser duplicado é esse destacado em amarelo, verde e laranja, enquanto o Trecho existente é aquele roxo que contempla um traçado sinuoso. Como os senhores podem ver, o que está destacado em verde são os túneis e o que está destacado em laranja são as obras de arte especial, pontes e viadutos.

Essas são as obras dos Contornos que estão sendo atualmente carreadas pela DERSA. Aqui nós conseguimos ver o Contorno norte de Caraguatatuba, aquele Lote 1, que já tem a licença de instalação e cujas obras já foram iniciadas pela DERSA. Com previsão de término, como eu disse aos senhores, para daqui 20 meses. A obtenção da licença de operação para esse trecho vai ficar a cargo do Privado assim como a manutenção, conservação e a gestão.

Nessa outra tela, a gente consegue ver os demais Lotes do Contorno. Com relação ao Lote 2 - também já licenciado -, as obras já foram iniciadas pela DERSA agora, em outubro, e o término está previsto para daqui 20 meses. Os Lotes 3 e 4, com essa extensão, terão a licença de instalação a cargo do

São Paulo, 29 de outubro de 2013.

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Poder Concedente, sendo que o Parceiro Privado ficará responsável por obter a licença de operação para todo o traçado dos Contornos (Lotes 1, 2, 3 e 4).

Essa é uma representação gráfica do desenvolvimento do projeto. O projeto conta, como eu disse aos senhores, com essa Ampliação Principal que é a Duplicação do Trecho de Serra. Durante os primeiros 5 anos - do ano 1 ao ano 5 - representado nesse gráfico, o Parceiro Privado fica incumbido de realizar as obras de Duplicação do Trecho de Serra e o Parceiro Público pode contribuir com isso, por meio do aporte de recursos, que é uma figura recentemente introduzida na lei de PPP's e que permite ao Estado desembolsar recursos ao Parceiro Privado durante a fase de investimentos. Esses recursos são destinados às obras e bens reversíveis.

A partir do segundo ano, o concessionário pode cobrar pedágio. Veremos mais adiante os locais em que poderá ser feita essa cobrança e quais os investimentos necessários que devem ser atendidos para que se possa ser feita essa cobrança.

Durante todo o período da Concessão, do ano 1 ao ano 30, o parceiro privado fica responsável pela operação e manutenção dos trechos já existentes na Rodovia, depois dos Trechos já entregues pela DERSA que são os Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião. Ainda, ficará responsável por operar e manter, também, o Trecho Duplicado de Serra (construído pelo próprio parceiro privado).

Atendo-me um pouco mais às questões técnicas, esse é o programa intensivo inicial que deve ser cumprido para que seja possível a cobrança do pedágio. Como os senhores podem ver o último item é a implantação das Praças de Pedágios que devem ser construídas e mantidas pelo concessionário. Essas são as localizações das praças de Pedágio, no Planalto nos KM 12+800 e KM 56+500 e no encontro dos Contornos sul e norte. A tarifa que pode ser praticada é R\$ 0,108 por KM bidirecional.

Esse é um cronograma físico referencial que mostra os marcos que serão atendidos pelo Parceiro Privado para que o Estado de São Paulo, o Poder Concedente, possa desembolsar o aporte de recursos.

Esse é um resumo dos investimentos principais, sendo que a Ampliação Principal custa em torno de R\$ 2,9 bilhões e isso, somado com os demais investimentos que serão necessários ao longo dos 30 anos, somam R\$ 3,744 bilhões.

Entrando um pouco na questão do Licenciamento Ambiental, como eu disse aos senhores, a LP (Licença Prévia) para Duplicação do Trecho de Serra já foi emitida em 25 de junho de 2013. Foram identificados alguns impactos ambientais e medidas mitigatórias que foram organizadas em 26 programas ambientais, que ficaram sob a responsabilidade do concessionário.

Quanto à licença de instalação, o concessionário fica responsável por obter a licença para todo o Trecho de Duplicação de Serra. Sendo que ao Poder Concedente será incumbido de obter a LI para essas prioridades, que estão circuladas, dos KM 60 + 48 até o KM 64,45 e do KM 81 ao KM 82.

Quanto à Licença de Operação, nós já mencionamos essa questão, mas somente para frisar que, no Trecho de Planalto a DERSA será responsável pela obtenção da Licença de Operação do Trecho de Planalto, e os Programas Ambientais da Operação ficarão a cargo do concessionário. E para os Contornos e o Trecho de Duplicação de Serra a obtenção da LO fica a cargo da Concessionária.

São Paulo, 29 de outubro de 2013.

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Com relação à Modelagem Econômico-Financeira, sendo bastante sucinta, esses são os dados principais. Conforme eu adiante aos senhores, o prazo da concessão é de 30 anos e o período de pagamento da contraprestação é aquele compreendido entre o ano 6 (após a conclusão da Ampliação Principal) ao ano 30. A contraprestação máxima anual é de R\$ 232 milhões, aproximadamente. A receita total, que é o somatório da contraprestação do aporte de recursos, das Receitas Tarifárias estimadas e das Acessórias, é cerca de R\$ 10.880 bilhões.

Aqui nós podemos ver um resumo do que será pago. O valor total de contraprestação, ao longo dos 30 anos, é de R\$ 5,8 bilhões; O Aporte de Recursos, cerca de 1.6 bilhão; e as Receitas Tarifárias Acessórias, R\$ 3,5 bilhões. E aqui são os valores estimados de OPEX e CAPEX, sendo que a TIR Referencial do Projeto, somente para estruturação dos estudos, foi de 8%.

Esse é o cronograma pensando para o desembolso de Aporte. O Aporte de Recursos deve guardar proporcionalidade com os investimentos que deverão ser realizados pelo Privado para Ampliação Principal, para Duplicação do Trecho de Serra, sendo que os limites máximos anuais (para desembolso de Aporte pelo Poder Concedente) são esses: no primeiro ano o Estado pode arcar com 6% do valor do projeto para Aporte de Recursos, no segundo ano com 26%, no terceiro ano 34%, no quarto ano 27% e no quinto ano 7%.

Para finalizar a gente vai passar pela modelagem jurídica: essa foi a legislação utilizada para estruturar esse projeto. Então: a lei de PPPS; a Lei que introduziu o Aporte de Recursos no Ordenamento Jurídico; a Lei de Licitações e Contratos Públicos; a Lei de Concessões; a Lei estadual de PPPS; a Lei que cria a ARTESP; e a Lei Estadual de Concessões.

Quanto às diretrizes da Licitação, é importante referir que a concorrência é internacional, com possibilidade de participação de Empresas Brasileiras, Empresas Estrangeiras, Fundos de Investimentos e Entidades de Previdência Complementar. A participação pode ser isolada ou em Consórcio, e os Consórcios podem ser constituídos sem limitação de participantes. É necessário que o licitante apresente uma garantia de proposta no valor de 1% no contrato, sendo que o valor do contrato, para este projeto, foi considerado como o somatório das receitas, como já disse anteriormente. O critério de julgamento será o menor valor da contraprestação.

Essa é a Dinâmica da Licitação. Primeiro será feito o Credenciamento e a Apresentação da Garantia de Proposta de cada licitante. Não haverá inversão de fases. Então, passaremos para Habilitação, sendo necessário apresentar documentos jurídicos, documentos que comprovem habilitação fiscal e trabalhista, documentos que comprovem a qualificação econômica financeira de cada licitante ou consórcio e a Habilitação Técnica, que será composta tanto pela metodologia de execução quanto pela atestação – a qual veremos nas telas posteriores.

Habilitados os licitantes, passamos para análise das Propostas Comerciais. No envelope 1, o licitante deverá colocar sua proposta, com o menor valor de contraprestação; e no envelope 2 o seu Plano de Negócios, juntamente a uma carta conforto de um banco.

Esses são os requisitos para Comprovação da Experiência Operacional em Rodovias. Nós tivemos a preocupação de exigir aquilo que já poderia ser exigido em Rodovias que guardam semelhanças com a

São Paulo, 29 de outubro de 2013.

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Estrada dos Tamoios. Essa apresentação vai ficar disponível no site da ARTESP. Depois se os senhores quiserem ver no detalhe essa qualificação, fiquem à vontade.

Esses são os requisitos de Comprovação da Experiência Pretérita na execução de obras similares e de grande porte tais como a Rodovia dos Tamoios.

Essas são as condições para assinatura do contrato. O licitante vencedor, para que possa assinar o contrato, deve constituir uma Sociedade Propósito Específico, deve integralizar o capital designado no Edital, deve prestar garantia de execução do contrato - que guardará proporcionalidade com os investimentos e a reversão dos ativos - e deve, também, apresentar Plano de Contratação dos Seguros.

Essas são as diretrizes do contrato. Quanto ao objeto, eu já mencionei para os senhores. O prazo de 30 anos também já foi mencionado.

A garantia em favor da administração é a garantia de execução, como eu mencionei, a qual nós detalharemos adiante para os senhores; em favor da Concessionária, a garantia será uma conta especial da CPP, com o valor equivalente ao de 6 contraprestações mensais; em favor dos financiadores, aquelas admitidas pela Lei: os direitos emergentes da Concessão poderão ser oferecidos em garantias e o financiador também terá direito ao que a gente chama de "step in rights", pelo artigo 27 da lei de Concessões.

Serão devidos 3% sobre a Receita Tarifária e Acessória para fins de pagamento das atividades de fiscalização da ARTESP. Os conflitos serão dirimidos por junta técnica mais arbitragem. A não ser em casos de direitos indisponíveis, em que o conflito será dirimido pelo judiciário.

Essa, como eu disse aos senhores, é a garantia de execução dos investimentos que guarda proporcionalidade com os investimentos que deverão ser feito pelo concessionário e também com a reversão dos ativos ao final da concessão.

Por fim esses são os índices de reajustes que foram considerados para cada tipo de receita. Então o aporte será reajustado pelo INCC, enquanto a tarifa e a contraprestação serão reajustadas pelo IPCA, como já é praticado nas Rodovias concedidas pelo Estado de São Paulo.

E para finalizar esse é o cronograma proposto para as atividades daqui para adiante: A Audiência Pública, realizada hoje. A Consulta Pública: nós disponibilizaremos todo o material da modelagem jurídica, econômico-financeira e técnica no site da ARTESP durante os meses de novembro e início de dezembro. Em seguida podemos publicar o edital que está previsto para meados de dezembro. Depois a abertura das propostas, prevista para o início de fevereiro, e, por fim, assinatura do contrato no mês de abril.

Era isso que eu tinha a falar aos senhores. Obrigada pela presença.

Elizabeth Di Giorgio - Concluída a apresentação do projeto, informamos que os formulários com questionamentos e manifestações serão recebidos nos próximos 15 minutos. Então, até as 11h15 a

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

equipe de Comunicação, que está na recepção, vai receber as perguntas de vocês. Tem um coffee esperando a gente agora.

PAUSA

Mestre de cerimônias – Vamos retomar então, os trabalhos desta audiência pública com a leitura e identificação dos questionamentos e manifestações, acompanhados das respectivas respostas.

Paulo Vargas – A primeira pergunta vem do Frederico Bussinger, da empresa Idelt. Não foi mostrado, mas, a chegada à São Sebastião é via Petrobras, certo? Em termos urbanos e ambientais, a cidade não ficará dividida? A alternativa anterior “abraçando” a topolândia não teria o benefício adicional de ser uma barreira à ocupação do Parque e da Serra do Mar? Passo a palavra para o Dr. Theodoro responder a este questionamento.

Theodoro de Almeida Pupo Junior – A solução adotada foi amplamente discutida e acordada com a comunidade local e com a Prefeitura de São Sebastião, em audiência pública.

Paulo Vargas – Em termos de custo, as demolições e obras prévias na propriedade da Petrobras/Transpetro não poderá resultar em PEX/CAPEX maior? Mesmo subscritor.

Theodoro de Almeida Pupo Junior – Não existirão demolições das instalações existentes da Petrobras, de modo que, não haverá acréscimos de valores da obra do projeto da PPP.

Paulo Vargas - Próxima pergunta – Deputado Marco Aurélio de Souza. Haverá audiência pública no litoral norte a respeito deste projeto hoje apresentado?

Theodoro de Almeida Pupo Junior – Não haverá.

Paulo Vargas – Favor esclarecer, de São José a São Sebastião pagar-se-á dois pedágios e de São José para Ubatuba, também dois. Ou seja, dos três pedágios o usuário pagará dois ou eu entendi errado e independente do destino pagar-se-á três? Mesmo subscritor.

Theodoro de Almeida Pupo Junior – De São José à São Sebastião, o usuário pagará três pedágios, dois no planalto e um no encontro dos contornos. De São José à Ubatuba, ele só pagará dois.

Paulo Vargas – Mais uma pergunta do Sr. Frederico Bussinger, da Idelt – Para São Sebastião e por os trechos 3 e quatro tem maior prioridade que os trechos um e dois? Qual a dificuldade para que sejam iniciados juntos? Não dá para reduzir o “delay” entre três, quatro, um e dois?

Theodoro de Almeida Pupo Junior – Os trechos não tiveram início coincidente, Frederico, em função dos ajustes de traçado e das discussões com a comunidade local e também com a Prefeitura. E, a diferença de prazos entre as obras também decorre da complexidade dos trechos três e quatro dos contornos, devido à existência de túneis.

Paulo Vargas - Eu retomo as perguntas do Deputado Marco Aurelio de Souza, aos questionamentos por ele feitos. Eu apenas narrei duas quando deveria ter narrado três, tem uma no verso. Favor confirmar: os pedágios serão cobrados ida e volta, certo?

São Paulo, 29 de outubro de 2013.

Transcrição da Audiência Pública - Projeto de Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada para a operação e manutenção de trecho da rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, entre os quilômetros (km) 11+500 km a 83+400 km e dos contornos de Caraguatatuba e São Sebastião (Rodovia SP-055), bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 km a 82+000 km da Estrada dos Tamoios.

Theodoro de Almeida Pupo Junior – Sim, o pedágio é bidirecional.

Paulo Vargas - Bom, como não há mais perguntas, damos como encerrada a audiência e aguardamos outras sugestões via as mídias, ou qualquer consulta que pode ser feita "a posteriori". Obrigado.