



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Weliton Prado**  
Vice-líder do PT na Câmara dos Deputados  
Comissão de Defesa do Consumidor  
Comissão de Minas e Energia

**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº \_\_\_\_\_/2012**  
**(Do Sr. Weliton Prado)**

Solicita informações ao Ministro de Estado dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sobre as ações adotadas diante dos descumprimentos do contratos de concessões em rodovias federais, em especial, dos trechos explorados pelo grupo espanhol OHL.

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 50, §2º, da Constituição Federal, e nos arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas informações ao Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sobre as ações adotadas diante dos descumprimentos do contratos de concessões em rodovias federais, em especial, dos trechos explorados pelo grupo espanhol OHL, especificando:

1. Os motivos pelos quais o cronograma de obras de todas as estradas da OHL foram postergados pela ANTT.
2. Quais os valores dos pedágios cobrados pelo grupo de 2007 a 2012, citando os respectivos trechos rodoviários.
3. Quais são os trechos rodoviários onde foram constatados atrasos em obras de restauração, ampliação e/ou manutenção.
4. Quais ações foram adotadas diante do descumprimento do cronograma de investimentos, como notificações, multas aplicadas e outras punições como impedimentos de participar de outros processos licitatórios do governo federal.

**JUSTIFICATIVA**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Weliton Prado**  
Vice-líder do PT na Câmara dos Deputados  
Comissão de Defesa do Consumidor  
Comissão de Minas e Energia

O pedágio é caro e os contribuintes tem motivos para reclamar, especialmente se verificarmos a ausência de fiscalização e cumprimento dos contratos de privatização de rodovias federais.

Pode-se considerar que os valores dos pedágios no Brasil já estão no nível das tarifas praticadas no exterior. Contudo, especialistas apontam que, em outros países, os contribuintes pagam pedágios em troca da construção de estradas de alta qualidade, enquanto que, aqui no Brasil, se cobra altas tarifas pela conservação ou por tímidas melhorias nas rodovias já construídas com recursos públicos.

Sabe-se ainda que o Tribunal de Contas da União (TCU) discute a revisão do programa de concessão de rodovias federais, pois a rentabilidade das concessionários têm sido de até 24% acima da inflação. Ora, não há como permitir que no Brasil os contratos de concessão de rodovias sejam apenas um meio de arrecadação exorbitante das concessionárias e os consumidores não sejam beneficiados com melhorias nas rodovias.

Pelo menos, é o pouco que se espera: as concessionárias deveriam realizar ações de melhorias no estado de conservação das rodovias. Contudo, não é o que vem acontecendo, especialmente onde se anunciou que os pedágios seriam mais baratos.

Em 2007 foram entregues à iniciativa privada cerca de 2,6 mil quilômetros de rodovias federais, por meio de leilão. O grande vencedor do leilão para explorar por 25 anos pedágios nas rodovias foi o grupo espanhol OHL.

As rodovias privatizadas foram:

BR-381 Belo Horizonte (MG) – São Paulo (SP) - grupo OHL

BR-393 Divisa (MG-RJ) – Via Dutra (RJ) - Acciona

BR-101 Ponte Rio–Niterói (RJ) – (ES) - grupo OHL

BR-153 Divisa (MG-SP) – Divisa (SP-PR) - BR VIAS

BR-116 São Paulo (SP) – Curitiba (PR) - grupo OHL

BR-116 Curitiba (PR) – Divisa (SC-RS) - grupo OHL

BR-116/376/PR-101/SC Curitiba (PR) – Florianópolis (SC) - grupo OHL



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Weliton Prado**

Vice-líder do PT na Câmara dos Deputados  
Comissão de Defesa do Consumidor  
Comissão de Minas e Energia

Ocorre que, matérias veiculadas na imprensa dão conta de que alguns destes contratos não têm sido cumpridos e que as estradas encontram-se com obras atrasadas e trechos em péssimas condições.

Em entrevista à Revista Exame, edição do dia 02 de novembro de 2011, o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas de Minas Gerais, Vander Francisco Costa, definiu o atual estado da Rodovia Fernão Dias, que liga Belo Horizonte a São Paulo:

*“Asfalto é ruim, há trechos com buracos, outros sem acostamento , quando chove, a água empoça em vários pontos. Está longe do que se espera de uma rodovia privatizada”*

Ora, passados quase cinco anos da privatização das rodovias federais, verifica-se que os contratos não foram cumpridos, a exemplo:

*Rodovia: Fernão Dias*

*Vencedor do Leilão: OHL*

*Pedágio inicial: o mais barato da história – 0,99 centavos de real*

*Previsão de investimentos no contrato: até 2011, teriam que estar prontos 6 trevos, 88 quilômetros da terceira faixa, 50 passarelas e o contorno de Betim, na Região Metropolitana de BH.*

No conjunto dos cinco lotes arrematados pelo grupo OHL, a previsão de investimentos era de quase R\$ 4 bilhões de 2008 a 2011. Contudo, apenas metade do valor esperado foi desembolsado.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela fiscalização do cumprimento dos contratos e punição das concessionárias, não nos faz crer que as licenças ambientais concedidas pelo IBAMA seriam o único motivo para o



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Weliton Prado**  
Vice-líder do PT na Câmara dos Deputados  
Comissão de Defesa do Consumidor  
Comissão de Minas e Energia

atraso no cronograma de investimentos previstos nos contratos de concessão, como se noticiou na imprensa.

Mesmo porque, cabe às concessionárias apresentar a documentação correta de acordo com as regras de licenciamento para que não existam problemas. Assim, as concessionárias não podem se utilizar da má fé ao não providenciar a documentação exigida corretamente e em tempo hábil com vistas à não implementar as melhorias previstas em contrato.

Como exemplo, a concessionária CCR Autoban, responsável pela Rodovia dos Bandeirantes, em São Paulo, teria apresentado a documentação corretamente e o processo de licenciamento teria durado menos de um ano. De acordo com funcionários do IBAMA, o projeto apresentado pela OHL para a construção de um anel viário na Autopista Litoral Sul, em Florianópolis, aguardava no final de 2011, há mais de seis meses pela documentação que faltava. Ou seja, aguardava apenas a manifestação da empresa detentora da concessão.

As empresas não podem explorar uma rodovia, receber pedágios e simplesmente atrasar as obras, como uma vantagem. O diretor da TI, consultoria de logísticas e transporte com sede em Brasília afirmou à Revista Exame.

*“Estou convencido de que o preço baixo do pedágio dificultou a formação de caixa e os investimentos da OHL”*

A afirmação foi rebatida pelo presidente da OHL, José Carlos de Oliveira

*“Não faz o menor sentido: temos 1 bilhão de reais em caixa para investimentos”*

O grupo espanhol OHL arrematou os lotes durante o processo licitatório com a oferta do pedágio mais barato da história: 0,99 centavos de real. Os contratos celebrados com o Governo Federal possuem prazo de 25 anos e os seguintes objetos: recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Weliton Prado**  
Vice-líder do PT na Câmara dos Deputados  
Comissão de Defesa do Consumidor  
Comissão de Minas e Energia

*Dados da Revista Exame*

Ano	Investimento Previsto R\$	Investimento Realizado - R\$
2008	776 milhões	623 milhões
2009	1 bilhão e 200 milhões	592 milhões
2010	986 milhões	574 milhões
2011	831 milhões	601 milhões

E não há que se falar que os valores pagos pelos contribuintes nos pedágios são baixos, visto que a OHL vem apresentando desde 2008 um aumento exponencial em sua lucratividade:

*Dados da Revista Exame*

Ano	Lucro
2008	105 milhões
2009	176 milhões
2010	304 milhões
2011	370 milhões

Portanto, se a OHL vem representando lucros, afirma que o valor do pedágio não é baixo a ponto de comprometer os investimentos assumidos e previsto no cronograma definidos pelo contrato, não há como aceitar que o grupo haja de má fé com o governo federal e os consumidores.

Em dezembro de 2011, a Controladoria Geral da União, inclusive, lançou um estudo sobre as condições destas concessões. O estudo apontou que vários requisitos não foram cumpridos pelas concessionárias, principalmente pela concessionária OHL, onde estão presentes os maiores problemas.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Weliton Prado**  
Vice-líder do PT na Câmara dos Deputados  
Comissão de Defesa do Consumidor  
Comissão de Minas e Energia

A empresa também não cumpriu o cronograma estabelecido no ato da assinatura do contrato. A título de exemplo na Fernão Dias, a empresa se comprometeu, até o inicio de 2011 entregar trevos, 88 quilômetros de terceira faixa, 50 passarelas e o contorno de Betim.

Outros problemas foram identificados pela CGU, que concluiu pelo atendimento parcial dos parâmetros de desempenho previstos no PER (Plano de Exploração Rodoviária) para a fase de trabalhos iniciais:

*Cabe ressaltar que o atendimento parcial dos parâmetros de desempenho do PER, evidencia condições indesejáveis, de segurança e trafegabilidade, das estruturas físicas da rodovia após a execução das obras e serviços previstos na fase dos Trabalhos Iniciais, prejudicando assim os usuários da rodovia.*

Destarte, não se pode permitir que os contribuintes/consumidores e os usuários das rodovias federais entregues à concessão, que já pagam altos impostos com imensos sacrifícios, sejam penalizados com mais um abuso com indícios de irregularidades.

Sala da Comissão, em agosto de 2012.

**WELITON PRADO**  
**DEPUTADO FEDERAL - PT/MG**