

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE Nº _____, DE 2016

(Do Sr. HUGO LEAL)

Propõe que a Comissão de Viação e Transportes – CVT, realize com o Tribunal de Contas da União – TCU, auditoria com o intuito de avaliar a eficiência dos contratos de concessão de rodovias federais no Brasil.

Nos termos dos incisos IV, VI e VII do art. 71 da Constituição Federal e de acordo como art. 100, § 1º, combinado com os arts. 60, incisos I e II, e 61 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Comissão de Viação e Transportes – CVT a realização de auditoria em conjunto com o Tribunal de Contas da União - TCU com vistas a avaliar a eficiência das concessões rodoviárias federais sob os aspectos dos produtos entregues o real custo para sociedade brasileira.

JUSTIFICATIVA

A infraestrutura rodoviária brasileira enseja o transporte de cargas e pessoas e, por consequência, permite a ocupação e o desenvolvimento econômico das diversas regiões do país.

Tal infraestrutura passa por um processo de deterioração de sua qualidade exigindo investimentos para recuperação, manutenção, operação e ampliação da sua malha.

Não tenho dúvida de que os investimentos em infraestrutura rodoviária, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade.

As atuais falhas nos processos de financiamento da infraestrutura assemelham-se àquelas que induziram, na década de 90, que levou o governo federal a valer-se do mecanismo da concessão para viabilizar a recuperação e a adequação das rodovias às condições de segurança e conforto exigíveis.

Naquela década, o Brasil buscou uma reestruturação do seu aparato administrativo, marcada pelo aumento das privatizações e pela delegação de serviços públicos à iniciativa privada. Propalava-se na época a criação de um espaço de exploração da infraestrutura dotado de segurança jurídica, que permitisse a atração de investimentos privados e da eficiência do setor produtivo para a satisfação de necessidades de serviços públicos, o crescimento econômico, o desenvolvimento tecnológico e a geração de empregos.

Nesse contexto, criou-se, por meio da Portaria Ministerial 246 de 11 de maio de 1994, o Programa Federal de Concessões de Rodovias (PROCROFE) como uma das soluções adotadas para realizar, de forma constante, contínua e livre dos limites impostos pelas disponibilidades orçamentárias estatais, a conservação e a manutenção da infraestrutura rodoviária.

Para elaborar as propostas e acompanhar os contratos de concessão da infraestrutura rodoviária, foi instituída por meio da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), seguindo o conceito de que somente um ente que tivesse estabilidade político-administrativa e capacidade técnica poderia regular e fiscalizar esses contratos.

O objetivo da regulação exercida pela ANTT era a de prover regras claras e estáveis, particularmente na fixação das tarifas. Pretendia-se atenuar as incertezas dos investidores, incentivando a entrada do capital privado, ao mesmo tempo em garantisse à sociedade os benefícios da eficiência dos setores produtivos.

Os contratos de concessão deveriam garantir a previsibilidade dos procedimentos e a continuidade das soluções adotadas, exigindo-se padrões de qualidade, sendo financiados basicamente pela cobrança de pedágios dos usuários.

Notadamente, as concessões de rodovias federais geram enormes impactos econômicos, e interfere especialmente na vida dos usuários diretos e das populações adjacentes aos trechos pedagiados. O efetivo resultado desses contratos deveria ser conhecido por toda a sociedade.

Todavia, as fiscalizações do Tribunal de Contas estão desvelando diversas irregularidades cometidas nos contratos de concessão de rodovias, fazendo com que os objetivos anteriormente pretendidos fiquem somente no campo teórico. Sobretudo as fiscalizações demonstram a falta de transparência em relação aos reais resultados das concessões rodoviárias para a sociedade.

Esse é um quadro muito preocupante, sobretudo porque assistimos atualmente frequentes anúncios em prol da prorrogação ou a repactuação de contratos antigos, como sendo este o caminho mais viável para resolver os gargalos da infraestrutura rodoviária. Todavia, não existem dados seguros suficientes para uma avaliação madura a respeito da viabilidade dessa estratégia. De forma semelhante ao que ocorreu na década de 90, o governo justamente anuncia a necessidade de promover ajustes fiscais, entretanto, após mais de 20 anos do modelo de concessão adotado no Brasil, não há uma avaliação “custo-benefício” segura do modelo adotado para as concessões de rodovias.

ETAPAS DE CONCESSÕES DE RODVIAS FEDERAIS

As concessões realizadas no âmbito do PROCROFE podem ser divididas em três etapas, cada qual com um conjunto próprio de repartição de riscos e de direitos e obrigações entre as partes, reflexo da conjuntura econômica e política de cada momento.

As concessões da 1ª Etapa apresentaram Taxas Internas de Retorno (TIR) não alavancadas entre 13% e 24% ao ano, números que refletiam o cenário econômico desfavorável de meados da década de 1990. O modelo utilizado é estático, no qual as rubricas que compõem o fluxo contábil e o fluxo financeiro estão definidas e fixadas em valores orçados à época do processo licitatório.

Já as metodologias aplicadas na 2ª e 3ª Etapas tentaram se aproximar mais da chamada regulação por incentivos, com TIR adequadas à realidade econômica vigente e que buscam o desempenho dos concessionários por meio de parâmetros de qualidade. Elas exigem elevados investimentos ao mesmo tempo associados a tarifas módicas.

Na primeira etapa foram concedidos os seguintes trechos:

Trecho	Extensão (km)
BR 116/RJ/SP (São Paulo-Rio)	402
BR 101/RJ (Ponte Rio-Niterói)	13,2
BR 040/MG/RJ (Rio-Juiz de Fora)	179,9
BR 116/RJ (Rio-Terezópolis)	142,5
BR 290/RS (Porto Alegre-Osório)	121

BR 116/293/392/RS	623,8
-------------------	-------

Fonte: ANTT

Em 1996, iniciou-se a delegação de trechos de rodovias federais a estados e a municípios, para administração própria ou mediante concessão. No período compreendido entre 1996 e 1998, foram assinados convênios de delegação de trechos de rodovias federais com os Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

As delegações aos estados da federação, entretanto, não trouxeram os resultados esperados, sobretudo em virtude de dificuldades na implementação de concessões pelos estados e municípios. Por essa razão, o Conselho Nacional de Desestatização (CND) recomendou a revisão do programa de delegação federal e autorizou o Ministério dos Transportes a unificar a política de concessões rodoviárias.

Concordou-se, então, em se desfazer os convênios firmados com os estados, de modo que a União assumiu os contratos de concessão que já haviam sido firmados nas rodovias federais. É o caso da Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S. A. (Ecosul), que explora uma extensão de 623,8 km no estado do Rio Grande do Sul.

SEGUNDA ETAPA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

A Segunda Etapa do Programa contemplou sete trechos localizados nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. Foram escolhidos trechos que fazem a interligação entre algumas das principais cidades do país, como São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba, além de eixos logísticos de grande importância, promovendo uma interseção em rede.

Trecho	Extensão (km)
BR 153-Transbrasiliana-Divisa MG/SP - SP/PR	321,6
BR 116 - Curitiba - Divisa SC/RS	412,7
BR 393 - Divisa MG/RJ - Via Dutra (BR 116)	200,4
BR 101 - Divisa ES/RJ - Ponte Rio-Niterói	320,1
BR 381 - Fernão Dias	562,1
BR 116-Régis Bittencourt (São Paulo-Curitiba)	401,6
BR 116/376/101 (Curitiba-Florianópolis)	382,3

Fonte: ANTT

Essa Segunda Etapa foi considerada concluída com a concessão de um lote de rodovias na Bahia, que ligam a capital, Salvador, à divisa com o estado de Minas Gerais.

Trecho	Extensão (km)
BR - 116/324 BA (ViaBahia)	680,60

Fonte: ANTT

TERCEIRA ETAPA DE COCESSÕES RODOVIÁRIAS

Identificada com o PIL - Rodovias, a terceira etapa de concessões rodoviárias foi anunciada em agosto de 2012 e realizada em 2013, compondo-se pelos seguintes trechos:

Trecho	Extensão (km)
BR 040 DF/GO/MG	936,8
BR 101/ES/BA	475,90
BR 153/TO/GO e TO-080	624,8
BR 050/GO/MG	436,6
BR 060/153/262/DF/GO/MG	1176,5
BR 163/MS	847,20
BR 163/MT	850,90

Fonte: ANTT

Com o vencimento do contrato de concessão da Ponte Rio Niterói, a ANTT realizou nova licitação em 2015 para este trecho, cuja extensão concedida é de 13,2 Km, com data da Assinatura em 18/05/2015 e início da Concessão: 01/06/2015, para um prazo de 30 anos.

AVALIAÇÃO DO CUSTO VERSUS BENEFÍCIO

Não obstante as melhorias na infraestrutura rodoviária com as concessões, mostra-se demasiado simplista avaliar somente os benefícios, sem o correto dimensionamento dos custos para a sociedade na implantação do programa de concessões, sobretudo porque o grande número de praças de pedágio que surgiram nos últimos anos tem provocado contestações por parte dos usuários, até mesmo pelo elevado preço das tarifas.

Tarifas cobradas

A tabela abaixo, apresenta a existência de mais de 279 pontos de cobrança de pedágio em rodovias federais (foram contadas em dobro as praças de pedágio bidirecionais, pois cobram nos dois sentidos). Essas praças de pedágio, administradas por concessionárias privadas, controlam cerca de 50% das estradas federais com pista dupla, embora, signifiquem apenas 15% da malha rodoviária federal pavimentada.

Rede Pavimentada Federal	Pista Simples	Pista Dupla	Extensão total da rede
Não Concedida	52.638	3.649	56.287
Concedida	6.482	3.641	10.123
Total	59.120	7.290	66.410

Fonte: ABCR - 10/09/2016 (Adaptado)

Em suma, a maior parte dos produtos que abastecem as principais cidades ou são exportados é onerada ao ter de trafegar pelas rodovias “pedagiadas”. Além disso, observa-se uma praça de pedágio a cada 36km de rodovias concedidas, o que certamente repercute na competitividade do produto nacional, nos níveis de inflação e de crescimento do PIB.

Além disso, a constatação de persistentes ganhos reais nas tarifas de pedágio ao longo do tempo, quando comparadas à variação do IPCA, indicando que os contratos de concessão têm beneficiado as concessionárias, apresentando uma média de crescimento de 121% acima do IPCA até janeiro de 2011.

Diferença entre a evolução das tarifas de pedágio e da inflação (1ª etapa de concessões federais)

Modal	Trecho	Tarifa Inicial		Tarifa Atual		Variação da Tarifa (%)	IPCA (%)	Crescimento da tarifa acima do IPCA (%)
		Ano	Valor (R\$)	Ano	Valor (R\$)			
Ponte	BR-101/RJ	Ago/1996	1,20	Jan/2011	4,30	258	140	118
Concer	BR-040/MG/RJ	Ser/1996	2,38	Jan/2011	7,70	224	139	84
Nova Dutra	BR-116/RJ/DP	Mai/1995	2,39	Jan/2011	9,20	285	197	88
CRT	BR-116/RJ	Set/1996	2,38	Jan/2011	9,70	308	139	168
Concepa	BR-290/RS	Out/1997	2,00	Jan/2011	7,50	275	127	148

Fonte: CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; PAULA, Jean Marlo Pepino de; SOUZA, Frederico Hartmann de. Rodovias brasileiras: políticas públicas, investimentos, concessões e tarifas de pedágio. 2011.

É importante destacar que a tarifa de pedágio não entra no cálculo dos índices de preços ao consumidor, por isso seu impacto direto não está sendo considerado, como ocorre com outros preços administrados, tais como energia elétrica, derivados de petróleo, transporte urbano, comunicações, saneamento, etc.

A questão que causa preocupação é que os preços livres devem estar sendo onerados pelo pedágio, ou seja, os bens, cujos preços são determinados pelo mercado, têm de incorporar os reajustes de pedágios, o que ocorre sempre que o custo do pedágio (número de praças e valor da tarifa) supera o benefício de o usuário trafegar em rodovias em melhores condições. Esse fato parece mais relevante para os bens de alimentação, que apresentam peso (volume) expressivo em relação ao seu valor, sendo, por isso, mais sensíveis ao custo do frete. Cabe destacar que esses bens têm elevada participação no índice de custo de vida.

Todavia, atualmente, não existe avaliação sobre o impacto dos repasses dos pedágios pagos em rodovias concedidas no custo dos bens e serviços oferecidos aos cidadãos.

Segurança viária

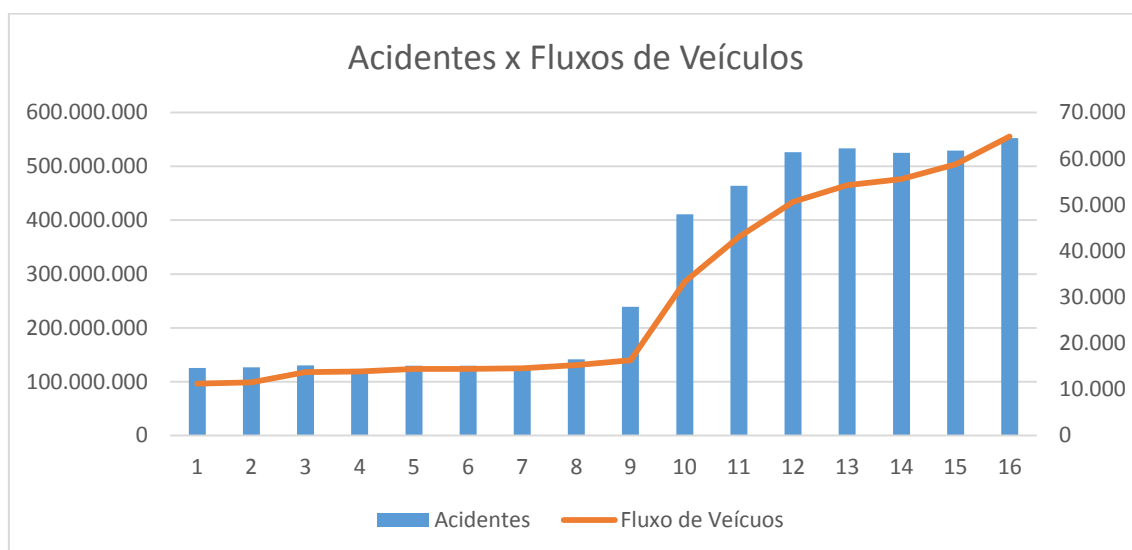
Com relação à segurança nas rodovias “pedagiadas”, um indicador relevante é o número de acidentes. Pela tabela abaixo, constata-se que o número absoluto de acidentes aumentou 340%, e de morte 230%, de 2000 a 2015, contrariando as expectativas de que haveria mais segurança nas rodovias.

Acidentes em Rodovias Federais Concedidas			
Ano	Acidentes	Mortos	Fluxo de Veículos
2000	14.639	427	96.306.732
2001	14.779	410	98.551.688
2002	15.214	460	118.065.298
2003	14.460	405	118.861.584
2004	15.140	424	123.887.433
2005	15.109	441	123.955.174
2006	15.094	433	125.051.513
2007	16.537	390	131.113.785
2008	27.925	720	139.601.740
2009	47.932	1.275	285.459.021
2010	54.094	1.350	368.495.263
2011	61.430	1.510	433.895.092
2012	62.230	1.489	465.367.640
2013	61.278	1.478	476.646.736
2014	61.721	1.450	503.670.362
2015	64.434	1.411	555.210.557

Fonte: ABCR - 10/09/2016 (Adaptado)

As concessionárias alegam que o número de acidentes deve ser relativizado pelo estoque de veículos. Assim procedendo, mostram que o número relativo de acidentes apresentou ligeira redução. Esses dados são importantes para avaliarmos o quanto, de fato, as rodovias “pedagiadas” ficaram mais seguras.

Considerando o fluxo de veículos pedagiados, os argumentos apresentados pelas concessionárias não prosperam, pois verifica-se pelo gráfico abaixo, um aumento no número de acidentes em relação ao aumento do número de veículos.



Fonte: ABCR - 10/09/2016 (Adaptado)

Estes dados sobre segurança também demonstram a premente necessidade de se avaliar o modelo de concessões de rodovias federais, comparando-as com aquelas administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) com vista a avaliar a eficiência.

Realização de investimentos

Outra questão preocupante relacionados as concessões de rodovias federais é o volume crescente de “Despesas Operacionais”.

Ano	Investimentos	Despesas Operacionais
2000	191,109	214,765
2001	155,815	250,798
2002	106,061	275,819
2003	90,483	332,614
2004	143,505	361,059
2005	230,684	384,384
2006	201,143	431,098
2007	238,618	458,640
2008	908,590	571,889
2009	1.111,723	828,012
2010	964,056	1.110,441
2011	1.505,006	1.349,795
2012	1.849,314	1.447,636
2013	2.183,845	1.477,231
2014	2.975,285	1.677,874

2015	3.687,577	2.130,554
------	-----------	-----------

Fonte: ABCR - 10/09/2016 (Adaptado)

Relacionando-se esses valores em um gráfico, verifica-se que as Despesas Operacionais tiveram um aumento superior aos Investimentos, durante os anos de 2000 a 2015, realizados pelas concessionárias, o que pode evidenciar uma falta de incentivo a eficiência por parte das empresas.

Qualidade das Rodovias Concedidas

Apesar de pesquisas demonstrarem que as rodovias concedidas possuem um estado de conservação superior às administradas pelo setor público, a satisfação dos usuários tem diminuído ao longo dos anos, conforme demonstrado na tabela abaixo. A avaliação ótima tem diminuído enquanto a regular e ruim aumentado.

Estado Geral das Rodovias do Brasil - Extensão Concessionada						
Ano	Extensão Total Pesquisada	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
2010	14.552,0	54.7 %	32.6 %	11.3 %	1.3 %	0.1 %
2011	15.374,0	48.0 %	38.9 %	12.0 %	1.1 %	0.0 %
2012	15.392,0	44.7 %	42.0 %	11.5 %	1.7 %	0.1 %
2013	15.873,0	48.5 %	35.9 %	14.3 %	1.2 %	0.0 %
2014	18.960,0	37.4 %	36.7 %	21.8 %	3.5%	0.6 %
Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2010/2011/2012/2013/2014 -						

Conforme disse anteriormente, é demasiado simplista avaliar somente os benefícios nas rodovias com a cobrança de pedágio, sem avaliar os custos repassados para a sociedade. É evidente que os recursos arrecadados com as cobranças de tarifas em parte são revertidos para melhoramentos nas pistas, mas a questão é avaliar se os recursos estão sendo empregados com transparência, eficiência e efetividade.

INEXECUÇÕES CONTRATUAIS

O Tribunal de Contas da União (TCU) avaliou, em auditorias de conformidade, a existência de falhas nos procedimentos de fiscalização empregados pela ANTT. Foi o caso da auditoria de conformidade na concessão para exploração dos trechos BR-101/SC e BR-116/376/PR (TC 005.534/2011-9), que culminou no Acórdão 3.346/2012-TCU-Plenário, e em duas outras auditorias de conformidade ainda em andamento: trechos BR-116/BA e BR-324/BA (TC 009.222/2012-0) e BR-116/SP/PR (TC 001.554/2013-1).

Nesses trabalhos, verificou-se alto percentual de inexecuções contratuais. Além disso, constatou-se que a ANTT apresentou deficiências nos procedimentos de fiscalização, deixando de assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, dos parâmetros de desempenho previstos e da qualidade do serviço prestado.

Diante disso, no âmbito do TC 006.351/2013-1, o TCU realizou auditoria de natureza operacional e avaliou o desempenho da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na fiscalização dos contratos da 2ª etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais. Foram detectadas deficiências na gestão dos contratos de concessão, destacando-se as esferas de gerenciamento, fiscalização, autuação e andamento dos processos de apuração de responsabilidade e aplicação de penalidades, e na análise de projetos, ocasião em que a Corte de Contas prolatou diversas determinações e recomendações visando aperfeiçoar a gestão da ANTT.

Tanto nas auditorias de conformidade quanto na operacional, constatou-se que o cumprimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos nos contratos de concessão não vinha sendo avaliado pela ANTT de forma efetiva e, quando ocorria, considerava apenas dados fornecidos pelas próprias concessionárias.

Alertou-se para a necessidade de aperfeiçoamento dos mecanismos de fiscalização adotados pela ANTT, cada vez mais importante, na medida em que o Governo Federal concedeu prioridade ao setor de infraestrutura.

Ainda em relação à fiscalização da ANTT, outro problema detectado nas auditorias foi o percentual de inexecução das obras obrigatórias - superior a 80%, em média.

Conforme apontado na recente análise da proposta de concessão da Rodovia do Frango (BR-476/262-PR), ainda há casos alarmantes de inexecução dos contratos de concessão, conforme tabelas abaixo.

Inexecução de obras nos contratos da 2ª etapa

Tabela 6-A: ÍNDICE DE INEXECUÇÃO NOS CONTRATOS DA 1ª ETAPA

Concessão	Extensão	Etapa	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ECOSUL - Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A.	427,3 km	1ª	12,68%	18,10%	27,03%	0,39%	2,25%	7,16%
CRT - Concessionária Rio-Teresópolis S.A	142,5 km	1ª	85,61%	62,87%	43,45%	64,29%	76,49%	21,81%
CONCEPA - Concessionária da Rodovia Osório Porto Alegre S.A.	121 km	1ª	29,64%	7,97%	1,01%	9,57%	6,60%	19,99%
Nova Dutra - Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A.	402 km	1ª	58,69%	27,84%	33,69%	71,50%	32,32%	15,21%
Ponte - Concessionária da Ponte Rio-Niterói S.A.	13,2 km	1ª	24,51%	34,55%	6,59%	18,06%	5,35%	6,06%
CONCER - Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio S.A.	180 km	1ª	99,61%	43,95%	83,23%	96,67%	60,27%	94,22%

Tabela 6-B: ÍNDICE DE INEXECUÇÃO NOS CONTRATOS DA 2ª ETAPA

Concessão	Extensão (km)	Etapa	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Acciona Concessões Rodovia do Aço - BR-393/RJ	200,5	2ª	80,18%	99,88%	84,15%	97,05%	0,00%	21,00%
Autopista Fernão Dias - BR-381/MG/SP	562,1	2ª	39,35%	83,71%	75,25%	76,51%	63,37%	81,58%
Autopista Fluminense - BR-101/RJ	320,1	2ª	53,61%	89,43%	74,64%	90,32%	0,00%	91,41%
Autopista Litoral Sul - BR-116/376/PR e BR-101/SC	405,9	2ª	12,96%	90,00%	84,80%	91,30%	28,80%	57,80%
Autopista Planalto Sul - BR-116/PR/SC	412,7	2ª	0,00%	44,00%	71,80%	64,00%	62,00%	52,00%
Autopista Régis Bittencourt - BR-116/SP/PR	401,6	2ª	18,27%	87,41%	77,00%	80,63%	76,00%	61,00%
ViaBahia - BR-324/BA e BR-116/BA	652,1	2ª	-	-	100,00%	91,06%	88,90%	100,00%
Transbrasiliana Concessionária de Rodovia - BR-153/SP	321,6	2ª	55,13%	89,00%	96,46%	86,64%	0,00%	100,00%

FORMA DE FINANCIAMENTO

Em 2013, a Autopista Fluminense, Autopista Litoral Sul, Autopista Régis Bittencourt, Transbrasiliana, Autopista Fernão Dias, Auto Pista Litoral Sul foram objeto de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), por parte da ANTT, após receberem diversas multas por descumprir as ações básicas previstas nos contratos de concessão das rodovias federais. Tal evento sugere que os recursos expressivos obtidos através do BNDES não foram utilizados de modo eficaz, a despeito das possíveis contrapartidas exigidas pelo banco.

Outra questão a ser avaliada, portanto, é a forma de financiamento que está sendo feito por parte das concessionárias, sobretudo para avaliarmos o impacto dos subsídios conferidos por bancos públicos para a manutenção desses contratos.

Adequação dos serviços

A Lei 8.987/1995, ao versar sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal de 1988, preceitua que:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Esse mesmo diploma estabelece que:

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

(...)

“Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e

II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.”

Assim, embora a lei tenha previsto garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão e também exigido a prestação de serviços adequados à sociedade, após mais de 20 anos do modelo de concessão adotado no Brasil, o quadro que se tem é alarmante. Inexecuções contratuais, falta de transparência, inabilidade da ANTT em fiscalizar as concessões, dentre outros. Por outro lado, ecoam vozes festejando o “sucesso” das concessões de rodovias, almejando por prorrogações contratuais.

Tal cenário injunge uma avaliação precisa dos problemas existentes e das medidas governamentais para evitar a repetição desse quadro nas novas contratações.

Como mencionado, desse pequeno balanço ligado à determinados contratos de concessões de rodovias federais, faz-se oportuno a realização de um trabalho pormenorizado avaliando a performance de todas as etapas de concessões. Alguns trabalhos relevantíssimos foram realizados, porém com ênfase na legalidade e execução de contratos específicos, sem questionar a fundo o modelo de concessão. Ou seja, não houve uma avaliação completa do desempenho do modelo de concessões no Brasil.

Oportuno lembrar que a tarifa pública também está relacionada às contas públicas porque é cobrada mediante a prestação de um serviço público.

Após 20 anos de implantação do modelo de concessões de rodovias federais, a falta de uma avaliação mais precisa desse modelo pode levar a repetição de uma fórmula que, ao final, poderá levar a mais prejuízos aos usuários e à sociedade como um todo.

Isto posto, se mostra urgente a necessidade de um trabalho que avalie a relação custo-benefício do modelo brasileiro de concessões rodoviárias, pois, além das tarifas arrecadadas nas cancelas de pedágio, há

uma série de benefícios governamentais, tais como financiamentos a taxas de juros subsidiada pelo BNDES, isenções tributárias, etc.

Sala das Sessões, 16 de setembro de 2016.

Deputado HUGO LEAL

PSB/RJ