



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

REQUERIMENTO N° , DE 2012
(Do Sr. Fernando Francischini)

Requer seja realizada reunião de Mesa Redonda já prevista no relatório prévio da PFC 35/2011, no sentido de debater e ouvir as empresas concessionárias da rodovia BR 376 – BR101 no trecho Curitiba-Florianópolis, e os demais órgãos públicos participantes direta e indiretamente destas concessões e demais setores organizados da sociedade na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, com a finalidade de concluir o relatório final da aludida PFC de autoria do Deputado **JORGE BOEIRA**.

Senhor Presidente

Nos termos do Art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, seja realizada reunião de Mesa Redonda conforme previsão no relatório prévio nos itens 3 e 4 do plano de execução, anteriormente aprovado nesta comissão para debater e ouvir todos os interessados nas concessões e administrações das rodovias federais BR 376 – BR101 no trecho Curitiba-Florianópolis, a ser realizada na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná tendo como convidados a participar desta reunião os seguintes representantes;

- Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná,

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

- Representante da ANTT, da área responsável pela administração de Concessões,
- Representante da Secretaria Estadual de Infraestrutura do Estado do Paraná,
- Representante da Secretaria Estadual de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina,
- Representante do Tribunal de Contas da União,
- Representante do Tribunal de Contas do Estado do Paraná,
- Representante do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina,
- Presidentes das concessionárias, AUTOPISTA LITORAL SUL, Representante do SINCROD (Sindicato Nacional das Concessionárias de Rodovias, Vias Urbanas, Pontes e Túneis),
- Representante da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias),
- Representantes da Organização Fórum Nacional Contra o Pedágio,
- Representante da ONG Brasil Contas Abertas,
- Representante da ACP (Associação Comercial do Paraná),
- Representante da FIEP/PR (Federação das Indústrias do Estado do Paraná),
- Representante da SETCEPAR (Sindicato das Transportadoras do Paraná).

JUSTIFICAÇÃO

A fim de dar embasamento na confecção do Relatório Final da PFC 35 de 2011, que trata da fiscalização da gestão dos contratos de concessão de rodovias federais no trecho Curitiba – Florianópolis pelas BR's 376 e 101 no tocante ao cumprimento dos contratos e dos cronogramas de desembolso de investimentos e reajustes tarifários com indícios de não cumprimento do cronograma de desembolso e de execução, que tomo a iniciativa de requerer esta reunião de mesa redonda já prevista no Relatório Prévio anteriormente aprovado por esta comissão.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

Recentemente foram levantados pela mídia nacional estudos em que comprovam que as concessionárias destas rodovias e de outras no país, executaram menos de 20% das obras previstas nos contratos de concessão, vide matérias avocadas abaixo:

Blog da Jornalista Joyce Hasselmann

<http://www.blogdajoice.com/2013/06/rodovia-federal-privatizada-cumpre-so-12-das-metas/>

Editoria de Arte/Folhapress

RODOVIAS PRIVATIZADAS, CINCO ANOS DEPOIS

Entre fevereiro e março de 2013, o prazo de cinco anos para que sete rodovias concedidas em 2007 pelo governo federal terminassem suas obras foi encerrado



As sete concessões de rodovias federais entregues à iniciativa privada em 2007 fizeram, em média, só 12% do que deveriam em grandes obras de duplicação nos 2.600 km de estradas federais sob sua responsabilidade.

Seus contratos, quando assinados, determinavam que concluíssem 11 intervenções de grande porte até março deste ano. Nenhuma está totalmente pronta e boa parte nem sequer começou.

Os números, levantados com dados obtidos via Lei de Acesso à Informação, apontam que as empresas

* E46FE30B

11



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

deveriam ter gasto R\$ 1,3 bilhão (valores de 2007 não atualizados) nessas construções em cinco anos. Não foram nem R\$ 200 milhões.

O governo planeja para setembro uma nova rodada de concessões, com 7.500 km de extensão e meta de duplicar 5.500 km.

As concessões de 2007 ficaram conhecidas como as do “pedágio a R\$ 1”, que era o preço presumido da tarifa.

Foram conduzidas na etapa final pela então ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, hoje presidente. As empresas propuseram pedágio com valor baixo para ganhar a concorrência – o que, na época, foi comemorado pelo governo e usado politicamente.

Ao assumirem as estradas, as concessionárias comprometeram-se com gastos em três áreas: recuperação, manutenção e melhoramentos (ou ampliação) da rodovia.

As 11 obras de grande porte representavam 40% das melhorias, o que inclui passarelas, desvios e praças de pedágio.

Concessionárias concentraram-se nas pequenas intervenções, nas quais tiveram desempenho melhor, elevando a média do gasto total desse item a cerca de 30%. Mas, nas grandes obras, há casos extremos.

As rodovias do Aço (RJ) e Transbrasiliana (SP) gastaram quase nada em duplicação. Na Régis Bittencourt (BR-116 entre PR e SP), de uma duplicação de 30 km na serra do Cafetal, ainda faltam 19 km.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

Especialistas apontam dois problemas: estudos malfeitos –que colaboram para a demora na obtenção das licenças– e pedágio barato.

As empresas tiveram nos cinco anos receitas dentro do projetado. Mas não o suficiente para garantir, só com elas, investimentos. Dificuldades de financiamento devido à crise mundial de 2008 levaram-nas a atrasar as obras o quanto podiam.

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) vinha atribuindo os atrasos exclusivamente aos problemas dos projetos. Mas deficiências da agência ajudaram indiretamente concessionárias a não cumprir prazos.

Viviane Esse, superintendente de Infraestrutura Rodoviária da ANTT, disse que, ao assumir o setor, em outubro de 2012, encontrou pedidos de autorização de obras das concessionárias sem análise havia um ano.

Matéria do Fantástico exibida em 09/06/2013.

<http://g1.globo.com/fantastico/quadros/brasil-quem-paga-e-voce/noticia/2013/06/rodovias-em-pessimo-estado-atrasam-progresso-do-brasil.html>

Rodovias em péssimo estado atrasam progresso do Brasil

As estradas do Brasil estão esburacadas, lentas e perigosas. Elas atrasam a nossa economia e tiram vidas.

As estradas do Brasil estão esburacadas, lentas e perigosas. Elas atrasam a nossa economia e tiram vidas.

A repórter Sônia Bridi percorreu as principais rodovias do país, de Norte a Sul. É a série ‘Brasil: Quem paga é você’. Leva tempo até o caminhão sumir de vista.

“Tem muito transtorno a viagem. Falar que é uma viagem maravilhosa não é. É uma viagem bem difícil”, diz José Roberto Pereira.

Difícil se você carrega 20 toneladas de soja.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

“Na época que não chove, na seca, é muita poeira. E na chuva é muita água, muito barro”, conta Gregory Ferreira, caminhoneiro.

São 12 trechos de obra. Um está sendo tocado pelo Exército. Como o resto do percurso, intercala asfalto e terra. Falta pavimentar 40 quilômetros. Mas vai demorar.

“Esse ano, aproximadamente 20 quilômetros de asfalto. E no próximo ano, 20 quilômetros. Entregando essa estrada para essa população por volta do mês de dezembro de 2014”, afirma o coronel Sérgio Henrique Codelo, comandante do 8º BEC.

Na maior parte do ano, a chuva dá umas poucas tréguas. E quando volta, é de enxurrada.

Basta meia hora de chuva pra estrada ficar alagada. E essa água toda, além de provocar erosão e encher a estrada de buraco, faz do trabalho de construção na Amazônia um grande desafio.

Há pontes prontas, mas sem o aterro nas cabeceiras. Na última estação de seca os militares entregaram as mais urgentes, como a Ponte da Enxurrada.

Em um trecho de 112 quilômetros entre Itaituba e Rurópolis, no Pará, a BR-163 se funde com a Transamazônica. Essa estrada que foi aberta no começo dos anos 70 do século passado pelos militares e que, só agora, 40 anos depois, tem sinais de que o asfalto finalmente vai chegar.

O atraso vem de longe. Só em 2009, as obras foram reiniciadas. Mas a empreiteira responsável por este trecho faliu. Deixou as pontes novinhas. E o povo usando as de madeira. O Dnit refez a licitação e o asfaltamento começa este ano.

Em outros três trechos da BR-163, o Tribunal de Contas da União encontrou indícios de sobrepreço, superfaturamento e pagamento por serviços não executados.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

O TCU aceitou a defesa de uma das empreiteiras. Para as outras duas, aponta potencial dano aos cofres públicos de R\$ 31,4 milhões.

O Dnit exigiu das empresas garantias nesse valor, para não parar as obras até uma decisão final. Não pararam, mas atrasaram, como atrasa a viagem.

“É bastante risco, porque é liso. O caminhão perde estabilidade. Falar que você tem segurança é difícil. A segurança é bem pouquinha”, conta o caminhoneiro.

Caminhão não consegue subir. Tem que voltar para pegar embalo. Assim viaja a riqueza das lavouras mais eficientes do planeta. A estrada é importante porque reduz distâncias continentais.

Em vez de embarcados pelos portos do Sul, os grãos pela BR-163 chegam até o Porto de Santarém, de onde saem navios para China ou Europa.

Ainda mais barato: aproveitar o Rio Tapajós já desde Miritituba - 350 quilômetros antes de Santarém. De barcaça, a soja viajaria até Belém, para ser embarcada nos transoceânicos.

A Confederação Nacional da Indústria calculou que, com a estrada pronta, o agronegócio brasileiro economizaria R\$ 1,4 bilhão por ano em frete. Ou seja, a obra se paga em pouco mais de um ano.

“Nós poderemos liberar os portos de Paranaguá, Santos, que são portos para manufatura. Os nossos custos serão melhores na medida em que eu desloque o produto da agricultura para o norte do país”, ressalta José Augusto Coelho Fernandes, diretor de Políticas e Estratégias da CNI.

E a previsão hoje é que o asfalto fique pronto no fim do ano que vem.

A BR-101 é a principal rodovia do país, que acompanha milhares de quilômetros do litoral.

Em Santa Catarina não só é o acesso de turistas para as belas praias. Escoa a produção gaúcha, e liga o Brasil ao

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

Mercosul. A estrada é antiga, e sobrecarregada, mais do dobro da capacidade.

A duplicação começou em 2006, mas empreiteiras não deram conta da obra, que foi relicitada. Passados quatro anos do prazo da entrega, ainda faltam as obras mais caras.

A Federação das Indústrias de Santa Catarina calculou o prejuízo.

“Neste período de 2009 a 2012, deixaram de ser gerados na região cerca de R\$ 33 bilhões”, afirma Glauco Côrte, presidente da Fiesc.

Há prejuízo impossível de contar.

“Mensurar uma vida, duas vidas, no meu caso, três vidas é muito difícil”, diz Emilson de Carvalho, comerciante.

Em frente ao posto de saúde que leva o nome da filha mais velha, o Fantástico encontrou Emílson de Carvalho. Dielly, médica, completaria neste dia 9 de junho, 29 anos. Ela morreu na BR-101, no mesmo acidente que matou a irmã, Gislayne, de 23 anos, dentista, e a sogra de Emílson. Só a mulher dele sobreviveu.

“A minha esposa continua ainda doente, ela não tem condição de voltar ao trabalho”, conta Emílson.

O acidente foi em outubro de 2010, quando a duplicação já deveria estar concluída. Mas a pista dupla voltava a ser simples, e tinha água acumulada no desvio.

“A gente está processando tanto a empresa quanto o governo federal por esse descaso que ocorre com obras do governo. Só quem está na situação, como nós familiares, como nossos amigos, como a comunidade onde elas trabalharam, sabe dessa perda, que é irreparável. Não tem dinheiro que pague”, explica Emílson.

Para terminar a duplicação faltam dois túneis. E a obra mais cara é a ponte da Laguna. O projeto foi polêmico: venceu o mais caro: R\$ 642 milhões. Uma ponte estaiada, com jeito de cartão postal, que protege o ecossistema da lagoa e permite a passagem de barcos. Mas o TCU

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

apontou sobrepreço de R\$ 53 milhões, em custos de mão de obra e compra de areia.

O Dnit renegociou o preço da ponte, com redução de R\$ 40 milhões. O general Fraxe, assumiu em 2011, depois que o antecessor foi demitido no processo conhecido como a faxina da presidente Dilma.

Fantástico: O senhor encontrou muito problema de gestão?

General Jorge Fraxe, diretor-geral do Dnit: O problema era de gestão. Não é problema técnico. Nós temos técnicos excelentes. Faltava gestão.

Um deles era a falta de programas de computador para engenharia.

“Sem isso aqui é uma grande aventura. É uma grande aventura, que não se sabe onde vai terminar”, diz o general.

Denúncias de desvio de dinheiro em obras derrubaram o então ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, do PR. Assumiu Paulo Passos, que este ano foi substituído por outro integrante do PR, o ex-governador da Bahia, César Borges. Indicação de Alfredo Nascimento, o ministro demitido por suspeita de corrupção.

As estradas são o principal meio de transporte no Brasil, com quase 60% das cargas e 96% dos passageiros. Mas, no ranking de qualidade de estradas em 144 países, estamos na posição 123. E o problema não é falta de dinheiro.

Gil Castello Branco, consultor do Contas Abertas: O Orçamento é uma ficção. Nós vemos que a distorção entre aquilo que está previsto e aquilo que efetivamente é realizado é enorme.

“Hoje nós temos um bom problema. Qual é? O governo tem recursos para gastar, nós temos uma economia crescendo. E muitas vezes nós temos dificuldades pra gastar a execução orçamentária por falta de projetos que não foram feitos lá atrás”, afirma César Borges, ministro dos Transportes.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

No ano passado, o ministério não conseguiu transformar em obras mais de R\$ 6,5 bilhões. Só foram executados 62% do orçamento. A mesma média dos últimos dez anos.

O investimento em transportes no Brasil saltou de R\$ 1,5 bilhão em 2002 para R\$ 20 bilhões no ano passado. Mas ainda é muito pouco para dar conta do atraso.

O governo quer investir R\$ 100 bilhões por ano, em seis anos. Para isso é preciso buscar recursos também na iniciativa privada. O Ipea alerta para contratos mal formulados.

“Nossa preocupação é que uma boa ideia, se ela não for bem elaborada, ela pode não ter um resultado adequado. Os erros cometidos agora se perpetuarão por 25, 30 anos que são os prazos desses contratos”, afirma Carlos Campos Neto, pesquisador do IPEA.

O Fantástico mostra o que acontece também na BR-101, em uma parte já duplicada e administrada por uma empresa privada. Onde cruza a área urbana da Grande Florianópolis, está o trecho mais perigoso em rodovias federais do Brasil. Nesses 47 quilômetros, em 16 meses 248 pessoas morreram em acidentes. Uma a cada dois dias.

Pra diminuir esses números vergonhosos, o governo fez um projeto: uma via de contorno da Grande Florianópolis, tirando esse tráfego pesado de dentro da área urbana. Essa obra foi incluída como contrapartida na concessão da empresa que explora os pontos de pedágio. Só que passado o prazo pra conclusão da obra, ela ainda nem começou.

Hoje, o contorno tiraria de lá o tráfego de 18 mil caminhões por dia. O projeto estava pronto: 47 quilômetros para ser construídos até 2012. E o custo dessa obra, entrou no cálculo do pedágio cobrado desde 2008.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

“Hoje, a situação é a seguinte: não foi feito um metro da implantação deste contorno”, diz Ricardo Saporiti, conselheiro da Fiesc.

Não foi só atraso. A Autopistas Litoral tentou encurtar o contorno em 20 quilômetros, uma obra mais barata. A ANTT, a agência encarregada de garantir o cumprimento do contrato, aprovou a mudança e deu mais três anos de prazo para a entrega da obra. O TCU não aceitou.

“A análises feitas pelas áreas técnicas do Tribunal de Contas não deixaram qualquer dúvida de que o valor previsto no contrato de concessão era de 47,3 quilômetros”, afirma Marcos Bemquerer, ministro-substituto do TCU.

O Tribunal apura as responsabilidades da concessionária e também da Antt.

Fantástico: O projeto foi encaminhado muitos anos depois da data pro final da obra.

Viviane Esse, superintendente da ANTT: É exatamente.

Fantástico: O primeiro projeto que foi alterado também foi entregue com bastante atraso.

Viviane Esse: É. A apuração da responsabilidade pela concessionária por esses atrasos ela está em análise.

Fantástico: Houve uma demora de reação da ANTT?

Cesar Borges: Olha, a ANTT me disse que multou a empresa, mas as multas não foram suficientes. Não resolveram o problema.

As multas somam R\$ 20 milhões.

Fantástico: Que tipo de punição pode haver?

César Borges: A rescisão do contrato.

Finalmente, este ano, a empresa foi forçada a voltar ao trajeto original. E só agora começa o processo de licenciamento no Ibama. As cidades cresceram e um conjunto habitacional do ‘Minha Casa, Minha Vida’ foi feito bem no meio do caminho. Um novo desvio encarece a obra.

Fantástico: E essa diferença de custo é repassada na tarifa do pedágio?

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

Paulo Pacheco, diretor técnico da Autopistas Litoral: Essa diferença de custo é analisada pela agência e avaliada.

Fantástico: E repassada à tarifa?

Paulo Pacheco: Se assim for decidido, sim.

Mas a concessionária já acumula lucro indevido, segundo o TCU, pelo pedágio pago sem que a obra fosse feita.

“Até agora quem está pagando o prejuízo são os usuários da rodovia. Eles tão pagando um valor de pedágio maior do que deveriam”, destaca o ministro-substituto do TCU, Marcos Bemquerer.

Pagando caro e sem saber até quando a rodovia da morte vai cortar suas cidades.

Não é fácil construir na Amazônia. Abrir caminho na selva, com pouco tempo sem chuva para trabalhar o chão. Mas demorar 40 anos e ainda ter a estrada incompleta.

O Fantástico foi ao Norte do Brasil. A BR-163 é uma espinha dorsal, passando pelo centro do país, do Pará até o Rio Grande do Sul.

De Santarém até a divisa com o Mato Grosso, são 980 quilômetros. Mas, 460 quilômetros ainda estão em estrada de chão.

José Roberto Pereira, caminhoneiro: É muito, muito chão.

Fantástico: Que velocidade o senhor pega aí no chão?

José Roberto Pereira: A velocidade é 5 por hora, 10 por hora.

Lembrando que a formalização deste novo requerimento se deve ao fato de organizar a lista dos convidados a colaborar com o andamento democrático de avultada audiência dando possibilidade a ambos os interessados, favoravelmente ou contrários ao conteúdo da PFC 35 de 2011.

Pelo exposto, a mesa redonda que ora requeiro é fundamental para discutirmos o assunto em comento, além de desempenhar nossas atribuições constitucionais de acompanhamento e fiscalização das ações dos poderes federal e estadual dentro do Estado do Paraná.

E46FE30B31

E46FE30B31



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Fiscalização Financeira e Controle - CFFC

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2013

Deputado **FERNANDO FRANCISCHINI**

E46FE30B31