



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N.º 136, DE 2017

(Do Sr. Padre João)

Propõe que a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle realize, com o auxílio do Tribunal de Contas da União - TCU, fiscalização na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e nos contratos firmados entre a União com a empresa Concessionária BR-040 S. A. (VIA 040), que quer devolver a concessão para a União.

DESPACHO:

À COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Interna nas Comissões

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

Senhor Presidente:

Com base no art. 100, § 1º, combinado com o art. 24, X, art. 60, II e com o art. 61, § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, e dos incisos IV, VII e VIII do art. 71 da Constituição Federal, proponho, ouvido o Plenário desta Comissão, e com auxílio do Tribunal de Contas da União - TCU, seja realizado ato de fiscalização “na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e nos contratos firmados entre a União com a empresa Concessionária BR-040 S. A. (VIA 040) que quer devolver a concessão para a União”.

JUSTIFICAÇÃO

Tudo indica que a Operação Lava Jato, muito embora tenha tantos e notórios méritos, esteja contribuindo com o desmonte do sistema de concessões rodoviárias no País. Diferentemente de como ocorre em outros países, as investigações contra a corrupção estão atingindo não apenas os dirigentes das empresas, mas, infelizmente, as empresas em si. O resultado disso tudo pode ser visto no aumento desenfreado do desemprego, oriundo não somente das grandes empreiteiras, mas de milhares de empresas que são interdependentes.

Segundo o jornal *Valor Econômico*¹, em 28/8/2017, as concessionárias de rodovias federais passam por um “inferno astral”. Tal como o *Valor* noticia, as concessões que mais sofrem com dificuldades têm como parceiras societárias empreiteiras envolvidas na Operação Lava Jato. Afirma o *Valor Econômico*:

“Com as denúncias, o BNDES barrou empréstimos de longo prazo que estavam apalavrados. Sem crédito, concessionárias foram reduzindo o ritmo de obras até abandoná-las.

Foi o que aconteceu com a Galvão Engenharia, que após um longo processo na ANTT acabou perdendo o trecho de 625 km da BR-153, entre Anápolis (GO) e Palmas. O contrato, assinado em setembro de 2014, tinha 30 anos de vigência e será relicitado em 2019. A Galvão

¹ <http://www.valor.com.br/empresas/5096594/concessoes-ja-pediram-r-55-bi-em-revisoes>

foi a única entre as oito concessões assinadas por Dilma que não solicitou reequilíbrio financeiro do contrato.

A Odebrecht - que pediu R\$ 489 milhões - também não recebeu o crédito do BNDES para a duplicação da BR-163 em Mato Grosso. Em 2015, a concessionária Rota do Oeste assumiu outros 400 km da mesma estrada, cuja duplicação estava a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Além da Rota do Oeste, estão inadimplentes a Concebra, a Eco101 e **a Via 040**. Controlada pela Triunfo Participações, a Concebra é a maior concessão do país em extensão. São 1.176 km que abarcam as rodovias BR-060, BR-153 e BR-262. A empresa também é recordista em pedido de reequilíbrio, com R\$ 2,35 bilhões. Procurada, negou responder processo na ANTT e disse estar "atualizando" seu cronograma de obras.

O menor valor solicitado até agora é o da Eco101, controlada pela EcoRodovias. Apesar de ter um prazo maior, a duplicação do trecho de 476 km da BR-101, entre Mucuri (BA) e a divisa do Espírito Santo com o Rio, está atrasado e sem perspectiva de avançar.

A concessionária, que já pediu R\$ 343,5 milhões para reequilibrar seu contrato, sofre com a queda da economia do Espírito Santo - reflexo da indústria do petróleo. A Eco101 informou que apresentou à ANTT uma proposta de repactuação do contrato.

A situação é parecida na Via 040, responsável pelos 936 km entre Brasília e Juiz de Fora (MG), na BR-040. Em dificuldades financeiras, **a Invepar já manifestou interesse em devolver a concessão, aproveitando a legislação sancionada recentemente pelo presidente Michel Temer**". (grifos do autor)

A Concessionária BR-040 S. A. ou "VIA 040" é controlada pela Invepar, empresa que é investigada no âmbito da Operação Lava Jato. Seu presidente foi alvo de operações por parte da Polícia Federal em abril de 2016².

² <http://www1.folha.uol.com.br/poder/2016/04/1760089-invepar-e-alvo-da-policia-federal-no-rio-em-nova-fase-da-lava-jato.shtml>

A dificuldade de obtenção de recursos junto ao BNDES é ratificado até mesmo pela VIA 040, o que confirma a reportagem acima do *Valor Econômico*. Além disso, a entrada em vigor da Lei nº 13.448/2017 (de 05/06/2017) parece ter trazido esperança à concessionária. É o que informa reportagem do portal *O Tempo*, de 01/06/2017³:

“Nessa quarta-feira (31), em audiência pública realizada na Assembleia Legislativa de Minas Gerais, a morosidade das obras e o licenciamento ambiental foram debatidos. **“Existe um problema de diminuição do tráfego, aumento da inflação, e também de liberação do BNDES”**, afirmou o **gerente de relações institucionais da Via 040, Frederico Souza**. De acordo com um funcionário da concessionária que pediu para não ser identificado, **o banco deveria financiar 70% das obras, mas ainda não teria repassado a verba**. “Assim que tiver sanção (da MP), vamos fazer análise minuciosa. A concessionária está fazendo todos os esforços para dar continuidade ao contrato”, disse Souza”. (grifo nosso)

A VIA 040, que obteve a concessão a da BR-040, em quase sua totalidade no trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG, está inadimplente quanto ao contrato de concessão, segundo informaram os senhores Mário Rodrigues Júnior e Luciano Esteves Ferreira, representantes da ANTT em audiência pública nesta Comissão, em 29/08/2017.

Segundo a ANTT, a Agência teria aplicado mais de R\$ 18 milhões em multas à empresa VIA 040, não tendo a concessionária conseguido se viabilizar para a realização das fases previstas em contrato, especialmente quanto ao processo de duplicação da rodovia. Ainda segundo a ANTT, o prazo para a empresa apresentar um plano de ação até o dia 22/09/2017. Após esse prazo, a ANTT deverá tomar as decisões pertinentes.

Uma das alternativas poderá ser, em caso extremo, a utilização da relicitação, um dos comandos previstos na Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, que *“estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de*

³ <http://www.otempo.com.br/cidades/concession%C3%A1ria-quer-usar-nova-lei-para-devolver-br-040-1.1480991>

parceria definidos nos termos da Lei no 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal”.

Segundo o art. 4º, III, dessa lei, a relicitação viria a ser “*procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim*”.

Segundo a ANTT, durante o processo de relicitação, que poderá durar cerca de dois anos, não deverá haver investimentos e ocorrerá redução correspondente da tarifa cobrada no pedágio.

Ainda de acordo com a ANTT revelou na audiência pública, uma auditoria independente revelou indícios da incapacidade do consórcio Via040 em administrar a concessão da BR-040, quanto ao contrato firmado com a União via a ANTT.

Diante desse quadro, pode-se prever uma situação problemática ou até caótica para os usuários dos quase 1.000 km da rodovia BR-040, caso não sejam tomadas providências urgentes e necessárias para se solucionar essa questão relevante não só para o Estado de Minas Gerais, como também para todo o Brasil.

É fundamental, portanto, que esta Comissão, com a ajuda do Tribunal de Contas da União, realize fiscalização relativa aos contratos e aditivos da ANTT com a VIA 040, bem como investigue se houve algum tipo de irregularidade em seu processo licitatório ou mesmo com a edição da Medida Provisória nº 752, de 24/11/2016, convertida na Lei nº 13.448/2017.

Muitas dúvidas ainda estão sem respostas.

Em particular, urge responder a algumas questões como qual foi o motivo para um deságio tão significativo (60%) para ganhar a concessão? Estaríamos diante de um típico comportamento oportunista em que a empresa licitante ganhadora deu um lance muito baixo de preços já esperando uma renegociação a posteriori?

Como explicar a participação da OAS, que está na Lava jato, apareceu com 10% da Sociedade de Propósito Específico (SPE), mas que segundo informações, no final da concessão se tornaria sócia majoritária?

Enfim, o que aconteceu de fundamentalmente errado no contrato de concessão da BR-040 e o que fazer para que isto não aconteça novamente? O que deve mudar no contrato de concessão de rodovias para evitar estes problemas?

Por que a Invepar recusou o convite desta Comissão de Fiscalização Financeira e Controle e **não compareceu** à audiência pública destinada a debater a concessão da VIA 040?

Espero, assim, contar com o apoio dos pares para a aprovação da referida proposta.

Sala das Sessões, Brasília, 13 de setembro de 2017.

Deputado Federal Padre João (PT/MG)

FIM DO DOCUMENTO
