



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO Nº de 2017.

(Do Sr. Wilson Beserra)

Solicita informações ao Excelentíssimo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT, o Sr. Diretor-Geral Valter Casimiro Silveira, que preste informações sobre acompanhamento de obras e de contratos relativos à concessão de serviço público para exploração de todas as rodovias, portos e aeroportos no território brasileiro.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50 do § 2º da Constituição Federal de 1988 e no inciso I do artigo 115 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicito a Vossa Excelência que seja encaminhado ao Excelentíssimo Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT, o Sr. Diretor-Geral Valter Casimiro Silveira, o seguinte requerimento de informação, sobre a licitação e contratos vigentes nas obras de todas as rodovias, portos e aeroportos no território brasileiro, especialmente quanto aos seguintes aspectos:

- 1) cópia do processos e dos projetos vigentes das concessões de todas as rodovias, portos e aeroportos no território brasileiro;
- 2) copia dos contratos vigentes de concessões de todas as rodovias, portos e aeroportos no território brasileiro.
- 3) relatório de análise de estudos técnicos de concessões de todas as rodovias, portos e aeroportos no território brasileiro.



JUSTIFICAÇÃO

O que é concessão?

A concessão e a permissão de serviços públicos são as formas através das quais a administração pública transfere, ao particular, a prestação do serviço público, como a gestão de serviços de saúde e educação, a administração de meios de transporte (rodoviário, ferroviário, hidroviário, aéreo ou ligado à segurança nacional) e empresas de transporte público coletivo (ônibus, metrô), a área de comunicação social e/ou política (imprensa, rádio e televisão), além de serviços de saneamento (coleta de lixo e esgoto, distribuição de água encanada).

Hoje a concessão de rodovias é desafio para o governo, vinte anos depois das primeiras concessões, permanece o desafio de combinar bons serviços e tarifas justas de pedágio.

Os usuários das rodovias são obrigados a optar entre estradas boas com pedágios elevadíssimos e rodovias com tarifas baixas e quase intransitáveis

Para viajar por 213 quilômetros entre Ponta Grossa, no interior do Paraná, e o Porto de Paranaguá, no mesmo estado, o motorista gasta quase R\$50,00 reais em pedágios na BR-277, operada pela Rodovias das Cataratas desde 1997, uma das primeiras concessões do País. Para percorrer praticamente a mesma distância entre Curitiba e o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, na BR-376 e na BR-101, parte das concessões federais de 2007, pagam-se quase R\$10,00 reais. Apesar do pedágio mais baixo, a estrada, operada pela Autopista Litoral Sul, é mal avaliada pelos usuários, por causa dos atrasos nas obras. Os dois casos ilustram as disparidades das concessões de rodovias no País, baseadas na Lei nº8.987, de 1995. Os usuários são obrigados a optar entre estradas boas com pedágios elevadíssimos e rodovias com tarifas baixas e quase intransitáveis.

O setor público brasileiro, sobretudo o governo federal, vem sendo pressionado a investir pesadamente em rodovias, como forma de aliviar os altos custos operacionais impostos às empresas que trafegam em uma malha cada vez mais deteriorada. Intervenções paliativas, como as operações tapa-buracos, já não conquistam a opinião pública, que exige investimentos mais robustos, que garantam uma solução definitiva para o problema. No Brasil, esse ciclo de falta de investimento e demanda continuada se repete há quase 25 anos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Se esses investimentos forem realizados como se espera, devem incluir obras de duplicação de pistas, sofisticados sistemas de engenharia (pontes, viadutos, túneis etc.), contenção de encostas e cortes de vulto, canteiros centrais como área de escape e drenagem o que caracterizam uma boa rodovia.

A constatação de que investir na melhoria das rodovias pode significar, no futuro, um acúmulo de despesas que pesariam no orçamento público, podendo até comprometer o equilíbrio das contas governamentais.

Nesse contexto, a aceleração dos processos de concessão de rodovias para a exploração das empresas privadas passa a ser considerada como uma alternativa importante para o dilema do investimento. Primeiro, porque o poder público investe na melhoria, mas não acumula despesas futuras no orçamento, justamente pela desobrigação da manutenção. Segundo, porque se espera que a empresa concessionária tenha capital para investimentos permanentes na manutenção e no aprimoramento do sistema viário concedido. É uma via de mão dupla com ganhos para ambos os lados.

Por que o governo resolveu fazer a concessão de aeroportos? Nos últimos anos houve um crescimento muito forte da demanda pelo uso dos serviços dos aeroportos no Brasil. A média mundial de crescimento no movimento de passageiros foi de 40%, de 2003 a 2010. No Brasil, o aumento foi de 118%, no mesmo período. Entre 2009 e 2010, a variação foi de 6,6% no mundo e de 21,3% no Brasil.

Esse aumento faz com que haja uma necessidade crescente de investimentos para a manutenção da qualidade no atendimento nos aeroportos e para a adoção de padrões internacionais de operação. Assim, o governo brasileiro avalia que, como em outros segmentos da economia, a parceria com a iniciativa privada vai viabilizar com mais rapidez os investimentos, a troca de experiências e a absorção das melhores práticas no setor. Diferentemente da privatização, a concessão é regulada por meio de contrato que prevê a devolução ao Estado dos bens e serviços ao fim do período contratual ou a qualquer momento por interesse público, além disso, é importante ressaltar que, no caso da concessão dos aeroportos, a Infraero, empresa estatal, permanecerá com até 49% do capital. Os aeroportos estão sendo concedidos. Nos últimos oito anos, o governo brasileiro já concedeu ferrovias, rodovias e energia elétrica. Em 22 de agosto de 2011, foi concedido o primeiro aeroporto federal brasileiro, o de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte.

O objetivo da concessão é a ampliar a infraestrutura aeroportuária, o que aumentará a oferta de vôos pelas companhias aéreas e promoverá uma maior competição. Assim, o governo espera que, como vem ocorrendo nos últimos anos, o preço das passagens continue caindo no Brasil.

O fortalecimento e o desenvolvimento da aviação regional vão gerar um impacto positivo na indústria nacional de aviões e de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

equipamentos. O governo acredita que serão geradas diversas oportunidades de negócios para as empresas brasileiras. A SAC considera como estratégica a implementação de uma política de adensamento da cadeia produtiva nacional. Por essa razão, tem mantido conversas frequentes com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e com o BNDES, visando à estruturação de programas específicos de financiamento para esse segmento.

Depois de muitas idas e vindas, em breve o governo pretende publicar o Decreto dos Portos, que irá flexibilizar e desburocratizar as regras de operação para concessões, arrendamentos e também para terminais de uso privado. A principal mudança será no prazo dos contratos de concessão e arrendamento: passará de até 25 anos renováveis uma única vez pelo mesmo período (máximo de 50 anos) para 35 anos prorrogáveis várias vezes até o limite 70 anos.

A regra valerá para os futuros contratos e para os atuais que tenham sido firmados sob a primeira lei do setor, de 1993. Eles poderão ter o prazo adaptado, desde que as operadoras responsáveis façam investimentos novos como contrapartida. É uma vitória das empresas: com a garantia de mais tempo, elas terão mais segurança para investir. A disposição do setor é injetar até R\$ 25 bilhões em expansão de áreas e modernização da operação, segundo o governo.

Já os contratos firmados antes de 1993, que nunca foram licitados e estão vencidos, ficaram de fora. Essas áreas somam quase 90 lotes e serão mesmo licitadas - conforme já prevê a regra atual, tanto que elas constam do programa logístico (o PIL) e, algumas, do PPI, do Presidente Michel Temer.

Venceu a posição da área técnica da Casa Civil, para quem é juridicamente impossível dar mais prazo para contratos expirados. "Por decreto não dá para fazer", diz o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella. Ele avalia, contudo, ser necessário "regularizar essa situação".

Essas áreas são exploradas por empresas que nunca disputaram licitação - regra instituída somente com a Lei 8.630, de 1993. As empresas dizem que tiveram sonogado o direito à adaptação previsto na legislação. Por isso operam ou com liminares (que o governo enfrenta dificuldade para derrubar) ou por meio de contrato de transição - instrumento válido até a realização da licitação.

No caso dos contratos assinados sob a lei de 1993, o governo poderá ter dificuldade para adaptá-los ao novo prazo, pois as áreas foram licitadas com tempo máximo definido em contrato.

O governo deverá justificar que há jurisprudência no setor elétrico. "Era a principal demanda do setor. Mas a prorrogação não é automática, os terminais terão de apresentar novos investimentos", afirma Quintella. Segundo ele, muitas empresas não faziam os investimentos ou atrasavam porque a segunda etapa do contrato era muito longa (até 25 anos) e sem possibilidade de ser fatiada.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Para receber a prorrogação antecipada - considerada a que ocorrer antes dos últimos cinco anos de vigência do contrato -, a empresa deverá aceitar realizar investimentos novos e imediatos que não sejam amortizáveis durante a vigência original.

O plano de investimentos deverá ser analisado pelo poder concedente em até 60 dias - um parâmetro para agilizar os processos que hoje se arrastam por meses. Os investimentos poderão ser escalonados ao longo da duração do contrato.

O decreto tratará de uma série de mecanismos dos quais o governo já lançou mão em alguns casos, mas que geraram questionamentos inclusive na Justiça. Com isso, pretende amparar as medidas e pacificar seu uso, dando mais agilidade ao setor. Por exemplo, o poder concedente poderá autorizar a expansão da área arrendada para área contígua, desde que dentro do porto público, quando isso trouxer ganhos de eficiência à operação ou quando ficar comprovada a inviabilidade técnica, operacional ou econômica da licitação de um novo arrendamento. Os contratos de áreas contíguas e de mesma titularidade poderão ser unificados. Além disso, o decreto irá prever a antecipação de receitas de tarifas para investimentos em infraestrutura.

O texto irá alterar o Decreto 8.033, que regulamentou a nova Lei dos Portos, de 2013. Tem o objetivo também de aproximar as condições de operação entre terminais arrendados, que exploram áreas em portos públicos, e os terminais de uso privado (os TUPs), que operam em área privada e por isso não têm, por exemplo, limite de tempo. Ambos, contudo, disputam por vezes a mesma carga.

Os TUPs também serão contemplados, principalmente com o fim da limitação para expansão de áreas fora do porto público até 25% e da necessidade de consulta pública para fazê-lo.

Tanto para arrendamentos quanto para TUPs houve avanços no que as empresas chamavam de insegurança jurídica sobre o acesso de terceiros às suas instalações. Na redação do decreto em vigor consta que a agência reguladora, a Antaq, "disciplinará" as condições de acesso por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias. O novo texto inclui um "poderá disciplinar" e a garantia de que "em qualquer caso a operação portuária será realizada pelo titular do contrato ou por terceiro por ele indicado."

Queremos analisar caso a caso para verificar quais os ajustes que precisam ser feitos em cada um desses estudos, de modo a viabilizarmos esses investimentos da melhor forma possível. Esses ajustes podem se referir à simples atualização de determinados dados e/ou projeções de demanda, ou a mudanças mais estruturantes no desenho que havia sido proposto.

Diante do exposto, encaminho o presente requerimento de informação aguardando os devidos esclarecimentos dos fatos, vez que o Congresso Nacional, segundo o art. 49, inciso X da Constituição Federal é o



CÂMARA DOS DEPUTADOS

órgão responsável por “fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas Casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta”.

Sala das Sessões, de de 2017.

WILSON BESERRA
Deputado Federal – PMDB/RJ