

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**REQUERIMENTO N° , DE 2025**
(Do Sr. AFONSO HAMM)

Requer a realização de audiência pública para discutir sobre a situações de pontes no Estado do Rio Grande do Sul que operam no sistema “Pare e Siga”.

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, com fundamento no art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de reunião de audiência pública nesta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para discutir a situações de pontes no Estado do Rio Grande do Sul que operam no sistema “Pare e Siga”, especificamente sobre a Ponte sobre o Rio Piratinizinho, BR-293 - Km 68,5 no município de Piratini, a Ponte sobre o Rio Jacui, BR - 471 - Km 171, município de Rio Pardo e a Ponte do Fandango sobre o Rio Jacui, BR-153 - Km 413 no município de Cachoeira do Sul.

Para isso, gostaríamos de contar, entre outros, com a presença dos seguintes convidados:

- Representante do Ministério dos Transportes;
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – Diretor Geral Fabrício de Oliveira Galvão;
- Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura do Rio Grande do Sul (DNIT) – Superintendente Hiratan Pinheiro da Silva;
- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – Diretor Geral Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio;
- Prefeito de Pinheiro Machado e presidente da Azonasul - Associação dos Municípios da Zona Sul - RS - Ronaldo Madruga;
- Prefeito de Cachoeira do Sul - Leandro Tittelmaier Balardin.

JUSTIFICAÇÃO

A infraestrutura rodoviária é a espinha dorsal de qualquer economia, e no Rio Grande do Sul, reconhecido por sua produção agropecuária e industrial, a fluidez do tráfego rodoviário é crucial para a competitividade. No entanto, o que deveria ser



* C D 2 5 3 8 1 6 9 0 7 9 0 0 *

um ativo de desenvolvimento tem se tornado um gargalo. As interdições e restrições de tráfego em pontes estratégicas, em rodovias federais, não são mais incidentes isolados, mas sim sintomas de uma falha sistêmica na gestão e manutenção da malha viária pelo governo federal.

Na BR-293, por exemplo, a **ponte sobre o Rio Piratinizinho** no km 68,5 tem sido alvo de interdições cíclicas. A mais recente interdição para veículos de carga ocorreu em 25 de agosto de 2025, após um grande volume de chuvas, expondo a vulnerabilidade da estrutura. A situação é tão precária que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) precisou tomar a medida extrema de usar rejeitos de asfalto para impedir fisicamente a passagem de caminhões, demonstrando a ineficácia das sinalizações e a natureza reativa da gestão.

Outro caso emblemático de morosidade burocrática é a ponte sobre o **Rio Jacuí, na BR-471, em Rio Pardo**. Desde maio de 2024, a travessia opera sob o sistema "Pare e Siga" devido a danos estruturais causados por enchentes. Passados mais de um ano, a autarquia federal ainda se encontra na "fase final de desenvolvimento" de um anteprojeto e plano de trabalho para contratar os serviços especializados, sem qualquer cronograma claro para o início das obras. Essa lentidão inaceitável compromete uma das principais conexões entre o interior e a Região Metropolitana de Porto Alegre, gerando prejuízos contínuos.

A crise mais grave e iminente é a da **Ponte do Fandango sobre o Rio Jacuí, na BR-153, em Cachoeira do Sul**. A estrutura, que já operava com restrições crônicas, será totalmente fechada a partir de 15 de setembro de 2025 para a elevação do vão metálico. O bloqueio total, com duração prevista de cerca de cinco meses, transforma um "gargalo histórico" em uma crise logística imediata que exigirá a reativação do uso de uma balsa para travessia. A transição de um paliativo para uma interdição total é a prova cabal da falência de uma política de manutenção reativa.

A recorrência desses problemas em vias de escoamento da produção revela um padrão de subinvestimento e de falta de prioridade por parte do governo federal. O agronegócio gaúcho, um dos pilares da economia do país, é diretamente penalizado por esses gargalos logísticos, que aumentam os custos operacionais e diminuem a competitividade de seus produtos no mercado nacional e internacional. Enquanto o DNIT avança em obras de grande porte em outras localidades, a precariedade de estruturas vitais no Rio Grande do Sul expõe uma inaceitável falta de atenção e urgência.

Diante desse cenário de prejuízo contínuo, risco à segurança e evidente falta de prioridade, a realização desta audiência pública é imperativa. A Câmara dos Deputados, por meio da Comissão de Viação e Transportes, deve exercer seu papel de fiscalização e cobrar dos órgãos competentes um plano de ação e um cronograma definitivo para a solução desses problemas. É o momento de exigir que o governo federal substitua a política de "apagar incêndios" por uma estratégia proativa de



investimento e gestão que garanta a segurança e o desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

Faz-se necessário ouvir as autoridades competentes para que apresentem um plano de ação e um cronograma definitivo para a solução dos problemas, garantindo que as obras sejam realizadas com a urgência que o caso exige. A normalização do tráfego nessas pontes é uma questão de prioridade máxima e de respeito à produtividade e ao bem-estar do povo gaúcho. A audiência pública é, portanto, o caminho para exigir a responsabilização dos órgãos e a busca de uma solução célere e permanente.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado Afonso Hamm



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD253816907900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Afonso Hamm



* C D 2 5 3 8 1 6 9 0 7 9 0 0 *