



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE			
EVENTO: Mesa Redonda	REUNIÃO Nº: 0774/14	DATA: 03/06/2014	
LOCAL: Plenário 11 das Comissões	INÍCIO: 10h17min	TÉRMINO: 11h37min	PÁGINAS: 31

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Diretor do Departamento de Concessões da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes do Ministério dos Transportes. VIVIANE ESSE - Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Auditor de Controle Externo do Tribunal de Contas da União — TCU.

SUMÁRIO
Mesa-redonda para debate com as empresas concessionárias de rodovias federais, órgãos públicos participantes, direta ou indiretamente, dessas concessões e setores organizados da sociedade envolvidos.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro, declaro abertos os trabalhos desta reunião de mesa-redonda destinada a debater e ouvir as empresas concessionárias de rodovias federais, bem como os demais órgãos públicos participantes, direta ou indiretamente, dessas concessões e demais setores organizados da sociedade, com a finalidade de concluir o relatório final da Proposta de Fiscalização e Controle nº 23, de 2011, objeto do Requerimento nº 636, de 2014, de autoria do Deputado Fernando Francischini.

Convido, então, para tomar assento à mesa o Sr. Dino Antunes Dias Batista, Diretor do Departamento de Concessões da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes, representante do Ministério dos Transportes; a Sra. Viviane Esse, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, representante do Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT; o Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto, Auditor de Controle Externo representante do Presidente do Tribunal de Contas da União — TCU; e o Sr. Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo.

Gostaria de agradecer, em nome de todos os membros, a presença dos convidados a esta reunião de mesa-redonda com o objetivo de debater o tema em questão e, assim, contribuir para a conclusão do relatório final da PFC 23, de 2011.

Antes de iniciar as exposições, gostaria de propor a este colegiado os procedimentos a serem adotados na reunião de mesa-redonda, de forma a assegurar o bom andamento dos trabalhos.

O tempo reservado para o convidado será de 20 minutos prorrogáveis, não podendo ser aparteado. Encerrada a exposição, falará o Deputado autor do requerimento pelo prazo de 10 minutos. Em seguida, falarão os Líderes inscritos pelo prazo de 5 minutos, não sendo permitidos apartes. Após os Líderes, o Deputado inscrito para interpelações poderá fazê-lo, por 3 minutos, e, posteriormente, os não membros. Cada convidado terá igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica no mesmo prazo.



Passo a palavra, então, ao Sr. Dino Antunes Dias Batista, Diretor do Departamento de Concessões da Secretaria de Fomento para Ações de Transportes.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Inicialmente gostaria de agradecer o convite feito ao Ministério dos Transportes para debater esse tema que tem sido bastante caro para a gente.

O novo Programa de Concessões de Rodovias Federais tem mostrado a importância que o Ministério dá às concessões rodoviárias e também ferroviárias, que têm as suas particularidades. Realmente, é um programa que tem tido sucesso. A gente tem conseguido grandes avanços. Obviamente é um programa que traz um aprendizado; desde 1995 a gente já tem tido concessões em rodovias federais. É um processo de aprendizado contínuo. Não apenas o Ministério como também o nosso braço especializado, a ANTT, realmente conseguiram trazer as concessões rodoviárias federais para um novo patamar de resposta à sociedade.

Então, a gente agradece a possibilidade de debater esse tema com todos. E estamos aqui à disposição para responder às questões cabíveis. Eu não tenho uma explanação, mas estou aqui para responder aos questionamentos que forem colocados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Então, eu agradeço ao Diretor e passo a palavra à Sra. Viviane Esse, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária.

A SRA. VIVIANE ESSE - Bom dia a todos! Eu gostaria de agradecer o convite. Eu acho que esta é uma excelente oportunidade que nós temos de mostrar a evolução dos contratos de concessão.

Como o Sr. Dino colocou hoje, nós temos três fases de contrato de concessão. A primeira iniciada ainda na década de 90, com uma situação econômica e uma experiência do Brasil relacionada à concessão bastante diferente. Os modelos mostram justamente essa evolução que a gente tem para tentar fazer cada vez concessões melhores e que tenham um retorno satisfatório ao usuário.

Hoje a Agência Nacional de Transportes Terrestres administra 20 contratos de concessão, totalizando quase 10 mil quilômetros de rodovias federais concedidas. São rodovias extremamente importantes, importantes para a integração



nacional, importantes para o escoamento da produção, importantes para o desenvolvimento do País, dos Estados e dos Municípios.

O papel da Agência é fiscalizar a execução desses contratos de concessão. Acredito que a concessão de uma rodovia federal traz inúmeros benefícios aos usuários. Nós temos hoje, com o modelo da terceira etapa, que é o último vigente, a obrigação de duplicar 100% das rodovias em 5 anos. A obrigação da concessionária é duplicar os 10% da rodovia antes de cobrar o pedágio. Nós temos as praças de pedágio localizadas fora dos trechos urbanos. Nós temos rodovia 100% monitorada. Nós temos socorros médico e mecânico. Então, nós fazemos com que essas rodovias fiquem mais seguras, que tenham mais fluidez, para que possamos escoar melhor a safra e os produtos brasileiros, e que o Governo possa concentrar esforços em outras atividades.

Então, conceder é diferente de privatizar. Conceder é transferir a obrigação de cuidar. E, para isso, a Agência tem um papel importante. O Ministério define as rodovias que serão concedidas, considerando política pública, considerando uma série de critérios técnicos. E a Agência Nacional tem a obrigação de fazer com que esses contratos sejam cumpridos.

Eu acho que isso a Agência vem fazendo. E, mais do que isso, vem aprimorando os modelos, para que a gente tenha concessões que tragam um retorno satisfatório a todos os usuários.

Eu gostaria de agradecer a oportunidade e de colocar-me à disposição para esclarecer todos os pontos.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Agradeço.

Quero dizer que o Sr. Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo, está se deslocando aqui para esta audiência pública e encontra-se atrasado em decorrência de seu voo.

Vamos passar a palavra ao Sr. Davi Ferreira Gomes Barreto, Auditor de Controle Externo, aqui representando o Presidente do TCU, para sua apresentação.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Exmo. Sr. Deputado Simplício Araújo, em nome do qual eu saúdo todos os Parlamentares desta Casa. Agradeço o



convite, em nome do Presidente do Tribunal de Contas da União, Ministro Augusto Nardes.

Para a gente é um prazer poder compartilhar um pouco dos trabalhos que o Tribunal faz nesta área com o Congresso, neste acompanhamento das concessões de rodovias federais que se inicia desde a década de 90.

Eu trouxe uma breve apresentação sobre um trabalho específico que o Tribunal fez em relação a uma auditoria operacional na ANTT, em relação aos procedimentos de acompanhamento dos contratos de concessão das rodovias da segunda fase de concessões federais.

O objetivo principal deste trabalho é tentar entender um pouco mais a gestão da ANTT e tentar contribuir para o maior índice de execução dos contratos das rodovias nesta fase em que foram constatados alguns problemas.

(Segue-se exibição de imagens.)

Neste primeiro eslaide, só para fazer uma breve contextualização do trabalho do Tribunal, o TCU acompanha este processo de concessões de rodovias, como todas as outras concessões de infraestrutura, em diferentes etapas, em diferentes momentos da regulação. Então, desde a década 90, o Tribunal tem uma unidade específica para acompanhar as concessões de rodovias federais, desde a fase de outorga, ou seja, dos estudos que vão embasar o leilão da rodovia — o Tribunal faz este acompanhamento junto à ANTT e junto ao Ministério —, até a fase de execução das obras, de execução do investimento da infraestrutura em si, em que o Tribunal também atua.

É um controle que foca tanto a regularidade, tanto a conformidade, ou seja, a correta execução do contrato, de acordo com os ditames legais e regulamentares, bem como a *performance*, o caráter operacional, o desempenho do ente regulador no exercício de suas funções.

O objetivo principal disso — isto está estampado na missão do Tribunal — é realmente agregar valor, é trazer valor para os resultados da Agência, beneficiando, assim, o usuário da rodovia ou do projeto que foi concedido e outorgado ao setor privado.

Só vale um destaque, que é importante para salientar bem a diferença do papel do Tribunal e das agências: o entendimento do Tribunal é de que as agências



são as responsáveis primárias pela fiscalização dos contratos de concessão. É papel da Agência regular e fiscalizar as concessões de rodovias, no caso a ANTT. O papel do Tribunal é o que se chama de controle de segunda ordem, ou seja, fiscalizar a atuação da Agência ao longo da execução desses contratos, ou seja, fiscalizar a governança, contribuir para a governança do ente regulador.

Esse é um rápido contexto da atuação do Tribunal.

Mais especificamente em rodovias, o Tribunal fez algumas auditorias recentes nas rodovias concedidas à iniciativa privada. Foram feitas três auditorias de conformidade. O Tribunal verificou a conformidade, a regularidade da atuação da ANTT ao longo da execução de contratos de três rodovias de extrema importância para o País: a Rodovia Litoral Sul, a Rodovia Via Bahia e a Rodovia Régis Bittencourt. Foram contratos fiscalizados pelo Tribunal. No contrato da Litoral Sul, já há uma decisão do Tribunal sobre esse processo. As outras duas rodovias ainda estão pendentes de análise do Relator e do Plenário do Tribunal.

Um segundo trabalho, um trabalho que também foi feito junto à ANTT com foco nas rodovias federais, foi uma auditoria operacional, ou seja, uma auditoria que buscava avaliar a gestão da ANTT, tentando identificar as eventuais causas de falhas sistêmicas na fiscalização dos contratos de concessão. Existia um diagnóstico de que alguns contratos de concessão de rodovias não estavam desempenhando como deveriam. Alguns contratos tinham mais de 80% de inexecução de obras em alguns anos. E o Tribunal tentou entender o porquê desse fato, quais eram as causas que poderiam estar por trás desta situação.

Os resultados deste trabalho já estão disponíveis ao público. O Acórdão nº 3.237, de 2013, foi julgado no segundo semestre do ano passado. E este Acórdão foi o resultado de um longo trabalho do Tribunal junto com a ANTT, um trabalho que teve intensa participação e contribuição da atual gestão da ANTT, para que pudéssemos, juntos, identificar o porquê dessas eventuais impropriedades na execução desses contratos.

O próximo eslaide mostra um pouco o foco da atuação do Tribunal. Este eslaide mostra hoje um pouco, como a Dra. Viviane já ressaltou, da malha concedida de quase 10 mil quilômetros. São 20 contratos, e foram concessões feitas em diferentes fases, em diferentes épocas da história brasileira, desde a década de



90. E o foco do Tribunal, nesta auditoria, foi a concessão da chamada segunda etapa de contratos de concessão de rodovias federais. E aí se incluem, talvez, uma das principais rodovias do País. Cito alguns exemplos: a Rodovia Régis Bittencourt e a Rodovia Fernão Dias, que ligam os mais importantes centros comerciais e econômicos do País.

E talvez o principal motivo da escolha deste foco da auditoria o próximo eslaide mostra bem. Por que escolher essas rodovias? Foi constatado — e aí são dados da própria ANTT — um alto índice de inexecução desses contratos. Das obras que eram para ser prestadas pelo setor privado, em contrapartida ao pedágio, o índice de inexecução era muito alto ao longo do tempo, chegando a mais de 80% em alguns anos. E isto despertou a pergunta: por que as obras não estão acontecendo como deveriam acontecer? Por que o setor privado não está sendo capaz de executar essas obras? Por que a ANTT não está sendo capaz de fazer o setor privado cumprir os contratos, como se era esperado quando foi assinado? E aí nasceu esta auditoria.

Então, foi um trabalho longo. Foram 6 meses de trabalho junto com a ANTT, em que foram entrevistados gestores da Agência, fiscais que estão na ponta, que trabalham na ponta nas diferentes regiões do País, para tentar entender o porquê desse alto índice de inexecução.

O próximo eslaide é apenas ilustrativo. Foi feita uma pesquisa — não sei se é possível ler, peço desculpas aos senhores se não for possível, mas eu posso traduzir — em que se tentava entender um pouco, junto aos fiscais, às pessoas, aos funcionários da ANTT, aos servidores da ANTT que trabalham na ponta, que trabalham nas diferentes rodovias, na percepção deles, quais eram as principais causas de inexecução desses contratos.

Então, diferentemente do que muitos alegavam e pensavam, os principais problemas não estavam relacionados a problemas ambientais ou a problemas de desapropriação, mas estavam mais relacionados a deficiências de projetos encaminhados pelas próprias concessionárias. Outro índice altamente apontado pelos fiscais foi a deficiência no processo de apenação e a deficiência no processo de penalização da ANTT nos desvios das concessionárias.



O próximo eslaide ilustra um pouco isso. Foi um achado da nossa auditoria. Foi constatado que existia um prazo muito longo para que fosse feita a correta aplicação das penalidades. Então, aqui é apenas um exemplo de uma amostra de processos que foram auditados. Daí a equipe concluiu que o tempo médio entre a verificação do descumprimento contratual e a autuação do processo, ou seja, o tempo em que o fiscal na ponta identifica o problema, em que o processo é de fato autuado e começa o processo de apenação, era de 294 dias, e com extremos que eram realmente muito impressionantes. São situações de quase 1.200 dias, mais de 3 anos entre a constatação da irregularidade e a autuação do processo, num processo meramente administrativo. E a constatação de que essa falta de sentimento de responsabilização das concessionárias pode prejudicar a execução dos contratos das obras que deveriam ser feitas. Na época em que foi feita a auditoria, não havia nenhuma multa aplicada por inexecução contratual, com o processo finalizado e tão pouco nenhuma multa cobrada efetivamente das concessionárias.

O próximo eslaide ilustra um pouco alguns aspectos que foram identificados do porquê dessas execuções. É bom ressaltar que muitos desses pontos a própria ANTT já está endereçando. E houve uma mudança significativa, nos últimos anos, na gestão da ANTT. Muitos processos foram alterados; mas, mesmo assim, algumas sugestões, alguns apontamentos foram feitos para que a Agência pudesse repensar os seus processos administrativos.

Alguns problemas detectados: algumas falhas nos mecanismos de gestão dos contratos que iam desde deficiências de metodologia de gestão, ou seja, faltava padronização nas informações que deveriam ser consolidadas na fiscalização e geridas pela ANTT; uma ausência de um sistema de TI específico para isso, as informações das fiscalizações muitas vezes eram controladas por planilhas em Excel, sem um sistema integrado que possibilitasse a gestão da ANTT ter uma visão do todo; havia também falhas de fiscalização dos contratos em si, ou seja, falhas no processo de fiscalização; problemas como aferição de parâmetros de desempenho baseados somente em dados das concessionárias. A ANTT, apesar de dispor de alguns aparelhos, não tinha recursos muitas vezes para verificar os dados *in loco* e comprovar as informações prestadas pela concessionária; problemas nos



procedimentos de elaboração do plano de fiscalização; precariedade na estrutura das unidades regionais — algumas unidades regionais reclamavam por falta de veículos, de Internet, de computadores e de materiais básicos para o desempenho da sua função; problemas relacionados à capacitação desses fiscais, enfim, falta de um plano institucional de capacitação desses servidores.

O próximo eslaide traz mais alguns dos problemas detectados, como a ineficácia no processo de aplicação de penalidades em si ou a falta de aplicação de penalidades, como já foi mostrado. Há uma demora muito grande na conclusão desses processos, tirando a expectativa de controle, a expectativa de punição do concessionário, no caso de ele não cumprir com suas obrigações. E também foram detectadas algumas fragilidades na análise de projeto.

Então, inexistia o procedimento de análise de riscos dos projetos, ou seja, nos projetos apresentados pelas concessionárias, não existia uma ordem de análise, de acordo com a sua relevância e com a sua complexidade, além uma estrutura em si deficiente, falta de servidores, utilização demasiadamente grande de terceirizados para executar essa análise de projeto.

O estoque de projetos não analisados em anos anteriores é muito grande, apesar de se ressaltar que a Agência conseguiu fazer uma atualização e colocar a análise de projetos em dia. Mas, enfim, todos esses são exemplos de potenciais de melhoria na gestão da ANTT, para que se evitem realmente esses problemas de inexecução.

E o próximo eslaide traz algumas determinações e recomendações feitas pelo Tribunal que realmente endereçam esses problemas que foram constatados e buscam resolvê-los. Todas essas recomendações e determinações já são de conhecimento da Agência.

Já existe um processo de monitoramento aberto, para que o Tribunal possa acompanhar a implementação dessas sugestões para a agência reguladora. É importante que se diga que a Agência tem se mostrado extremamente aberta e receptiva a essas sugestões.

A atual gestão da Agência tem tentado implementar esses processos, atuando ataques, para poder realmente fazer as obras serem cumpridas. Os processos de apenação estão sendo repensados, bem como os processos internos,



e o Tribunal espera poder contribuir com a ANTT na melhoria dos seus processos, para que realmente o resultado final se concretize, que é a concessão da rodovia, para que ela, de fato, entregue os resultados que se espera dela.

Então, existe uma expectativa muito grande e cada vez maior do papel do setor privado em prover os investimentos de infraestrutura. É um caminho inegável esse que se está tomando, independente dos governos que se seguem.

E o fortalecimento da Agência, o fortalecimento da autonomia na gestão das agências, é muito importante neste processo. É um desafio muito grande controlar diversos contratos de concessão, cobrar dos concessionários, e a gente espera poder contribuir para a gestão da Agência para o aperfeiçoamento dessas entidades no desempenho de suas funções.

Então, eu quero agradecer a oportunidade de mostrar este trabalho. Coloco-me à disposição para responder as eventuais dúvidas dos Parlamentares e dos demais convidados presentes à audiência.

Muito obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Bom, nós agradecemos a exposição.

Registramos que o Sr. Valdir de Souza Pestana, que é o Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo, ainda está se deslocando para esta Comissão.

Vamos passar ao debate.

Passo a palavra ao Deputado Fernando Francischini, autor do Requerimento nº 636/2014 desta Comissão. S.Exa. dispõe de 10 minutos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO FRANCISCHINI - Sr. Presidente, como Relator desta PFC, realizamos audiências públicas em alguns Estados e fizemos um acompanhamento específico da BR que liga Paraná a Santa Catarina.

O trecho que está com maiores problemas foi tema de uma grande matéria do programa *Fantástico*. Não sei se o Sr. Dino, a Dra. Viviane e o Dr. Davi assistiram. Foi uma matéria longa do *Fantástico*, mostrando a falta das obras depois de anos e anos. Nós conseguimos o relatório do Tribunal de Contas. E este é só um caso dentre esses casos todos. A gente vê o indicativo do TCU altamente preocupante,



de mais de 80%, em média, de inexecução contratual até 2012. No caso de 2013, acho que ainda está em auditoria.

Nós ouvimos, numa audiência pública no Paraná, os fiscais da ANTT, o pessoal que está na ponta. E a reclamação é em cima dos fiscais que estão na ponta: falta de estrutura para o trabalho deles, falta de uma ferramenta de TI, para que eles possam fazer um acompanhamento e receber esses dados das concessionárias para fazer os cruzamentos.

A reclamação é de que as indicações deles pedindo a autuação das concessionárias levam meses e meses. O próprio TCU nos trouxe a informação de que o prazo para fazer uma autuação, quando identificada uma irregularidade, é, em média, 294 dias — quase 10 meses em média —, chegando a 1.200 dias, a quase 3 anos.

A gente sempre teve — por isso a importância desta audiência — a lenda de que alguns projetos estruturais do nosso País não andavam por causa das licenças ambientais. Com o relatório que o TCU já me encaminhou, já desmorona toda a tese. E a tese maior é a do projeto malfeito, mal-acabado.

A gente não quer chegar à teoria do Paulo Roberto Costa de que se trata de um projeto de padeiro, mas a gente acha que o projeto poderia ser um projeto bem mais completo — e os padeiros não merecem essa referência do Paulo Roberto Costa.

A gente viu as falhas nos mecanismos gerenciais e, na fiscalização do contrato, a ineficácia, mas temos pelo menos uma notícia boa: a ANTT está tomando as providências de pelo menos adaptar — talvez nem tanto o céu nem tanto a terra — todas as ferramentas disponíveis para começar a fiscalização.

Ninguém fiscaliza por fiscalizar. A gente fiscaliza porque a gente quer, para aquele que está lá na ponta tenha um serviço de qualidade, um serviço com um preço justo.

Então a minha pergunta, depois de ter visto que nós estamos tomando as providências que o TCU exigiu de fiscalizar essas rodovias... E eu fiz comparações, mas não sei se todos tiveram conhecimento de um estudo da Fundação Dom Cabral, publicado na revista *Quatro Rodas* e que foi o motivo da elaboração dessa PFC há 3 anos. O estudo mostrava a exorbitância dos preços dos pedágios no Brasil



inteiro, comparando com o preço internacional por quilômetro, verificando se as obras foram realizadas ou não.

Algumas das rodovias estudadas são estaduais — não são todas federais —, mas, mesmo assim, a gente se importa, porque o consumidor final é o mesmo, é o brasileiro; e a gente está preocupada com o equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, se eles estão cumprindo o que está previsto em contrato, quer dizer, se estão realizando as obras.

Mas, naquela rodovia que liga o Paraná a Santa Catarina, a gente viu que eles começaram a arrecadar antes mesmo de começar a executar as obras. O TCU e a ANTT vão fazer o equilíbrio econômico-financeiro na tarifa dessas concessões? Algumas são caras demais.

No meu Estado, por exemplo, eu acho que o pedágio da rodovia que liga Curitiba ao litoral do Paraná é o mais caro do mundo: 15 reais por 100 quilômetros de rodovia. Se aquilo não for um preço caro — por mais que haja as obras e haja a duplicação —, a gente não sabe o que é um pedágio caro. Pagar 15 reais para descer 100 quilômetros e mais 15 reais para voltar da praia, totalizando 30 reais, é muito caro.

Agora, se você vai para o mesmo litoral, do Paraná ou de Santa Catarina, pela rodovia federal, o custo é de 1,70 reais! Eu acho que a tarifa é 1,70 reais com o último aumento. Mas as obras não estão sendo realizadas.

Então, eu, que sou paranaense e converso muito com quem usa as rodovias, tanto as federais como uma rodovia federal que está concedida para o Estado, que é a descida da BR-277, de um lado, pago um preço exorbitante, um dos maiores preços do mundo, e, de outro, passo por um caça-níquel de 1,70 reais, que não tem duplicação nem obra. Agora estão sendo realizadas. Eu vi que, depois da matéria do *Fantástico*, deram uma acelerada nas obras de lá.

Mas fica esta nossa preocupação: a ANTT é um órgão de Estado. Para nós, não é um órgão de governo. Lá, cada vez mais, como no TCU, tem que haver funcionários concursados de carreira, para que haja funcionários que possam tomar as providências, independentemente do governo que lá esteja, da ideologia de quem esteja no governo, e independentemente das empresas que estão realizando as obras ou as concessões — eu sei que a legislação brasileira não permite doação de



campanha por concessionárias, mas as empresas mantenedoras muitas vezes são as maiores doadoras de campanha, e é o que nos preocupa.

Eu não faço aqui uma acusação, mas nos preocupa, muitas vezes, no espectro político, a interferência nessas autuações ou na demora das autuações pelas empresas que fazem parte dos consórcios, uma vez que essas empresas são as maiores doadoras de campanha para todos os partidos políticos. Eu não foco aqui em um só, mas em todos os partidos políticos.

A minha pergunta volta-se ao cerne da questão: o pedágio. O preço dos pedágios hoje está sob a auditoria do TCU? A ANTT está procurando verificar se há equilíbrio econômico-financeiro nas obras que não foram realizadas e em ter devolução do que eles arrecadaram? Haverá uma compensação lá na frente, já que eles arrecadaram anos antes sem fazer as obras?

Um exemplo disso é a obra Paraná/Santa Catarina. Outro item da nossa fiscalização, fora os preços que deixo ao TCU e à ANTT, é o Contorno de São José. O Contorno hoje está regularizado? Aquela mudança na obra que diminuiu em muitos quilômetros, que deveria ser realizada pela concessionária que integra o Grupo OHL e agora está sendo realizada pela Arteris, está regularizada perante a ANTT e ao TCU?

A última pergunta é uma curiosidade minha não só como Deputado, mas também como Delegado da Polícia Federal, que acompanhou várias operações: é possível vender concessão pública? O Grupo OHL vendeu a concessão? Ela mudou o controle acionário? Não é ludibriar a nossa legislação mudar o controle acionário de uma empresa? Pelo que eu sei, concessão de serviço público não se vende. Se uma empresa quer passar o controle acionário dela, qual é a posição do TCU, da ANTT, como órgãos de Estado, não de Governo, perante essa mudança de comando?

Seria isto, inicialmente, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Eu gostaria de saber se o Deputado Carlos Brandão, que tem uma luta lá no Maranhão a respeito da BR-226, quer se pronunciar antes de a gente passar a palavra aos nossos convidados.



O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Primeiro, quero cumprimentar o Sr. Presidente, as Sras. e os Srs. Deputados, os palestrantes, e dizer que não se trata de concessão pública.

Tivemos oportunidade de fazer um estudo, no Maranhão, com relação a essa questão de concessão pública, e o resultado desse estudo é que não há viabilidade econômica. Então, na realidade, a viabilidade econômica dessas BRs no Brasil é praticamente no eixo Sul/Sudeste.

Eu queria aproveitar a oportunidade para questionar a ANTT sobre duas questões: se, em relação aos preços que estão sendo cobrados hoje pelas empresas que operam esse sistema, juntamente com o TCU, há um entendimento de que eles são razoáveis; e se a manutenção dessas estradas também está sendo feita a contento.

O que se vê é uma grande reclamação. Os preços das tarifas que estão sendo cobrados são preços fora da realidade em âmbito mundial. Se convertermos em dólar, veremos que os preços nos Estados Unidos e na Europa são bem inferiores aos do Brasil.

Então, será que essas licitações favoreceram às grandes empresas? Será que elas dividiram: *"Você fica no trecho São Paulo—Rio, nós ficamos no trecho São Paulo—Belo Horizonte—Curitiba."* Houve uma tentativa de entendimento? Ou existe um estudo para ter um preço mínimo, um preço básico que atenda às necessidades da população? Estradas boas todos nós queremos, mas será que o nosso povo tem condições de pagar essas tarifas? Esta é a grande questão.

Eu já tive oportunidade de andar em algumas rodovias federais, neste trecho Sul/Sudeste, e realmente muitas delas são estradas que tiveram tráfego bom, que têm boa manutenção. Mas, em que pese a questão de preços, há uma reclamação muito grande. E alguns reclamam da manutenção.

Então, eu quero fazer o questionamento com relação à questão do preço básico: se não há necessidade de se fazer uma revisão disso, uma nova licitação, em função do custo; e se vocês estão satisfeitos, enquanto órgãos fiscalizadores, com essa manutenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Vamos começar a responder às perguntas pelo Sr. Dino Antunes Dias Batista.



O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Na realidade, Deputado, nenhuma das questões foi colocada diretamente para o Ministério dos Transportes, e sim para a ANTT e para o TCU. Mas eu quero, só aproveitando a oportunidade, fazer uma colocação sobre o modelo que se quer de concessões rodoviárias. Isso é muito importante.

As concessões rodoviárias são instrumentos muito bons para algumas coisas e muito ruins para outras. Então, o Governo tem que se preocupar realmente — e é fundamental que os Deputados, a Câmara, o Congresso Nacional se preocupem — com os modelos que são utilizados na concessão de rodovias.

É óbvio que a gente vem tem todo um processo de aprendizagem desde 1995, com as primeiras concessões rodoviárias. Há realmente um processo de amadurecimento, que culmina aqui com as últimas concessões que a gente fez. São seis concessões de eixos importantes no Brasil em que o modelo contratual, o modelo regulatório que se pensou e foi trazido pelo Governo — aí, sim, realmente é uma questão mais de Governo, não só de órgãos de Estado — preocupa-se exatamente com a questão das obras, do usuário, etc. Eu acho que é aprendizagem e aperfeiçoamento contínuos o que tem acontecido.

Quanto à resposta, eu passo, porque o questionamento foi diretamente para eles.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simplício Araújo) - Antes de passar a palavra à Sra. Viviane Esse, eu quero convidar o Líder do Solidariedade, Deputado Fernando Francischini, para assumir a Presidência, visto que preciso sair para uma atividade no Plenário neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Tem a palavra a Dra. Viviane Esse, Superintendente de Exploração da ANTT.

A SRA. VIVIANE ESSE - Obrigada, Presidente.

Respondendo aos seus questionamentos iniciais e também fazendo algumas ponderações sobre a apresentação do Dr. Davi, do Tribunal de Contas da União, a Agência passou por uma reestruturação no final de 2012. Estávamos muito preocupados com os números e com os valores das inexecuções. O que foi feito pela equipe da ANTT... Com a mudança da Diretoria, algumas Superintendências e alguns cargos de chefia foram assumidos por profissionais de carreira. Eu sou



servidora da casa, estou na agência desde o início da ANTT — passei no primeiro concurso, em 2005 — e agora estou como Superintendente.

Então, fizemos um mapa da situação, um diagnóstico dos principais problemas que poderiam ter influenciado os altos números de inexecução. O usuário paga pedágio e quer obra. Portanto, o papel da Agência, muito mais do que fiscalizar — essa é a nossa obrigação e temos que fazê-la — é dar condições para que as obras sejam executadas. Eu acho que esse é o papel da Agência.

Se há algum problema de licenciamento ambiental, de decreto de utilidade pública, de remoção de interferência, a Agência tem que atuar com os demais órgãos e demais entidades para viabilizar a execução da obra. Se a concessionária cometer alguma infração, alguma inexecução contratual, ela tem que ser punida. Esse é o nosso papel. Mas, muito mais do de punir, é o de fazer com que as coisas deem certo.

Isso foi iniciado em 2012. O Tribunal conhece muito bem a reestruturação que foi desenhada e algumas ações que foram definidas. Nós usamos inclusive o termo choque de gestão, porque nós precisávamos mudar alguns processos existentes na ANTT e precisávamos mudar a forma como a ANTT via a fiscalização e como atuava.

Um dos pontos, só para não tomar muito tempo dos senhores, foi a questão dos projetos, que foi muito bem colocada. Nós tínhamos um passivo na Agência de quase mil projetos — chegou a quase 900, na verdade. São projetos grandes, de duplicações longas, projetos de alta complexidade e que demandam um tempo muito grande. Mas o tempo para análise ultrapassava 1 ano, o que é incabível.

Então, a Agência fez uma reestruturação — precisamos de gente para fazer isso — e mudou a forma de analisar os projetos. Está tudo padronizado, hoje em dia. E conseguimos, no dia 1º de março de 2013, zerar o passivo de projetos. Se a concessionária não faz a obra, ela pode ou não ter culpa em algumas partes, mas se a Agência não faz a sua parte, que é analisar o projeto e cobrar a sua execução de acordo com a norma, ela também tem uma parcela de culpa. Tínhamos que reverter isso, o que foi feito no dia 1º de março.

Hoje, os projetos que entram na ANTT são analisados em 30 dias. A nossa resolução prevê análise em 60 dias. É claro que, para os projetos um pouco mais



complexos, a gente pode usar até um tempo maior do que esse, mas o mais importante é que começamos a dar condições para que as concessionárias executassem os projetos.

Começamos a fazer o acompanhamento da remoção de interferências, de desocupação das áreas para implantação de obras. A concessionária pode até ter uma postura passiva, mas é nossa obrigação cobrar uma postura proativa e viabilizar a execução. Essa mudança de postura é muito importante.

Também sabíamos do problema dos processos de penalidade. Fizemos uma força-tarefa e chegamos a movimentar 3.500 processos de penalidade. A concessionária precisa sentir que, caso tenha dado causa a algum descumprimento contratual, ela tem que ser apenada. É um instrumento que tem que ser utilizado. Não o primeiro, mas é um deles, e tem que ser factível e célere.

Há outro ponto também, principalmente para combater os altos valores de inexecução que foram se acumulando ao longo dos anos. A gente sabe que as concessionárias têm um volume de obra muito grande nos 5 primeiros anos. Se elas não fizerem no primeiro ano o que tiver que ser feito, isso obrigatoriamente passará para o segundo ano, e aí vai acumulando.

Nós fizemos, em setembro e outubro de 2012, Termos de Ajustamento de Conduta com as concessionárias da segunda etapa. O que são esses Termos de Ajustamento de Conduta? Nós verificamos atraso em 560 obras e colocamos regras rígidas não com processos administrativos como penalidade, mas com desconto tarifário, porque o usuário já teve o malefício do atraso da obra.

Enquanto se espera a tramitação total do processo administrativo, que é bastante longa, nós colocamos um retorno, que seria a redução tarifária. Colocamos algumas tolerâncias, algumas regras claras, as quais foram aceitas pelas concessionárias. Nós fazemos o acompanhamento mensal, mas a apuração é trimestral. Hoje, já temos a avaliação de dois trimestres e, das 560 obras, nós temos um terço já concluído, um terço em execução e um terço em início. Todas estão mapeadas, todas estão sendo acompanhadas, e esse é um resultado bastante satisfatório. Das 560 obras, que é uma quantidade bastante grande, nós temos um terço já concluído em 6 meses de TAC. Então, foi uma ação da ANTT que teve bons resultados.



Especificamente sobre o Contorno de Florianópolis, eu gostaria de dizer que o licenciamento ambiental saiu na segunda-feira da semana passada, foi publicado na terça-feira e a concessionária iniciou a obra do trecho central na quarta-feira. No trecho central não há influência de terras indígenas. Está previsto o período de 3 anos para execução dessa obra.

Então, a Agência está dando condições de execução às concessionárias e acompanhando e fiscalizando a execução dos contratos não só de obras pequenas, mas de todas as obras.

O Contorno de Florianópolis é uma obra extremamente importante para a região de Florianópolis, para o Estado de Santa Catarina e para o País. Ele está hoje com 51 quilômetros de extensão, uma extensão maior do que a prevista inicialmente no contrato, que era de 33 quilômetros. A pedido da população, de representantes da comunidade, de líderes políticos — e também constante de um acórdão específico do Tribunal de Contas sobre a Litoral. para atender aos interesses difusos da população, da comunidade —, nós estamos analisando a possibilidade de alteração do Trecho Sul do Contorno de Florianópolis, utilizando a BR-282. Aí terminaríamos o contorno na rodovia e a duplicaríamos. Isso não foi estudado antes porque essa rodovia está fora da concessão. É um trecho não concedido, é uma rodovia federal sob administração do DNIT.

Eu gostaria só de fazer uma pequena explicação: um contrato de concessão tem vigência de 20, 25, 30 anos, o que significa que as obras são pagas por todos os usuários. Independentemente de a obra ser num Município, numa localidade, todos os usuários, todas as praças pagam por aquela obra, e pagam não até o seu início ou após o seu início: pagam por ela durante os 25, 30 anos do contrato de concessão. É extremamente importante que as obras sejam executadas no prazo, mas o usuário não está pagando antecipadamente por elas.

É importante dizer também que quando uma inexecução é verificada, tenha a concessionária tenha dado causa ou não — se ela deu causa, a gente abre o processo de apenação —, mesmo que ela não tenha dado, o valor financeiro dessa obra é repassado para o ano seguinte. E há um decréscimo na tarifa de pedágio. Portanto, o valor financeiro não fica ali. Ela não está recebendo aquele valor



financeiro naquele ano: o valor é deslocado até o início e coincide com o período de execução dessa obra.

Isso é bastante importante a gente dizer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Doutora, tem alguma concessionária que teve a tarifa baixada por inexecução?

A SRA. VIVIANE ESSE - Todo ano nós temos baixa de tarifa por inexecução. A gente contabiliza as baixas de tarifa por inexecuções e o reajuste tarifário — aí vê a inflação, o IPCA. Há baixas. Nós temos a informação separada do que baixou e do que subiu. Como o IPCA tem um valor significativo, quando se reduz, às vezes é por quantidade pequena da obra, mas a tarifa baixa, sim.

Nós temos um exemplo da VIABAHIA, no ano passado, em que a tarifa baixou 10%, por inexecução e também porque há uma fórmula no seu contrato pela qual, quando a manutenção ou a conservação não está boa, a tarifa baixa. Nas praças de pedágio P1 e P2 da VIABAHIA, a tarifa baixou em 10 centavos — é a concessão das BR-324 e 116, no Estado da Bahia — e nas outras não houve aumento, ou seja, a baixa pela inexecução foi equivalente ao reajuste tarifário, à inflação do período.

Outro ponto que o senhor apresentou, Presidente, foi quanto à mudança da OHL para a Arteris. O contrato é firmado com a SPE — sociedade de propósito específico e não com a *holding*. Há algumas regras para transferência e, nesse caso, essa regra não foi ferida. A concessionária continua a mesma, a Litoral. A *holding*, que detém a maior parte das ações, é que foi modificada. Portanto, a mudança do grupo OHL para o grupo Arteris não tem relação direta no contrato de concessão firmado pela Autopista Litoral Sul, nesse caso específico que o senhor mencionou. Acho que foram esses os pontos que o senhor colocou.

O Deputado Carlos Brandão falou sobre a questão dos preços cobrados. Eu reitero a colocação do Sr. Dino, do Ministério dos Transportes, quanto a ser um equilíbrio bastante difícil de ser feito. Como se chega ao valor da tarifa-teto levado ao leilão? Nesses seis contratos que foram licitados agora, a gente teve uma média de deságio de 51% — um pouco mais, na verdade, com esse último leilão. Mas é um equilíbrio muito difícil. A gente tem que ver a quantidade de investimentos que a população e que o Brasil precisa para aquela rodovia — quanto mais investimentos,



mais alta seria a tarifa — e quanto o usuário está disposto a pagar ou que teria um impacto tolerável na economia do Estado ou dos Municípios. Então, é um equilíbrio bastante difícil. Esse é um assunto do Ministério dos Transportes. A ANTT faz a gestão; faz, na verdade, os estudos, depois que as premissas estão estabelecidas. Mas eu acho que é um caso bastante importante, que deve ser discutido e aperfeiçoado.

Nós começamos com as concessões na década de 90. Estamos agora com um modelo bastante diferente, que foi muito aperfeiçoado. Acho que tem retornos positivos, mas ele sempre pode ser melhorado. A gente tem que usar as nossas experiências, os nossos sucessos e fracassos para desenhar um modelo próprio para o Brasil, um modelo que satisfaça as nossas necessidades.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Eu queria perguntar tanto à ANTT como ao DNIT — e o próprio TCU pode responder — se vocês se consideram contemplados com esse preço. Vocês acham que isso é razoável? Realmente, tem que ser feito um trabalho sobre isso. Eu tenho recebido muitos *e-mails* com a cobrança de a tarifa ser elevada. Isso não acontece naturalmente. A reclamação é muito grande. Eu queria saber se vocês estão fazendo um estudo para tentar baixar essa tarifa ou se isso não é possível, se vocês estão satisfeitos, se isso está atendendo aos órgãos públicos federais. Nós vamos continuar recebendo essa cobrança da população. Existe um grupo de trabalho pensando nisso? Existe um grupo trabalhando para isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Acho que as antigas são caras, o modelo é diferente, e as novas são baratas demais.

A minha pergunta sobre a Arteris, Deputado, foi em função de eu ter visto várias entrevistas do comando da Autopista Litoral Sul dizendo que a concessionária ia devolver a concessão; dizendo que, do preço de 1 real e pouquinho que ela cobrava, 80% era pagar a folha de pagamento — não sei se vocês viram essa matéria — e que ela não teria como fazer as obras. Agora, passada essa matéria do *Fantástico*, ela passou a ter o dinheiro para fazer as obras? Daí fica a dúvida para nós, que fiscalizamos, e para a população: com 1 real e 70 centavos, o modelo de arrecadação é suficiente para fazer as obras ou o modelo anterior, quando deixávamos todos os investimentos serem feitos pela empresa, que jogava a tarifa



em cima do usuário, estava errado? As tarifas iam, por exemplo, àquele absurdo que temos no Paraná, de 15 reais por 100 quilômetros. Então, é essa a nossa dúvida.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Existe caso de alguma empresa ter devolvido a concessão pelo fato de a tarifa estar muito baixa?

A SRA. VIVIANE ESSE - Não, nós não temos nenhum caso desse tipo. Eu gostaria de esclarecer quanto ao *payback*, quando a concessionária passa a ter retorno financeiro de um contrato, quando começa a receber mais do que investiu. Para os contratos da segunda etapa, o *payback* está em torno de 12 a 13 anos. Então, são contratos bastante longos. No começo, ela investe mais do que recebe; depois, passa a receber. Por isso que a gente tem que ver o contrato como um todo.

Hoje, especificamente do TAC, nós temos quase 3 bilhões em obras contratadas, sendo um terço já executado, metade está contratado e o restante vai ser executado. Então, é um valor financeiro bastante significativo. Ela tem o dinheiro, está executando a obra, com percentual de execução satisfatório das obras do TAC. Então, dinheiro elas têm, só que a gente tem que pensar esse contexto como um todo: investe-se mais no início, para depois ter o retorno financeiro. O contrato é previsto dessa forma.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Vamos passar a palavra ao TCU, ao Dr. Davi, para continuar as respostas.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Deputado, se me permite, já talvez complementando a última pergunta que a Dra. Viviane trouxe sobre a real preocupação quanto ao preço dos pedágios e de como esses preços são formulados nos diferentes projetos de concessão. É um ponto importante, fundamental, que passa muito pelo modelo que se está escolhendo para as rodovias federais e pelo papel do Governo Federal e do Congresso Nacional como órgãos que formulam e decidem as políticas públicas do País.

Hoje, as rodovias são concedidas com altas demandas de investimento e o custo disso é cobrado diretamente do usuário. Se você exige pouco investimento e muita gente passa pela rodovia, o pedágio é baixo. Se você exige muito investimento e pouca gente passa pela rodovia, o pedágio fica alto. A conta tem que fechar.



Daí passa-se à discussão. O Deputado trouxe um ponto muito importante: a necessidade de se fazer estudos para entender qual seria o pedágio ideal a ser cobrado, ou seja, o que traz realmente um ganho econômico para aquele usuário, para isso ser um parâmetro do modelo, e, a partir daí, o Governo verificar se é necessário receber dinheiro por uma outorga, porque esse empreendimento dá lucro, ou é necessário aportar dinheiro, porque esse empreendimento vai dar prejuízo, se for por meio de PPPs.

O Brasil hoje dispõe de marco legal para isso, existem mecanismos para isso. Talvez o desafio seja tentar entender como desenhar esse modelo, qual seria a política adequada em que Governo e setor privado investem o que é de cada um e o usuário paga o que efetivamente está auferindo com aquele empreendimento, ou seja, se você paga mais do que o ganho econômico que você tem por ter uma rodovia melhor, a equação não fecha; se você paga menos, também não fecha, porque você está se beneficiando mais que o restante da sociedade. Essa é a discussão que tem que ser feita.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Eu queria só fazer uma pergunta quanto ao fato de o meu Estado, o Maranhão, não ter nenhuma rodovia privatizada, até porque acho que a contagem de tráfego mostrou que não há viabilidade. Primeiro, gostaria de registrar que eu sou a favor da privatização, do pedágio, desde que seja justo. Mas, nas situações em que a contagem de tráfego é pequena, não haveria a possibilidade de o Governo Federal subsidiar parte do pedágio? Por exemplo: o pedágio custa 10, o Governo paga 5 e o usuário, 5, numa conta grosseira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - No Paraná, acho que agora está acontecendo uma PPP estadual nesse modelo.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Se nós formos atrás apenas das grandes rodovias que têm um tráfego grande... A gente sabe que esse modelo atual de licitação é uma questão complicada, porque a maior parte das obras tem problema de projeto. A grande maioria das licitações é feita com projeto básico. Aí vem o TCU e paralisa a obra, aí vem a questão da licença ambiental... Hoje, é praticamente inviável fazer-se obra no Brasil porque nós não temos projeto



executivo e, se formos cumprir todas essas etapas, fica uma coisa para 10 anos à frente, ou seja, fica totalmente inviável.

Acho que o modelo de privatização é uma coisa mais rápida, mais objetiva, mas em algumas situações o Governo teria que entrar. O Governo gasta uma fortuna na recuperação de estradas através do CREMA e com tantas outras obras. Então, por que não adotar uma rubrica para cobrir parte desse pedágio e privatizar? Mas que o usuário não pague essa conta. A nossa tese é de que haja boas estradas, estradas de qualidade, seguras, mas que a conta também seja à altura do usuário. Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Já que vamos fazer mais uma rodada, quero aproveitar para perguntar sobre a TIR — Taxa Interna de Retorno. Já ouviram falar da TIR? É a taxa que comanda esse preço todo. A confusão toda nas concessões de pedágio está em cima da TIR. É a taxa de retorno que a concessionária, quando ganhou a licitação para obter o contrato, teve lá atrás. Pelo estudo todo que eu fiz nesses 3 anos, o retorno era altíssimo, beirava a 20%. Era o melhor negócio do mundo. E agora, em quanto está essa TIR? Ela é menor?

Outra coisa. O TCU fiscaliza as obras realizadas dentro da concessão de pedágio? A ANTT também? Por exemplo, um viaduto feito dentro do custo do que ele era obrigado a investir. É fiscalizado se eles não estão superfaturando o preço desse viaduto? A Taxa Interna do Retorno é maior se eles estão dizendo que gastaram muito mais num viaduto. O TCU chega à minúcia de ir a essa obra específica? A ANTT também? Uma das denúncias que nós temos aqui é que essas obras muitas vezes são feitas pelas próprias empresas de engenharia que participam das SPEs. Daí, o preço... Como a obra não tem licitação... É óbvio: uma licitação dentro da própria concessão, ela põe o preço dela.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Isso não é submetido ao TCU e ao DNIT para qualquer tipo de investimento? Vem no contrato ou fica solto?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Acho que vem no contrato. É isto que queremos saber: se vem no contrato e como se fiscaliza.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Essa é uma questão bastante importante para a gente, do setor de concessões, porque é conceitual. Apesar de



termos quase 20 anos de concessões, ainda há muito o que aprender e a discutir para entender como funcionam.

O primeiro comentário que quero fazer — e aí vai no sentido também de mostrar por que a gente tem evoluído com as concessões — é que, quanto a essa amostragem que o TCU fez da segunda etapa de rodovias licitadas em 2008, os estudos para as licitações iniciaram em 1998. A gente teve 10 anos entre o início do estudo até a licitação. Isso traz um problema de ordem prática relacionado, vamos dizer assim, à idade dos estudos, que não necessariamente refletem da maneira mais fidedigna o que o Estado ou o que realmente estava acontecendo nas concessões. Esse é um problema que a gente tem mitigado com estudos céleres.

Nesse último pacote de concessões, a gente iniciou os estudos em agosto de 2012 e os primeiros contratos foram assinados já no final de 2013, início de 2014. Isso faz com haja uma proximidade maior do que necessita ser feito na rodovia com o vai ser feito e está estabelecido no contrato de concessão. Isso é o primeiro ponto.

Aí entra essa questão conceitual da TIR. Muito se discute sobre a TIR, se o Governo estabeleceu a TIR... A gente tem que apontar aqui que concessão não é regulada pela Taxa Interna de Retorno. A ANTT, que faz a administração do contrato, não busca o tempo todo manter a Taxa Interna de Retorno do concessionário como sendo... Nas primeira etapas, muito se dizia: “*A Taxa Interna de Retorno é de 20%*”. Ao ano, 20% é um ótimo negócio.

A Taxa Interna de Retorno de um negócio de concessão é dada pela eficiência do concessionário. Se o concessionário faz a obra mais barata ou faz uma operação mais barata, ele pode ter uma Taxa Interna de Retorno maior ou menor do que aquela que ele disse que ia ter durante a concessão.

O que a gente licita em uma concessão? A gente licita um contrato, que traz as obrigações do concessionário. A gente coloca em licitação o que a gente chama de tarifa-teto. Vou dar um exemplo: a gente teve agora na BR-153 a tarifa-teto de 9 reais e 22 centavos a cada 100 quilômetros. Essa foi a tarifa-teto que resultou dos nossos estudos. A gente fez uma projeção de demandas e custos, tanto custos operacionais quanto de investimentos, de duplicação, etc. Isso tudo tem a ver com estimativas do Governo. É um estudo nosso. Então, a gente fala para a SPE, para a iniciativa privada o que a gente quer dela no contrato, que contém todas as



obrigações e, ainda: *“Eu estou disposto a aceitar até uma tarifa de 9 reais e 22 centavos”*, no caso da BR-153. Os concessionários fazem as avaliações deles, relacionadas aos custos deles. Se vão gastar em operação rodoviária mais ou menos do que eu estimei, é um problema deles. Se eles vão gastar mais ou menos em investimento rodoviário do que eu estimei, é um problema deles. Se a Taxa Interna de Retorno que eu estimei...

Existem várias maneiras de calcular e há uma discussão acadêmica sobre como calcular a Taxa Interna de Retorno que deveria ter um negócio. E a Secretaria do Tesouro Nacional usa uma metodologia bastante consagrada na literatura, que é o cálculo do WACC, em português, CMPC — Custo Médio Ponderado de Capital. Mas isso também é uma estimativa.

Em hipótese alguma, o Governo determina, define a Taxa Interna de Retorno que o concessionário vai ter. Ele faz uma estimativa, faz todo um estudo e coloca um contrato em licitação. Quanto à alegação da Arteris de *“vou devolver a concessão”*, existem penalidades relacionadas à devolução da concessão. O que acontece, em termos contratuais, nesse modelo de concessão, é... Foi a Arteris, na época, OHL, quem realmente fez o lance naquele momento, respondendo à pergunta: *“Quanto você quer de tarifa para fazer esse contrato?”* Eu não quero saber se aquela tarifa é pouco ou muito, eu quero que ele faça o contrato. E aí, nesse sentido, sim, a gente tem que exigir que a ANTT demande ao contratado seguir todas as cláusulas contratuais.

O que eu estou querendo dizer é que uma coisa não tem ligação com a outra. Se a OHL falou, na época, que ia fazer o pedágio a 1 real, se ela disse que ia fazer todo aquele contrato a 1 real, ela que tem que fazer a 1 real! Então, não há que falar-se que pedágio muito barato é igual a não conseguir fazer obra. Uma coisa não tem nada a ver com outra. A gente tem realmente que fazer uma melhoria da fiscalização contratual e da exigência contratual, coisa que desde 2012 a gente tem conseguido fazer dentro da ANTT, com toda a reformulação da Agência.

Por isso que aí entra a questão do Deputado. Por exemplo: nos estudos, a OHL falava que ia fazer uma determinada ponte por 10 milhões. A gente vê se ela fez por 10 ou se acabou fazendo por 5 milhões? Esse não é um problema nosso. A



gente quer é que ela siga totalmente o contrato e respeite a tarifa que pediu em leilão.

Então, nesse tipo de avaliação, não existe esta ideia de sobrepreço em obra em concessão, porque necessariamente não existe um preço, e, se não existe um preço, a gente não comprou do concessionário a construção de uma ponte, depois a duplicação de um trecho, depois a alteração — cada item desses com um determinado valor.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - A preocupação é a tarifa e o serviço.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - A tarifa e o serviço. É fundamental que a gente, via ANTT, que é a dona do contrato, que executa esse contrato para o Ministério dos transportes... É por isso que o Ministério tem exigido exatamente da ANTT o que ela tem feito: essa reestruturação e, de certa forma, uma tecnicização da gestão da ANTT. Hoje, se não me engano, todos os Superintendentes da ANTT são servidores do quadro da ANTT, exceto um, que também é servidor público. É só uma diferença, vamos dizer assim, de carreira. Mas é fundamental essa profissionalização da gestão da agência reguladora. E é exatamente isso que o Ministério, junto com a ANTT, tem buscado.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Com relação a essa questão de subsídio, já existe algum modelo?

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Desculpe-me, Deputado. Na verdade, sim. Essa é uma questão mais afeta ao Ministério dos Transportes, a do modelo. Nós já temos estudado essa questão de fazer — e aí não seriam concessões — o que a gente chama de concessão simples. Seria uma concessão ou patrocinada ou administrativa, já não baseada na Lei nº 8.997, de 1999, mas sim na Lei nº 10.079, de 2004, que é a Lei das PPPs.

A gente tem algumas avaliações sobre isso, mas o que ocorre hoje? A gente tem uma avaliação de que ainda existem vários trechos rodoviários que ainda conseguem ser concedidos com uma concessão simples, ou seja, somente com tarifa. Contudo, a própria iniciativa privada pediu para o Governo: "*Calma, vai devagar, porque a gente mesmo não tem como dar vazão!*" Se o Governo hoje



resolver fazer mais 10 mil quilômetros de concessões, a iniciativa privada não vai conseguir acompanhar esse nosso ritmo. Então, a gente tem feito paulatinamente.

E foi exatamente o que aconteceu nos últimos leilões: a gente foi soltando as rodovias aos poucos, uma de cada vez, para exatamente dar esse fôlego para a iniciativa privada nos acompanhar e conseguir dar os lances, que foram lances bem-sucedidos.

Qual é a nossa perspectiva? Assim que a gente for finalizando esse rol de rodovias que são viáveis de serem exploradas somente com tarifas, aí, sim, a gente começa um novo modelo, que é exatamente o que o senhor está colocando: o modelo de complementação pública nas tarifas. Está no cenário isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Há estimativa de 5 anos ou 10 anos?

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Não, menos. No ano que vem, a gente ainda está avaliando lançar concessões simples, puramente com tarifa. A partir de então, entre 2016 e 2017, já começaríamos a avaliar de uma forma mais consistente esse novo modelo com uma complementação pública.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - O Governador Beto Richa está fazendo no Paraná agora uma PPP na BR-323, que vai de Maringá até Guaíra, trecho com alto índice de acidentes. Ele está fazendo um investimento junto com a PPP. Assim, para a tarifa teto de pouco mais de 9 reais por 100 quilômetros — conforme se falou —, ele fez metade do investimento. A outra metade caberá à empresa que executará a obra. A tarifa vai ficar em R\$ 4,50. Há um investimento público, de um lado, com os nossos impostos, é claro; mas, do outro lado, abaixa um pouco o valor do pedágio, para não se tornar inviável para o setor produtivo nem para o usuário final.

Eu acho importante esse novo modelo, para que a gente não tenha uma tarifa que eu, brincando, chamo de caça-níquel, de moedinha de caça-níquel: 1 real e alguma coisa. Isso não vai dar volume para fazer as obras, se não houver um investimento público junto. E é importante também para que não haja esse valor exorbitante, porque já recolhem nossos impostos. E quem não é rico para fazer planejamento tributário — ou, como se diz, para fazer sonegação fiscal? Nós temos



que recolher direto é na bomba de combustível, é no pão, é em tudo quanto é lugar. Então, para a gente que já paga imposto direto, na boca do caixa, é caro o imposto.

Acho que é importante este nosso debate, e é importante justamente porque eu devo relatar nos próximos dias.

Mas quero fazer um relato, Deputado Brandão: as concessionárias de pedágios fugiram da nossa audiência pública. Recebemos trinta ofícios. Eu acho que é um desserviço ao nosso País. Ninguém aqui é bicho-papão! Se eles não devem nada, tinham que estar sentados aqui, debatendo com a gente o preço da tarifa, se estão fazendo as obras necessárias. A gente recebeu trinta ofícios de fuga aqui, alguns com o mesmo texto, parecendo que houve uma padronização de respostas. Eu não sei se é preocupação com as CPIs que estão no Congresso, pois muitas aparecem juntas. Não sei se a preocupação é ter que dar esclarecimentos para a população brasileira sobre a falta de obras, sobre pedágios que estão com preços exorbitantes. Mas fica o nosso registro: fizemos a todas um convite republicano para que hoje aqui pudessem debater com o TCU, a ANTT, o Ministério dos Transportes, e sair daqui com soluções para mudar as próximas concessões; para que se lhes desse voz, diante de muitas notícias que saem na imprensa nacional sobre a atuação dessas grandes empresas que estão por trás; para que dissessem se é viável ou não realizar essas obras. Infelizmente, optaram por fugir e esconder-se da opinião pública brasileira.

Como Relator, vou levar isso em conta, quando, junto com o TCU, eu for relatar essa fiscalização, em que pedimos ao TCU que nos dê parâmetros de reequilíbrio econômico-financeiro para algumas concessões que são verdadeiras caixas-pretas de ganhar dinheiro, principalmente as mais antigas. A nossa preocupação toda é equilibrar a nova com a antiga. Mas, se eles não vêm aqui para dar a posição deles... Fica o nosso registro, Deputado Carlos Brandão.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Quero apenas registrar que somos o Relator dessa PFC. *(Pausa.)* V.Exa. é autor dessa PFC? Acho que eu sou o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Não, eu acho que eu sou o Relator. *(Pausa.)* Sou o Relator.



O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Então, quero solidarizar-me com V.Exa. e dizer que estamos juntos nesta luta.

Eu acho que tem de haver transparência. É dinheiro público! E aqui é a Casa do debate: você convence ou vai ser convencido, mas tem que haver argumento. A ausência deles aqui é, primeiro, um desrespeito ao Parlamento. Mas eu acho que a gente tem outras providências a tomar, Deputado Fernando Francischini. Eu acho que a gente tem outras medidas a tomar.

A ausência deles mostrou o quê? Mostrou fragilidade e mostrou que há má-fé nesse processo. Então, só nos abrem os olhos. Depois, podemos sentar para pensar em uma estratégia de trabalho. Esta semana nós tivemos o feriado de Corpus Christi, por isso muitos colegas não vieram, com certeza. A gente pode até pensar em retomar outra situação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Acho que há uma PEC, Deputado Carlos Brandão, que é da nossa Comissão — eu fiz a proposta, o Deputado Hugo Motta encabeçou —, que faz alteração na nossa Constituição, permitindo que secretários executivos de Ministérios, secretários nacionais e presidentes de empresas concessionárias de serviço público sejam convocados também. Eu já me voluntario para apresentar a convocação dos trinta presidentes das concessionárias de pedágio, assim que essa PEC for aprovada.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Acho que há um consenso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Tenho certeza de que não será possível para esta Legislatura, mas, com certeza, o Congresso está com os olhos abertos para alguns que escapam dizendo que foram só convidados.

O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO - Eu acho que quase todos os membros da Comissão assinaram essa PEC, porque há um mal-estar muito grande no momento em que se convidam essas pessoas que têm concessionárias, que trabalham com dinheiro público, e elas simplesmente, porque a legislação não obriga, não vêm e não dão a menor atenção. Hoje houve uma revolta muito grande.

Eu até tentei apresentar essa PEC anteriormente, mas a coisa não avançou. Na época, acho que era o Deputado Sérgio Brito o Presidente da Comissão. Mas agora a coisa tomou corpo. Todos os membros da Comissão assinaram e, com certeza, vamos ter o apoio tranquilo do Plenário. Tudo que é para fortalecer a Casa,



para a democracia, para a transparência do dinheiro público, não encontra nenhuma dificuldade.

Eu vou ter que me retirar, porque tenho outro compromisso, Deputado Fernando Francischini, mas quero solidarizar-me com sua manifestação de repúdio a todos esses empresários que se ausentaram, que deixaram de participar de um momento oportuno para discutir a questão dos pedágios.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Vou passar à manifestação final de cada um dos membros, se assim desejarem, começando com a Dra. Viviane Esse.

Agradeço a presença dos representantes e elogio a ANTT, o Ministério dos Transportes e o TCU por buscarem cada vez mais essa postura republicana de mostrar que nós somos órgãos de Estado, e não órgãos de um governo ou de uma ideologia, independentemente de quem esteja no poder. E realmente saúdo os funcionários de carreira que estão à frente da Superintendência, que fazem a fiscalização. Hoje é o governo “x”, amanhã será o “y”, mas o padrão de fiscalização tem que ser o mesmo, independentemente de quem esteja no poder.

Passo a palavra à Dra. Viviane.

A SRA. VIVIANE ESSE - Presidente, muito abrigada. Muito obrigada a todos os presentes. Eu realmente acho que esta foi uma excelente oportunidade de a agência vir aqui esclarecer e consolidar o papel que nós temos: obrigar as concessionárias a executarem o contrato de concessão. Eu realmente acredito que o modelo de concessões de rodovias federais é um modelo bastante importante para o desenvolvimento do País, traz muitos benefícios, mas a agência tem — e está fazendo isto — de exigir das concessionárias o cumprimento dos contratos de concessão.

Eu gostaria de me colocar à disposição, em nome da ANTT, de todo o quadro de servidores e de toda a Diretoria. A gente está à disposição para esclarecer e trabalhar para que se tenha cada vez mais aperfeiçoado o modelo, a fim de que este retrate bem as necessidades do povo brasileiro, que precisa de uma infraestrutura desenvolvida e coerente com suas necessidades.

Obrigada.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Com a palavra o Dr. Dino, representante o Ministério dos Transportes.

O SR. DINO ANTUNES DIAS BATISTA - Quero também agradecer o chamado, a convocação da Câmara. A gente sempre está disposto a discutir os modelos e todas as nossas ações em concessões — não apenas as rodoviárias mas também as ferroviárias. E a gente está sempre à disposição para discutir não apenas com os Deputados mas com toda a sociedade as vantagens desse modelo, em que a gente acredita bastante.

Quero colocar apenas mais um dado, uma informação: a gente já começou a ter obras de duplicação nessas últimas concessões, o que foi realmente um recorde de velocidade em início de obras, não apenas quando comparados com obras públicas, mas também com as antigas. É mais uma demonstração de que a gente está caminhando para um bom modelo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Passo a palavra, para as considerações finais, ao Dr. Davi Ferreira Gomes Barreto, do Tribunal de Contas da União.

O SR. DAVI FERREIRA GOMES BARRETO - Deputado, mais uma vez, quero agradecer o convite que foi feito ao Tribunal. O Tribunal tem esse esforço de cada vez mais especializar seus técnicos para as diferentes áreas de atuação do Governo. Hoje temos unidades especializadas não só em infraestrutura como também em concessões, em saúde, em educação, em defesa, em ciência e tecnologia, com o objetivo principal de levantar elementos técnicos, de fazer trabalhos técnicos que possam subsidiar a tomada de decisões dos diferentes setores da sociedade. Entre eles, faço um destaque muito importante ao Congresso Nacional, que é o guardião do controle externo do Brasil e pode utilizar como insumos os trabalhos do Tribunal, para realmente melhorar a legislação e a administração pública como um todo, nessa parte de infraestrutura e de concessões, mais especialmente. Mais uma vez, quero agradecer e nos colocar à disposição para o que for preciso, para contribuir com os senhores no que for preciso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Fernando Francischini) - Agradecemos ao Dr. Davi.



Registro ainda que o Sr. Valdir de Souza Pestana, Presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de São Paulo, nosso amigo Pestana, não conseguiu chegar a tempo para a nossa reunião, infelizmente. Ele teria muitas colocações para fazer. Mas nós vamos ter outras oportunidades.

Agradeço a presença dos representantes do Ministério dos Transportes, da ANTT e do TCU. Com certeza, vou utilizar muitas das colocações no meu relatório, que deve ficar pronto nos próximos dias e deve ser apresentado aos Deputados da nossa Comissão de Fiscalização. O objetivo nada mais é do que buscar realmente o equilíbrio econômico e financeiro da tarifa para o consumidor final. E eu chamo de consumidor final aquele que está usando a rodovia. O preço é justo pelas obras que existem, pela segurança, pelo respaldo que ele tem? É esta a pergunta que sempre fica. E eu acho que somente com a ajuda do Tribunal de Contas da União, da ANTT e do Ministério dos Transportes nós podemos buscar esse equilíbrio entre o serviço realizado e o preço pago por quem está lá na ponta, que é o usuário da nossa rodovia. Muito obrigado.

Não mais havendo quem queira fazer uso da palavra, eu gostaria outra vez de agradecer a todos a presença.

Está encerrada a nossa reunião.