

**COMISSÃO EXTERNA DESTINADA A FAZER O
ACOMPANHAMENTO “IN LOCO” E FISCALIZAR OS
PLANOS DE TRABALHO, OBRAS REALIZADAS,
INTERVENÇÕES FUTURAS, INVESTIMENTOS,
OBRIGAÇÕES E DIREITOS ADQUIRIDOS PELA
CONCESSIONÁRIA ECO 101 QUE ADMINISTRA O
TRECHO DA BR 101 QUE CORTA O ESTADO DO
ESPÍRITO SANTO – CEXBR101**

RELATÓRIO FINAL

Coordenador: **Deputado MARCUS VICENTE**

DEZEMBRO DE 2018

SUMÁRIO	Pg.
1. Criação da Comissão	4
2. Atividades desenvolvidas pela Comissão	6
3. Concessões rodoviárias - Contextualização	11
4. A concessão da BR-101/ES	16
5. Problemas e irregularidades na concessão, identificados no curso dos trabalhos da CEXBR-101, providências tomadas e resultados obtidos	23
6. A concessão da BR-101/ES, os problemas alegados pela concessionária e a matriz de risco do contrato	56
7. Matérias pendentes de análise e recomendações	59
8. Agradecimentos	62

COMISSÃO EXTERNA DESTINADA A FAZER O ACOMPANHAMENTO “IN LOCO” E FISCALIZAR OS PLANOS DE TRABALHO, OBRAS REALIZADAS, INTERVENÇÕES FUTURAS, INVESTIMENTOS, OBRIGAÇÕES E DIREITOS ADQUIRIDOS PELA CONCESSIONÁRIA ECO 101 QUE ADMINISTRA O TRECHO DA BR 101 QUE CORTA O ESTADO DO ESPÍRITO SANTO – CEXBR101

RELATÓRIO FINAL

1. Criação da Comissão

A “Comissão Externa destinada a fazer o acompanhamento “in loco” e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos adquiridos pela concessionária ECO 101 que administra o trecho da BR 101 que corta o Estado do Espírito Santo – CEXBR101 – foi criada por Ato da Presidência da Câmara dos Deputados, no dia 5 de outubro de 2015, com a seguinte composição: Deputado MARCUS VICENTE, Deputado JORGE SILVA, Deputado EVAIR DE MELO, Deputado PAULO FOLETTO e Deputado SÉRGIO VIDIGAL. Ainda em 2015, passaram a integrar a CEXBR101 os seguintes parlamentares: Deputado LELO COIMBRA, Deputado HÉLDER SALOMÃO e Deputada NORMA AYUB. Em 2017, o Deputado CARLOS MANATO e o Deputado GIVALDO VIEIRA integraram-se à CEXBR101.

No requerimento de criação da CEXBR101, foram expostas as motivações do pedido: *“há necessidade de ampliar os fóruns de debate junto a população, melhorar a interlocução com a sociedade, dar transparência às informações das intervenções preparadas, fazer chegar aos moradores das cidades cortadas pela BR 101, para evitar distúrbios sociais, problemas no trânsito, evitar comprometimento dos serviços públicos, fechamento de vias, a fim de que a concessão transcorra da melhor forma, com benefícios para a comunidade vizinha à rodovia”*.

Resumidamente, pode-se dizer que o objetivo da CEXBR101 é garantir que a sociedade receba a infraestrutura e os serviços viários em conformidade com as previsões contratuais, com as normas técnicas e com a legislação aplicável às concessões rodoviárias.

Para tanto, a CEXBR101 se vale dos seguintes meios de ação:

- ✓ FISCALIZAR os contratos, planos de trabalhos, Programa de Exploração da Rodovia, aditivos e outros instrumentos celebrados com a concessionária responsável pela administração da BR-101/ES;
- ✓ ACOMPANHAR E FISCALIZAR as obras realizadas, os novos investimentos, obrigações e direitos da referida concessionária;
- ✓ REALIZAR mesas redondas para debater com a população dos diversos municípios interessados os serviços que estão sendo prestados pela concessionária;
- ✓ REQUERER informações dos órgãos públicos e da concessionária com o objetivo de esclarecer fatos de interesse da Comissão;
- ✓ REALIZAR seminários e audiências públicas com vistas a coletar informações técnicas e jurídicas sobre os contratos celebrados, aditivos, investimentos, prorrogação dos contratos e outros temas de interesse da comissão;
- ✓ REPRESENTAR ao Tribunal de Contas da União acerca dos fatos que mereçam análise detalhada da Corte de Contas, assim como a análise de atos que atentam, em tese, contra o interesse público;
- ✓ INFORMAR e ORIENTAR a sociedade acerca de todas as medidas adotadas pela Comissão Externa.



Vale notar que a CEXBR101 foi a primeira comissão externa criada na Câmara dos Deputados com a finalidade de fazer o acompanhamento sistemático de uma concessão rodoviária.

2. Atividades desenvolvidas pela Comissão

De 2015 a 2018, a CEXBR101 realizou trinta e duas reuniões deliberativas, dezoito reuniões de audiência pública, onze reuniões internas de trabalho e quinze reuniões no Estado do Espírito Santo.

As reuniões deliberativas e de trabalho podem ser consultadas no link:

<http://www.camara.leg.br/internet/comissoes/comissoes-especiais/historico/55/cexbr101.pdf>

2.1 As dezoito reuniões de audiência pública vão apresentadas a seguir:



Audiência Pública - 03/11/2015

TEMA: Apresentação do Plano de Concessão da BR 101 no Espírito Santo e outras informações pertinentes ao tema.

- [Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - SUINF, representando a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT](#)

Audiência Pública - 24/11/2015

TEMA: Apresentação do Plano de Concessão da BR 101 no Espírito Santo e outras informações pertinentes ao tema.

- [Roberto Paulo Hanke - Diretor-Superintendente da ECO 101](#)

Audiência Pública - 23/02/2016

TEMA: Discutir distribuição de riscos, equilíbrio econômico-financeiro e problemas observados nas fiscalizações do Tribunal de Contas da União em contratos de concessão de rodovias, em particular, **no contrato da BR101/ES.**

- [André Luiz Francisco da Silva Vital, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura de Rodovias do Tribunal de Contas da União - TCU.](#)

TEMA: Discorrer sobre o andamento dos processos de licenciamento ambiental referente às intervenções previstas no Programa de Exploração Rodoviária da BR-101/ES.

- [Dr. Thomaz Miazaki de Toledo, Diretor de Licenciamento Ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente - Ibama, representando a Dra. Marilene Ramos, Presidente do Ibama.](#)

Audiência Pública - 05/05/2016

- [Apresentação André Vital - TCU](#)
- [Apresentação Larissa dos Santos - IBAMA](#)

Audiência Pública - 14/03/2017

TEMA: Esclarecimentos sobre o andamento dos processos de licenciamento ambiental referente às intervenções previstas no Programa de Exploração Rodoviária da BR-101/ES.

- [Larissa Carolina Amorim dos Santos - Diretora de Licenciamento Ambiental do IBAMA](#)

Audiência Pública - 21/03/2017

TEMA: Esclarecimentos sobre o andamento dos processos de licenciamento ambiental referente às intervenções previstas no Programa de Exploração Rodoviária da BR-101/ES.

- [Luiz Fernando Castilho - Superintendente da SUINF - ANTT](#)

Audiência Pública - 29/03/2017

- [Roberto Paulo Hanke - Diretor Superintendente da ECO101](#)
- [Roberto Paulo Hanke - Diretor Superintendente da ECO101 \(vídeo\)](#)

Audiência Pública - 18/04/2017

- [Luiz Fernando Castilho, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - ANTT](#)
- [Luiz Fernando Ururahy de Souza, Secretário da SeinfraRodovia, Representante do TCU](#)

Audiência Pública - 16/05/2017

- [Apresentação Luiz Fernando Castilho - ANTT](#)
- [Apresentação Luiz Fernando Ururahy de Souza - TCU](#)

Audiência Pública - 04/07/2017

- [Apresentação Jorge Luiz Macedo Bastos, Diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres \(ANTT\)](#)
- [Apresentação Marcelo Alcides dos Santos, Gerente de Fiscalização e Controle de Rodovias da ANTT](#)
- [Apresentação Roberto Paulo Hanke, Diretor-superintendente da Concessionária ECO 101](#)
- [Apresentação Julevânia Alves Olegário - Coordenadora de Transportes da Diretoria de Licenciamento do IBAMA](#)

Audiência Pública - 11/07/2017

- [Wylis Lyra, Superintendente da Polícia Rodoviária Federal no Espírito Santo - ES](#)

Audiência Pública - 17/10/2017

- [Wylis Lyra, Superintendente da Polícia Rodoviária Federal no Espírito Santo - ES](#)

Audiência Pública - 13/03/2018

- [Apresentação Luiz Fernando Castilho - ANTT](#)
- [Apresentação Luiz Fernando Ururahy de Souza - TCU](#)

Audiência Pública - 27/03/2018

- [Roberto Paulo Hanke - Diretor Superintendente da Concessionária ECO 101;](#)
- a. [Excesso de peso - Evasão da Fiscalização](#)
- b. [Matérias Diversas](#)
- c. [Trechos E-F 1 COM LOCUÇÃO](#)
- d. [Videoclip acompanhamento obras João Neiva, Ibiracú e Iconha](#)

Audiência Pública - 23/05/2018

- [Roberto Paulo Hanke - Diretor-Superintendente da Concessionária ECO 101;](#)

Audiência Pública - 19/06/2018

- [Roberto Paulo Hanke - Diretor-Superintendente da Concessionária ECO 101;](#)

Audiência Pública - 30/10/2018

- [Luiz Fernando Ururahy de Souza - Secretário da SeinfraRodovia;](#)
- [Marcelo Alcides dos Santos - Gerente de Fiscalização e Investimentos em Rodovias \(GEFIR\) da Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária \(SUINF\), representante da ANTT. Audiência Pública - 30/10/2018](#)

Audiência Pública - 27/11/2018

- [Claudia Jeanne da Silva Barros - Coordenadora-Geral de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Lineares Terrestres - IBAMA](#)
- [Fábio Augusto de Amorim, Diretor da Quarta Diretoria da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, Representante do TCU](#)
- [Weber Cilone, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres \(ANTT\)](#)

- [João Carlos Merces, Representante do Departamento Nacional de Trânsito \(DENATRAN\)](#)
- [Roberto Paulo Hanke, Diretor-Superintendente da Concessionária ECO 101](#)
- [Guilherme Bianco, Assessor - Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT.](#)

2.2 As quinze reuniões e fóruns de debate realizados no Estado do Espírito Santo, entre 2015 e 2018, ocorreram nos seguintes municípios: **Serra – Viana – Fundão – Ibirapu – Guarapari – São Mateus – Anchieta – Cariacica – Iconha – Rio Novo do Sul.**

Cariacica



Serra





As reuniões e fóruns de debate no Estado do Espírito Santo ofereceram a oportunidade de os usuários da BR-101, os agentes econômicos, sociais e políticos locais, bem como os moradores de municípios transpassados pela rodovia se manifestarem acerca da concessão, relatando problemas e apresentando sugestões relacionadas à infraestrutura, à prestação dos serviços, à segurança viária e à preservação do meio ambiente.

Especialmente em relação a acessos e contornos urbanos, à construção de passarelas e a ocupações da faixa de domínio, a ausculta da população foi muito importante para orientar os trabalhos desenvolvidos pela CEXBR101.

3. Concessões rodoviárias - Contextualização¹

Uma das propostas adotadas para resolver a necessidade de manutenção e conservação das rodovias federais foi a concessão para a gestão privada de trechos específicos cujo volume de tráfego viabilizam, economicamente, a exploração mediante a cobrança de pedágio.

¹ Excerto da Dissertação de Mestrado de Nilson Corrêa Gonze - Concessão em Rodovias Federais: Uma Análise da Evolução dos Modelos de Regulação Técnica – COPPE – UFRJ (2014)

Com a degradação da infraestrutura viária e a falta de recursos suficientes para sua manutenção, as concessões de rodovias à iniciativa privada são redescobertas como modelo de financiamento complementar, tendo a implantação destes projetos se iniciado sem a consolidação dos marcos regulatórios para o setor.

O atual Programa de Concessões de Rodovias Federais tem sua origem no Decreto nº 94.002 de 4 de fevereiro de 1987, que dispõe sobre a concessão de obras públicas para construção, conservação e exploração de rodovias federais. A autorização para a concessão de rodovias contida neste documento, assinado pelo então Presidente da República José Sarney, não logrou êxitos imediatos. Não havia um ambiente institucional para a continuidade do programa e faltou decisão política do Governo para enfrentar o tema.

Embora o Programa Nacional de Desestatização – PND – tenha sido criado pela Lei nº 8.031/1990, posteriormente revogada e substituída pela Lei nº 9.491/1997, a concessão de rodovias somente foi contemplada na Lei nº 8.987/1995, que trata da concessão e da permissão de serviços públicos de forma abrangente, incluindo a provisão das infraestruturas de transporte. E, somente com a Lei nº 10.233/2001, foi criada uma estrutura administrativa específica para gerir os contratos de concessão no âmbito da exploração rodoviária já outorgados e os que viessem a ser efetivados pela União, sob a forma de uma agência reguladora – a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Oficialmente, o Programa de Concessões de Rodovias Federais – PROCROFE – foi instituído por meio da Portaria Ministerial nº 246, de 11 de maio de 1994, que especifica, também, os trechos a serem concedidos. No entanto, os primeiros passos para a efetivação do processo de concessões ocorreram em 1993 com a criação de comissões para o desenvolvimento dos procedimentos de outorga e com a definição de quais trechos de rodovias teriam sua administração transferida para a iniciativa privada.

Há que se destacar que as datas e as definições contidas nas portarias ministeriais sobre o assunto e a legislação federal, hierarquicamente superior, sugerem que este programa não nasceu de forma planejada ou como uma política de governo, mas como resultado de ações isoladas que buscaram um respaldo legal e político, para que pudessem se materializar. É fato que os cinco primeiros editais de concessão de rodovias conduzidos pelo Governo

Federal foram lançados em 1993, ou seja, são anteriores à Portaria nº 246/94 e às Leis nº 8.987/95 e nº 9.491/1997, que disciplinam o assunto no âmbito federal.

Esse modelo inicial do programa de concessões guarda semelhanças com o modo tradicional de contratação: a competição era restrita a consórcios nacionais, com obrigatória participação de empresas de engenharia e o Programa de Exploração Rodoviária – PER – era composto por detalhamento de custos unitários, quantitativos e soluções técnicas previamente definidas pelo órgão executivo de rodovias – à época, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER. Esse projeto de concessão seguia o rito dos processos licitatórios tradicionais para obras de grande vulto, contemplando as etapas de audiência pública, pré-qualificação, metodologia de execução, programa de exploração da rodovia e proposta de tarifa.

Os cinco primeiros contratos de concessão foram assinados entre 1995 e 1997 com duração entre 20 e 25 anos e compreendem trechos de rodovia com experiência anterior de pedágio cuja operação fora feita pela própria estrutura estatal. Naquela fase inicial do PROCROFE, o governo brasileiro elaborou um sistema pelo qual se podia implementar e gerir um programa de recuperação dos principais corredores rodoviários, em meio a uma severa crise fiscal, o que levaria o usuário a pagar por obras previamente decididas e executadas por uma única contratada e por meio de um acordo de longo prazo.

Em 1997, o Governo Federal publicou o Decreto nº 2.444, que incluiu no PND diversos trechos rodoviários para fins de concessão. Nesse momento, o PROCROFE começa a tomar forma de um projeto de governo, definindo-se também o órgão responsável por sua condução.

Sob a administração do extinto DNER, o programa recebeu, no ano de 2000, a inclusão de um grupo de rodovias federais delegadas ao Estado do Rio Grande do Sul, denominado Polo Rodoviário de Pelotas, por meio de um contrato de sub-rogação que elevava a sua administração para a União, constituindo, assim, os seis lotes de rodovias que compõem a Primeira Etapa do PROCROFE.

No final da década de 1990, o DNER iniciou a Segunda Etapa realizando os estudos e estabelecendo as definições para concessão de outros sete lotes rodoviários, mas teve o processo suspenso pelo Tribunal de Contas da União – TCU – em 2000. No ano seguinte, com uma série de exigências do próprio

Tribunal, o processo foi retomado, porém foi extinto formalmente em 2002, após a criação da ANTT e a extinção do DNER.

No entanto, os estudos e os procedimentos concorrenciais passaram a ser conduzidos pelo Ministério dos Transportes até que, em nova intervenção do TCU, em 2005, estes tiveram que ser assumidos pela ANTT, que promoveu as audiências públicas e conduziu o processo, incluindo a realização do leilão, em 2007, e a assinatura dos contratos nos primeiros meses de 2008. Nesse processo, as novidades foram a possibilidade de participação de entidades financeiras, fundos de pensão e de investimento, e a dispensa da necessidade de empresas de engenharia nos consórcios.

A 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. Inicialmente tratada como parceria público-privada, a viabilidade econômica do projeto motivou sua transformação em concessão simples, tendo o Leilão sido realizado em 2009.

Nessa época, os estudos para a concessão de três rodovias no Estado de Minas Gerais estavam em andamento e passaram a ser identificadas como a Primeira Fase da Terceira Etapa. **Uma Segunda Fase foi instituída para abrigar exclusivamente a BR-101/ES, que já havia sido incluída e retirada da Segunda Etapa.**

Uma Terceira Fase também se fez necessária para abarcar outros sete trechos rodoviários a serem concedidos, localizados nas regiões Nordeste, Centro Oeste e Sudeste conforme a priorização estabelecida pelo Governo Brasileiro. Inseridas no Programa de Investimentos em Logística – PIL –, algumas dessas rodovias apresentam-se como importantes vias para o escoamento da produção agrícola no Brasil. No segundo semestre de 2013, cinco rodovias da Fase Três e uma da Fase Um foram a Leilão, no entanto, em um desses eventos, não houve proponente.

Os modelos de contratos utilizados na Terceira Etapa apresentam-se como uma continuidade do modelo adotado para a Segunda Fase da Segunda Etapa, incorporando ajustes decorrentes ora da administração dos contratos anteriores, ora de uma variação no pensamento dominante no poder concedente. O contrato absorve ainda os compromissos de uma política de investimentos adotada pelo governo brasileiro ao impor à concessionária um alto volume de obras nos primeiros anos de contrato.

Além das obras de ampliação de capacidade previstas para acontecerem nos primeiros anos de concessão, os contratos preveem que o estágio ideal da infraestrutura deva ser alcançado já na etapa de “Trabalhos Iniciais”. O curto prazo imposto para a recuperação geral de elementos como drenagem, terraplenos e faixa de domínio tem imposto aos concessionários investimentos iniciais ainda mais elevados.

Concomitantemente, os contratos preveem obras de grande vulto nos primeiros cinco anos.

Sob a ótica regulatória, esses contratos preservam alguns pontos importantes como a alocação de riscos e o uso de parâmetros de desempenho para o acompanhamento dos contratos, além de providenciar a exclusão do controverso e inoportuno “risco de arredondamento”. Por outro lado, a alteração da nomenclatura e da diagramação do PER não resulta na mudança dos conceitos que eram adotados anteriormente. Visando simular as condições de mercado, foi inserido um Fator X que procura reproduzir os ganhos de produtividade que a concessionária possa adquirir durante a execução do contrato, repartindo-o com os usuários da rodovia.

Por sua vez, o Fator Q é concebido como uma aproximação com o aspecto social da rodovia, ao considerar os impactos com que as ações da concessionária atingem os usuários, de uma forma direta e imediata. Ao considerar o número de acidentes como um indicador que influencia a tarifa, o contrato pode estimular a concessionária a considerar e implantar ações efetivas para redução dos seus índices, estimulando-a a ir além das obrigações contidas no PER.

Além disso, o indicador de disponibilidade da rodovia, que compõe esse mesmo Fator Q, indica que as obras e serviços a serem realizados deverão passar por um minucioso processo de planejamento com vistas a reduzir os períodos de limitação e interrupção do tráfego em decorrência dessas intervenções, ou ainda, criar um incentivo a novas técnicas e tecnologias de execução de obras.

Considerando que ambos os indicadores poderão ser efetivamente monitorados, esse modelo de contrato assegura um primeiro passo em direção a modelo de incentivo às concessionárias para uma melhor execução em contraposição à filosofia anterior de punição em caso de descumprimento aos preceitos contratuais.

Não obstante o aperfeiçoamento regulatório atingido na terceira fase, é patente que todas as concessões dessa etapa se acham com problemas relacionados ao cumprimento do cronograma de obras. Adiante, na análise da concessão da BR-101/ES, as razões disso serão abordadas.

Por fim, a tabela seguinte apresenta uma síntese das características de cada uma das três etapas de concessão de rodovias federais no País. Pode-se ver que, apesar de possuir um programa de obras muito mais ousado do que o da segunda etapa, a terceira etapa obteve tarifa quilométrica média praticamente idêntica à daquela e, naturalmente, muito inferior à da primeira etapa, quando ainda vigia enorme incerteza quanto ao cenário macroeconômico e às práticas regulatórias no Brasil.

FASES	INÍCIO	RODOVIAS	CARACTERÍSTICAS	TARIFA KM
1	1994	CCR Ponte (Contrato Encerrado) CONCEPA (Contrato Encerrado) CONCER CRT ECOSUL Nova Dutra	DNER Modelo aberto; Autofinanciamento; Recuperação e manutenção; Definição exaustiva de obras e serviços; Risco País alto; Risco demanda baixo; Risco político e regulatório alto; Pouca experiência setorial TIR elevada Grande número de revisões	R\$ 0,1399 TIR 18% A 24%
2	2007	Autopista Fernão Dias Autopista Fluminense Autopista Litoral Sul Autopista Planalto Sul Autopista Régis Bittencourt Rodovia do Aço Rodovia Transbrasiliana Via Bahia	ANTT Modelo aberto; Autofinanciamento; Abertura a novos investidores; Recuperação e manutenção; Alocação de riscos; Regulação por resultado; Revisão quinquenal; Risco País baixo; Risco demanda médio; Risco regulatório e político baixo; Desconto de Reequilíbrio, o uso do Fluxo Marginal de Caixa e o “gatilho” de tráfego para promover o aumento da capacidade	R\$ 0,0496 TIR 8,95%
3	2013	CONCEBRA ECO101 Ecoponte Galvão BR-153 (Caducidade Declarada) MGO Rodovias MS VIA Rota do Oeste Via 040	ANTT Modelo aberto; Autofinanciamento; Economia de escopo - Km Início de pedágio – 10% obras; Investimentos em duplicação – 5 anos; Regulação por resultado; Uso de fatores de correção C, D, Q e X; Revisão quinquenal; Risco País médio; Risco demanda alto; Risco regulatório e político baixo	R\$ 0,0527 TIR 7,20%

4. A concessão da BR-101/ES

A BR-101 é uma rodovia federal, longitudinal, que se estende do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte, acompanhando a linha costeira e atravessando alguns dos maiores centros urbanos do País. No Espírito Santo, a BR-101 atravessa a região metropolitana de Vitória.

O edital de licitação para concessão do trecho capixaba da BR-101 foi publicado em novembro de 2011. O leilão foi realizado em janeiro de 2012, tendo sido declarado vencedor o Consórcio Rodovia da Vitória, liderado pela EcoRodovias. O lance ganhador, que representou a menor tarifa de pedágio oferecida, foi de R\$ 0,03391, significando um deságio de 45,63% em relação à tarifa-teto fixada pelo governo federal.

A assinatura do contrato de concessão se deu em maio de 2013, após período de quase um ano de litígio judicial, movido por concorrente derrotado no certame. O início da cobrança de pedágio ocorreu em maio de 2014, após autorização da ANTT, que, na Resolução nº 4.327/14, aprovou reajuste de 34,67% sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP quilométrica, elevando-a de R\$ 0,03391 (Tarifa de Leilão) para R\$ 0,04567.

No quadro a seguir, vão apresentadas algumas informações básicas a respeito da concessão:

Concessionária	ECO101 Concessionária de Rodovias S. A.
Contrato	EDITAL DE CONCESSÃO N° 001/2011
Escopo do Contrato	Recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço
Data da Assinatura do Contrato	17/04/2013
Data de Início da Concessão	10/05/2013
Início da Cobrança de Pedágio	18/05/2014
Rodovia	BR 101/ES/BA
Trecho	Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ
Extensão (km)	475,900
Prazo	25 anos



O objeto do contrato é a concessão para a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de

capacidade do sistema rodoviário dentro do trecho abrangido, compreendendo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ciclovias, acostamentos, obras de arte especiais, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão.

Resumidamente, pode-se afirmar que as características principais da concessão da BR-101/ES são (i) a duplicação integral dos trechos em pista simples em todo o lote rodoviário, até o final do contrato de concessão; (ii) a divisão da rodovia em trechos e o estabelecimento de prazo máximo para a conclusão das obras de duplicação, com a definição do prazo e do volume de tráfego limites para que estas ocorram, valendo a ocorrência do primeiro fato; e (iii) existência de obras em execução (ou a ser executadas) pelo Poder Público no trecho concedido – casos do contorno do Mestre Álvaro e da duplicação do Contorno de Vitória.

Na seguinte ilustração, vai apresentado o cronograma de duplicação da BR-101/ES, estando assinalados, em vermelho, os trechos com duplicação já em atraso e, em amarelo, os trechos com atraso iminente:

Subtrecho	Delimitação	Início (km)	Fim (km)	
H BA	BA-698 (Mucuri) – Divisa BA/ES	939,4	956,9	Até o 10º ano.
H ES	Divisa BA/ES – ES-421 (Conceição da Barra)	0,0	49,2	Até o 10º ano.
A	ES-421 (Conceição da Barra) - Linhares	49,2	137,1	Até o 10º ano.
B	Linhares – ES-124 (Guaraná)	137,1	190,0	Até o 10º ano.
C	ES-124 (Guaraná) – ES 261	190,0	228,9	Até o 5º ano.
D	ES-261 – Acesso a Serra	228,9	255,8	Até o 4º ano.
E	Acesso a Serra – Acesso Local	255,8	305,8	Até o 4º ano.
F	Acesso Local – ES-146B (Alfredo Chaves)	305,8	357,0	Até o 6º ano.
G	ES-146B (Alfredo Chaves) – ES (Atilio Vivacqua)	357,0	425,7	Até o 6º ano.
I	ES (Atilio Vivacqua) – Divisa ES/RJ	425,7	450,4	Até o 23º ano.

Para conhecimento de todas as obras, intervenções e serviços previstos durante a concessão, pode-se consultar o Programa de Exploração da Rodovia – PER e suas atualizações no seguinte link:

http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/2018/08/17/PER_05RO_06RE_atual.pdf

Em relação ao volume de tráfego real, fixado para a realização de obras de duplicação, o chamado “gatilho”, a previsão contratual é a que segue:

Tabela 3.1: Subtrechos e VDMA's indicativos da necessidade de ampliação de capacidade

Subtrecho	km inicial	km final	extensão (km)	VDMA	
H	a	939,4	956,9	17,5	9.400
	b	0,0	49,2	49,2	
A	49,2	137,1	87,9	10.300	
B	137,1	190,0	52,9	12.000	
C	190,0	228,9	38,9	10.200	
D	228,9	255,8	26,9	10.000	
E	255,8	305,8	50,0	10.000	
F	305,8	357,0	51,2	10.900	
G	357,0	425,7	68,7	10.600	
I	425,7	458,4	32,7	10.000	

Segundo a ANTT, em apresentação realizada em reunião de audiência pública em março de 2018, os subtrechos que já atingiram o gatilho são os seguintes:

Subtrechos que atingiram o gatilho

	Km Início	Km Final	Extensão (km)	Data atingimento Gatilho	Data limite para conclusão da duplicação	Executado até Janeiro/2018 (km)	Valor da Multa Moratória até 31/01/2018
Subtrecho C	190+500	229+300	38,8	21/10/2016	21/10/2017	0	R\$ 4.540.000,00*
Subtrecho D	229+300	257+400	28,1	13/05/2016	13/05/2017	0	R\$ 4.540.000,00*
Subtrecho G	357+700	426+700	69,1	28/05/2016	28/05/2017	2,82	R\$ 4.540.000,00*

* Valor de 1000 URT (Unidade de Referência de Tarifa) – teto da multa contratual.

De acordo com as demonstrações financeiras da concessionária, apresentadas no final de 2017, a previsão de gastos da ECO-101, até o fim da concessão, com investimentos, recuperações e manutenções é a seguinte:

	Previsão de 2017 ao fim da concessão	
	31/12/2017	31/12/2016
<u>Natureza dos custos:</u>		
Melhorias na infraestrutura	1.657.807	1.698.843
Conservação especial (manutenção)	562.604	546.496
Equipamentos	343.021	334.482
	2.563.432	2.579.821

De acordo com as demonstrações financeiras da concessionária, apresentadas no final de 2017, a composição da receita operacional da ECO-101 é a seguinte:

	31/12/2017	31/12/2016
Receita com arrecadação de pedágio (a):		
Pedágio em numerário	90.706	82.961
Pedágio por equipamento eletrônico	97.375	85.959
Vale-pedágio	11.038	10.885
Outras	3	3
	199.122	179.808
Receita de construção (c)	93.488	90.569
Receitas acessórias (b)	3.622	3.462
Receita bruta	296.232	273.839
Deduções da receita bruta	(18.295)	(15.414)
Receita líquida	277.937	258.425
	31/12/2017	31/12/2016
Base de cálculo dos impostos		
Receitas com arrecadação de pedágio	199.122	179.808
Receitas acessórias	3.622	3.462
	202.744	183.270
Deduções		
COFINS (3%)	(6.083)	(5.498)
PIS (0,65%)	(1.318)	(1.191)
ISS (2% a 5%)	(9.796)	(8.725)
Abatimentos	(1.098)	-
	(18.295)	(15.414)

Percebe-se que a receita com a arrecadação de pedágio, em 2017, chegou a quase R\$ 200 milhões, elevação de cerca de 11% em relação à receita apurada em 2016. Tal se deve, basicamente ao aumento tarifário praticado no mês de maio de 2017 – 11,43% –, uma vez que não houve, no período aumento do volume de tráfego na rodovia, conforme demonstrado a seguir:

	Data de Início de Cobrança (18/05/2014)			
	2014	2015	2016	2017
Fluxo de Tráfego Pagante	16.142.008	25.655.937	23.905.457	23.831.508

De acordo com as demonstrações financeiras da concessionária, apresentadas no final de 2017, a composição dos custos e despesas operacionais da ECO-101 é a seguinte:

	31/12/2017	31/12/2016
Pessoal	23.507	24.927
Conservação e manutenção	13.040	15.194
Serviços de terceiros (*)	37.938	36.440
Seguros	2.485	2.235
Poder Concedente (vide Nota Explicativa nº 17)	6.123	5.766
Provisão para manutenção (vide Nota Explicativa nº 15)	1.652	6.590
Custos de construção de obras	93.488	90.569
Depreciações e amortizações (vide Notas Explicativas nºs 9 e 10)	22.744	15.813
Locação de imóveis e máquinas	3.167	3.337
Outros custos e despesas operacionais	7.965	7.453
	212.109	208.324
Classificados como:		
Custo dos serviços prestados	203.898	200.166
Despesas gerais e administrativas	8.211	8.158
	212.109	208.324

(*) Os serviços de terceiros são basicamente compostos por serviços de assessoria e consultoria, serviços de limpeza, resgate e remoção e outros.

Cumprir notar que os custos de construção de obras são contabilizados, do lado da receita, como receita de construção. Daí que, somadas apenas as receitas de pedágio e as receitas acessórias (R\$ 202 milhões), o total delas representa, em 2017, pouco menos do que a soma dos custos e despesas (R\$ 212 milhões), apurada contabilmente.

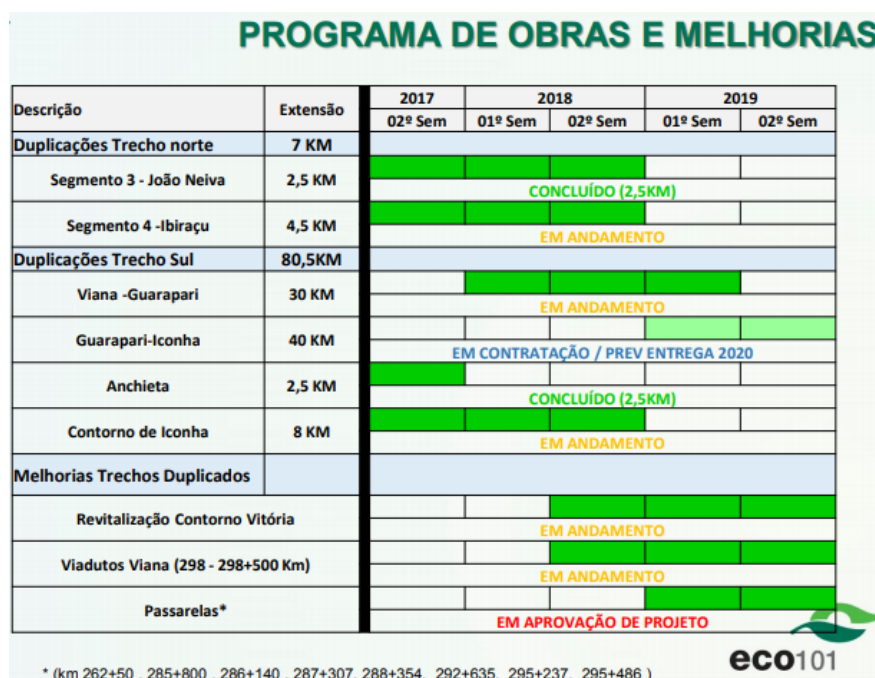
Segundo a ANTT, em apresentação realizada em reunião de audiência pública em março de 2018, as extensões a serem duplicadas neste ano eram as seguintes:

Subtrecho	Segmento	Trecho		Extensão (km)	Status	Tipo
C	03	km 205,280	km 208,170	2,90	Em andamento	PER
C	04	km 215,990	km 220,370	4,40	Em andamento	PER
G	05	km 361,940	km 369,520	7,60	Paralisada *	PER
G	07	km 403,390	km 409,250	5,90	Paralisada *	PER

Segundo a ANTT, em apresentação realizada em reunião de audiência pública em março de 2018, a situação dos contornos urbanos era a seguinte:

Segmento	Trecho		Extensão (km)	Status	Tipo
Iconha	km 374,000	km 380,000	8,00	Obras em andamento	PER
Linhares	km 137,000	km 159,000	31,00	EVTEA concluído em análise **	Extra PER
Ibiraçu	km 211,000	km 215,000	3,00	EVTEA concluído em análise **	Extra PER
Fundão	km 228,000	km 231,000	4,00	EVTEA concluído em análise **	Extra PER
Rio Novo do Sul	km 393,000	km 397,000	6,00	EVTEA concluído em análise **	Extra PER
São Mateus	km 057,000	km 074,000	20,00	EVTEA concluído em análise **	Extra PER

Segundo a ANTT, em apresentação realizada em reunião de audiência pública em outubro de 2018, a situação das obras era a seguinte²:



² http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/audiencias-publicas/copy_of_MarceloAlcidesdosSantosConcessionriaEco.pdf

5. Problemas e irregularidades na concessão, identificados no curso dos trabalhos da CEXBR-101, providências tomadas e resultados obtidos

Neste item, vão relacionados os principais problemas identificados pela CEXBR-101 no cumprimento do contrato de concessão da BR-101/ES. Em seguida a cada problema aqui relacionado, apresentam-se as providências tomadas pela Colegiado e, finalmente, os resultados obtidos a partir da atuação parlamentar. Além dos aspectos que serão abordados, muitos outros mereceram a atenção da CEXBR-101. Consulta ao conteúdo das reuniões promovidas pode ser feita no seguinte *link*, para maiores esclarecimentos:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/reunioes/pesquisa>

5.1 Inexecuções contratuais – março de 2016

No início de 2016, já sabedora do descumprimento efetivo ou iminente de certas obrigações contratuais pela concessionária ECO-101, especialmente das obras de duplicação da rodovia, a CEXBR-101 solicitou ao Tribunal de Contas da União – TCU fiscalização do cumprimento do contrato, representação que pode ser encontrada no seguinte link:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/outros-documentos/representacao-solicitacao-de-fiscalizacao-tcu>

De forma concisa, o documento relacionava os seguintes problemas:

- Iminência de novo reajuste tarifário, em abril, sem que o cronograma de obras esteja em dia. Cerca de 240km deveriam ser duplicados no prazo de cinco anos, mas, passados três, praticamente nada foi feito.
- Em relação à demora no licenciamento ambiental, cabe esclarecer que, de acordo com o item 5 (cinco) do contrato de concessão, é responsabilidade da concessionária obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades da concessão, incluindo as licenças ambientais. Ocorre que, decorridos praticamente três anos da assinatura do contrato, apenas em fevereiro deste ano foi protocolado no IBAMA o EIA/RIMA para o trecho norte (de Vitória à Acesso à Mucuri, na Bahia). Ressalto que o EIA/RIMA para a

concessão da LP do trecho sul havia sido entregue pelo DNIT. A demora na entrega de estudos certamente impactará o cronograma de duplicação.

- Em que pese haver desconto tarifário pelo descumprimento do cronograma de investimentos previstos, parece claro que o valor abatido por ocasião dos reajustes compensa, em termos de fluxo de caixa, o investimento não realizado, haja vista o já observado em outras concessões como a da BR-116/324/BA. Este risco só pode ser mitigado por meio da atuação firme do regulador, mas não percebemos ações efetivas que coíbam a adoção de tal estratégia por parte da concessionária.
- A Concessionária é responsável pelos projetos das obras e serviços da concessão, os quais devem ser aprovados pela ANTT e estar integralmente aderentes ao previsto no PER. No entanto, até o momento não houve soluções de engenharia para diversos trechos, como os das travessias de Fundão e Ibirapu (parece-nos claro que em ambos os Municípios há necessidade de contorno), os viadutos de São Mateus e a passagem pela reserva biológica de Sooretama.
- Cabe à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução de obras e serviços vinculados à concessão. A Concessionária deve, desta forma, arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução de tais atos, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, sem que a concessionária faça jus a qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Há um prazo de cinco anos para a liberação da faixa de domínio, entretanto, passados três anos esta atividade também se encontra bastante atrasada.

Ao fim, pedia-se suspensão cautelar do reajuste programado para 2016, até que a fiscalização do cumprimento do contrato, solicitada pela CEXBR-101, gerasse resultados.

Além da representação ao TCU, a CEXBR-101 encaminhou ao Ministério Público Federal pedido de instauração de inquérito civil público, para investigação da conduta da ANTT e da ECO-101, assim como de suspensão judicial do reajuste de pedágio. A síntese do referido pedido, endereçado ao Sr.

Nicolao Dino Neto, Subprocurador-Geral da República, da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão – MPF, é reproduzida a seguir:



Comissão Externa destinada a fazer o acompanhamento “in loco” e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos adquiridos pela concessionária ECO 101 que administra o trecho da BR 101 que corta o Estado do Espírito Santo – CEXBR101

Considerando que cabe ao Congresso Nacional o exercício do controle externo, por meio da Comissão Externa de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES, solicito à V. Exa., tendo em vista fundado receio de que o contrato será descumprido, prejudicando milhares de usuários, que seja verificado se existe, no âmbito do Ministério Público Federal, Inquérito Civil acerca da condução deste contrato de concessão ou se, haja vista a repetição dos problemas em outras concessões, se há possibilidade da questão ser levada ao conhecimento dos Procuradores da República lotados no Espírito Santo e em outros Estados, provocando, assim, a atuação ministerial quanto ao descumprimento dos contratos de concessão. Solicitamos, ainda, que seja feito exame aprofundado das questões que permeiam o contrato de concessão da BR-101/ES, sucintamente relatadas neste documento, de forma a promover medidas que previnam ou mitiguem os riscos de lesão identificados.

Por fim, solicitamos que seja verificada a possibilidade de, pela via judicial, impedir o reajuste previsto para abril enquanto providências efetivas na direção do cumprimento do contrato não foram levadas a termo.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marcus Vicente', written in a cursive style.

Deputado MARCUS VICENTE
Coordenador

Os encaminhamentos feitos pela CEXBR-101 foram precedidos de reuniões com as autoridades do TCU e do MPF, nas quais os parlamentares puderam expor a preocupação da comissão com os rumos da concessão rodoviária, em especial com os atrasos verificados nas obras de duplicação.

Seguem registros dessas reuniões:

TCU



Procuradoria-Geral da República no ES



5.1.1 Resultados obtidos

Ainda em junho de 2016, após análise do pedido feito pela CEXBR-101, o TCU decidiu empreender fiscalização do cumprimento do contrato, nos moldes então sugeridos pela comissão externa, mas absteve-se de adotar medida cautelar que impedisse o reajuste de pedágio, em face de ainda não ter, à época, elementos suficientes para sustentar tal decisão. Pode-se consultar o despacho do Ministro Augusto Nardes aqui:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/outros-documentos/despacho-exarado-pelo-relator-ministro-augusto-nardes-medida-cautelar-23-06-2016>

No que diz ao MPF, a solicitação da CEXBR-101 foi respondida já em meio de 2016, no sentido de que ainda não cabia barrar reajustes, mas que o conjunto de fatos relatados exigia o aprofundamento da análise do tema. A resposta do MPF pode ser consultada aqui:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/outros-documentos/ministerio-publico-federal-es-encaminha-informacoes-fiscalizacao-do-contrato-de-concessao-da-br-101-30-05-2016>

Em fevereiro de 2017, já no âmbito do processo instaurado em função da solicitação da CEXBR-101, o TCU publicou o Acórdão nº 297, no qual o Pleno do Tribunal reconhecesse a pertinência do pedido de fiscalização e determina à ANTT a prestação de diversas informações relacionadas aos vários problemas relatados pela CEXBR-10. O Acórdão nº 297/2017 pode ser consultado aqui:

<https://contas.tcu.gov.br/pesquisaJurisprudencia/#/detalhamento/11/%252a/NU%253A297%2520ANOACORDAO%253A2017/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/false/1/false>

Em janeiro de 2018, já em razão de recomendações feitas pela equipe técnica do TCU no âmbito do TC [010.482/2016-4](#), a ANTT promoveu a 5ª Revisão Extraordinária da TBP, impondo uma redução de 7,22%, a ser considerada na revisão anual da tarifa de pedágio, em 2018. O conteúdo da revisão (Resolução da ANTT nº 5.638/18) pode ser consultado aqui:

https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=gerarPdf&html=https%3A%2F%2Fanttlegis.antt.gov.br%2Faction%2FActionDatalegis.php%3Facao%3DabrirTextoAto%26link%3DS%26tipo%3DRES%26numeroAto%3D00005638%26seqAto%3D000%26valorAno%3D2018%26orgao%3DDG%2FANTT%2FMTPA%26codTipo%3D%26desItem%3D%26desItemFim%3D%26cod_modulo%3D161%26cod_menu%3D5412

Em junho de 2018, em decorrência das análises empreendidas no âmbito do TC [010.482/2016-4](#), o TCU publicou o Acórdão nº 1.447/2018, cujas principais determinações dirigidas à ANTT forma as seguintes:

- ✓ Revisão extraordinária - promoção do reequilíbrio do contrato mediante redução tarifária e recomposição da TIR – efeito do desconto de reequilíbrio de forma concentrada (1 ano), devido a investimentos não realizados (obras de duplicação, contorno de Iconha, obras de retificação de traçado, postos da ANTT e sistema de call boxes);
- ✓ Exclusão, do cronograma financeiro, de investimentos que não possuam projeto executivo e orçamento analítico (retificação de traçados);
- ✓ Definição da localização e instalação de todos os radares fixos;
- ✓ Ajuste do cronograma de investimento – adequação de prazos para implantação de passarelas e vias locais;
- ✓ Adoção de providências em relação às inexecuções nos 5 anos de contrato e identificação dos responsáveis;
- ✓ Encaminhamento de fórmulas de reajuste e de desconto tarifário de reequilíbrio;
- ✓ Revisão de normativos – desconto de reequilíbrio imediato e concentrado;
- ✓ Adoção de mecanismo de aferição de atrasos e inexecuções;

- ✓ Ajuste do cronograma – obras com indicação de atraso (licenciamento ambiental)

O conteúdo do Acórdão nº 1.447/2018 pode ser consultado aqui:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/outros-documentos/aviso-360-tcu-acordao-no-1447-18-27-06.18>

5.2 Reajuste tarifário indevido – maio de 2017

Em maio de 2017, a ANTT autorizou reajuste de aproximadamente 15,3% da TBP (4ª revisão ordinária e a 3ª revisão extraordinária do contrato), percentual que a todos deixou perplexos, em virtude da permanência dos atrasos das obras de duplicação programadas para a rodovia e da existência de outros problemas relacionados ao cumprimento do contrato, anteriormente expostos ao TCU.

Em face da referida autorização, a CEXBR-101 decidiu encaminhar ao TCU nova representação, nos seguintes termos:

“(...) solicitando que seja avaliada a possibilidade de suspensão cautelar de parte do reajuste da tarifa básica de pedágio do Contrato de Concessão da Rodovia BR-101/BA/ES, trecho Entroncamento com a BA-698 (acesso a Mucuri/ BA) - Divisa ES/RJ, explorado pela ECO101 Concessionária de Rodovias S/A BR-101, publicado no Diário Oficial da União - DOU deste dia 16 de maio de 2017 (seção 1, página 46), no âmbito da Resolução nº 5.339, de 10 de maio de 2017, da Agência Nacional de Transportes terrestres – ANTT, com fundamento no art. 276 do Regimento Interno do TCU, até que sejam concluídos os procedimentos de fiscalização levados a cabo por esse Tribunal no curso do Processo TC-010.482/2016-4, originário do Requerimento nº 15/16 (Deputado Marcus Vicente)”.

Além dos problemas já conhecidos, pertinentes ao desempenho da concessão, a CEXBR-101 apresentou ao TCU a seguinte questão:

“(...) a ANTT, em virtude do disposto na Lei nº 13.103, de 2015, art. 16, II, a seguir transcrito, aplicou percentual de cerca de 5% de aumento na tarifa

básica devido ao impacto do novo limite de tolerância de peso por eixo nos custos de manutenção da concessão, causado pela ação deletéria do peso extra no pavimento (calculada com base em função quadrática).

Art. 16. O art. 1º da [Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Ocorre que a ANTT e a área técnica do TCU divergem quanto à metodologia apropriada a se empregar no cálculo da repercussão do aumento da tolerância nos custos da concessão. Enquanto a ANTT toma como base de cálculo o custo médio gerencial de manutenção apresentado pelo DNIT, a equipe técnica do TCU argumenta que adequado seria tomar como parâmetro os custos de manutenção associados à própria concessão da BR-101, considerados pela concessionária. Isso, certamente, produziria percentual de aumento bastante diferente do autorizado pela agência. Para que se illustre o problema, a ANTT avalia que os custos derivados do aumento da tolerância de peso por eixo alcançam pouco mais de 139 milhões, no prazo da concessão; no entanto, os custos integrais de manutenção do pavimento, previstos no fluxo de caixa original da rodovia, chegam somente a 221 milhões, isto é menos do dobro do impacto estimado com apenas a adoção de uma medida legal (o aumento da tolerância), custosa, é verdade, mas específica.

Nesse contexto, em que vige enorme insegurança quanto aos critérios empregados na revisão tarifária, soa recomendável que somente variáveis incontestáveis, caso do impacto da inflação nos custos contratuais (a variação do IPCA – Índice de Preços ao Consumidor foi de 4,57% no período) sejam preservadas no cálculo da revisão tarifária”.

Além da representação ao TCU, que gerou o processo TC-012.831/2017-4, a CEXBR-101 apresentou o Projeto de Decreto Legislativo nº 675, de 2017, que “Susta a aplicação dos arts. 1º, 2º, 4º e 5º da Resolução nº 5.339/2017 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”. A proposta, que se acha

sob apreciação da Comissão de Viação e Transportes, pretende revigorar o valor da Tarifa Básica de Pedágio praticado até a zero hora do dia 18 de maio de 2017, acrescido do reajuste correspondente à variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA no período. O link para consulta vai abaixo:

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=B18470F05C8A2F6FE6EB09D6B10C915B.proposicoesWeb1?codteor=1562351&filenome=PDC+675/2017

5.2.1 Resultados obtidos

Em 18 de maio de 2017, logo após a CEXBR-101 representar ao TCU, o Ministro Augusto Nardes, por meio de Despacho, conheceu da representação, por atender os requisitos constantes nos arts. 235 e 237, inciso III, do Regimento Interno do TCU, e proferiu a seguinte determinação cautelar de retificação da revisão tarifária, que redundou na retirada de 3,98% dos 15,3% de aumento originalmente previstos:

“(...) preliminarmente, até que o Tribunal delibere sobre o mérito desta Representação, determinar cautelarmente à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fundamento no art. 276, caput, do RITCU, que retifique a revisão tarifária do contrato de concessão da BR-101/BA/ES autorizado pela Resolução ANTT 5.339/2017, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015”.

Ademais, no mesmo despacho, promoveu as oitivas da ANTT e da ECO101, nos termos do art. 276, § 3º, do Regimento Interno do TCU. Essas medidas adotadas monocraticamente foram referendadas pelo Plenário do TCU na sessão de 24 de maio de 2017. Os agravos interpostos pela ANTT e ECO 101 foram rejeitados, enfim, em 12 de julho de 2017. A íntegra da decisão pode ser consultada aqui:

<https://contas.tcu.gov.br/pesquisaJurisprudencia/#/detalhamento/11/1283120174.PROC/%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/false/4/false>

Em fevereiro de 2018, no âmbito do TC-012.831/2017-4, o TCU publicou o Acórdão nº 290/2018, no qual, resumidamente, são feitas tais determinações à ANTT:

- ✓ Revisão do cálculo que apura o efeito do aumento da tolerância de peso por eixo no custo de manutenção;
- ✓ Retificação dos valores da revisão tarifária com base no novo método de cálculo;
- ✓ Utilização do novo método para reavaliação de revisões tarifárias em todos os contratos.

A íntegra do Acórdão nº 290/2018, e das análises e decisões que o instruíram, pode ser consultada aqui:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/outros-documentos/acordao-no-290-2018-2013-tcu-2013-plenario>

5.3 Grave acidente rodoviário em Guarapari (Km 343), ocasionando 23 mortes – junho de 2017

No dia 22 de junho, ocorreu grave acidente rodoviário, próximo a Guarapari, no km 343 da BR-101, envolvendo uma carreta de rochas pesadas, um ônibus e duas ambulâncias. No total, vinte e três pessoas morreram em decorrência do desastre automobilístico, tornando-o o evento mais trágico, desse tipo, já havido em solo capixaba.

Embora se saiba que a causa determinante para um acidente de trânsito, em geral, é o comportamento do motorista, quase sempre há causas contribuintes para o evento, relacionadas a diversos fatores, inclusive ao estado da via. No caso específico, suspeitava-se que a demora na duplicação da rodovia, a falta de fiscalização adequada por intermédio de radares (vale mencionar que o DNIT desativou vários radares que mantinha na rodovia sob concessão) e a ausência de controle de peso dos veículos de carga, que deveria estar sendo realizado em balanças instaladas na BR-101/ES pudesse ter relação com a ocorrência do acidente.

Algumas imagens obtidas após o acidente são apresentadas a seguir:

Fonte: Juruá Online



Fonte: Gazeta Online



Diante do fato, a CEXBR-101 decidiu tomar algumas providências.

A primeira delas foi enviar ao MPF Notícia de Fato, na qual se relata o acidente e se identificam problemas, na concessão, que podem ter contribuído para tal desastre rodoviário. No documento, pedia-se providências, inclusive no âmbito criminal, se necessário.

A íntegra da peça vai a seguir:

“NOTÍCIA DE FATO

MEMORIAL - CONCESSÃO DA BR 101/ES

1. Concessão da BR-101/ES, atuação da Comissão Externa de Fiscalização e novos fatos

O contrato de concessão dos 475,90 km da BR-101/ES/BA, que compreende o trecho que vai do entroncamento da BA-698 (acesso a Mucuri) até a divisa entre os Estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, foi assinado no dia 17 de abril de 2013 entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, e a concessionária Eco101 Concessionária de Rodovias S.A.

O objeto do contrato é a concessão para a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário dentro do trecho abrangido, compreendendo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ciclovias, acostamentos, obras de arte especiais, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão.

As informações já produzidas pela Comissão demonstram haver significativa demora na execução dos investimentos previstos no Programa de Exploração Rodoviária – PER. A concessão apresenta desvio de agenda em relação ao previsto e observa-se a falta de uma efetiva cobrança, por parte da ANTT, de providências para sanar os problemas, principalmente por meio da aplicação das sanções. Parece claro que tem valido a pena descumprir o contrato e não realizar os investimentos pactuados.

*Em vista disso, esta Comissão dirigiu-se ao **Ministério Público Federal**, ainda em 2016, para relatar as diversas irregularidades*

relacionadas ao cumprimento do contrato de concessão. A Procuradoria da República no Estado do Espírito Santo, no âmbito do **Procedimento Preparatório nº 1.17.000.000575/16-45**, passou a examinar as questões que lhe foram apresentadas, tendo o Procurador da República André Pimentel Filho oficiado (i) ao IBAMA, para receber esclarecimentos acerca do atraso no processo de licenciamento; (ii) à ANTT, para disponibilizar a Nota Técnica nº 069/2016/GEROR/SUINFE; e (iii) ao TCU, para receber informação acerca do exame da representação feita pela Comissão Externa.

A despeito da atuação do Ministério Público Federal no caso e da constante vigilância desta Comissão Externa da Câmara dos Deputados, não se verificam os avanços esperados no cumprimento do contrato de concessão da BR-101/ES. Pior: há indícios de que irregularidades ainda mais graves podem estar sendo praticadas.

De fato, a concessão está em seu quinto ano, tendo já quatro anos de efetiva cobrança de pedágio, mas nenhum trecho rodoviário foi duplicado, nenhuma licença ambiental ainda foi obtida e nenhuma multa aplicada pela ANTT (num total de aproximadamente trinta e dois milhões de reais) foi paga. Aos fatos.

1.1. Veja-se a questão do licenciamento ambiental. No dia 4 de abril de 2017, esta Comissão reuniu-se com a Presidente do IBAMA, Suely Araújo, e com a Diretora de Licenciamento Ambiental do órgão, Larissa Carolina Amorim dos Santos, para obter esclarecimentos a respeito dos atrasos no processo de licenciamento da duplicação do chamado “Trecho Sul”, com 155,7 km. Foi dito aos parlamentares que o licenciamento seria concedido ainda em maio, e que as obras poderiam começar no início do mês de junho de 2017.

No dia 1º de junho, conforme havia sido previsto pelo IBAMA, a licença estava pronta para publicação, como o demonstra consulta ao Processo de Licenciamento Ambiental nº 02001.001715/2011. No entanto, no dia 21 de junho, esta Comissão Externa foi surpreendida com a informação repassada pelo IBAMA segundo a qual a licença ainda não havia sido concedida em virtude de a concessionária não ter efetuado o pagamento da taxa correspondente à prestação do serviço. Além de o fato demonstrar inequívoca desconsideração da

concessionária pelo cumprimento do contrato, pelo acordo firmado com esta Comissão e pelo interesse público, eis que têm chegado aos parlamentares federais relatos de usuários da rodovia contando da paralisação de máquinas e da desmobilização de recursos empregados em obras da concessão.

Em face da gravíssima informação, esta Comissão encaminhou ofícios ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Jorge Bastos, ao diretor-superintendente da ECO 101, Paulo Hanke, e ao diretor da Ecorodovias, Luiz Velloso, alertando para o atraso da liberação de Licença Ambiental de Instalação, disponível, de acordo com o IBAMA, desde o dia 1º de junho, e pedindo que as razões desse atraso fossem esclarecidas. Nada de novo foi endereçado a esta Comissão.

Ainda sobre o tema, cumpre chamar a atenção para o fato de que a solicitação de Licença de Instalação das obras de duplicação do “Trecho Sul” – Km 302,7 ao km 458,4, exceto contorno de Iconha – só foi feita pela concessionária no dia 31 de maio de 2017 e sequer foi publicada até hoje no Diário Oficial. Sendo um requisito essencial à transparência, tal publicação já deveria ter sido providenciada logo após o protocolo dos estudos.

1.2. No dia 22 de junho, ocorreu o maior acidente da história do Espírito Santo em rodovias federais - um ônibus, um caminhão e duas ambulâncias se chocaram no trecho sul, justamente o que pode ser duplicado se a concessionária efetuar o pagamento da taxa de licenciamento. O saldo trágico do evento foram vinte e quatro pessoas mortas e dezoito feridas. Pode parecer que se trata de caso terrível, mas isolado. Não é esta a verdade. Apenas no corrente mês de junho, mais de cinquenta pessoas já morreram em decorrência de acidentes na BR-101/ES. Não é exagero concluir que, em tese, parte desses acidentes poderia ter sido evitada se o contrato estivesse sendo cumprido rigorosamente.

Embora ainda esteja em curso a apuração de responsabilidades em relação ao acidente havido nas proximidades de Guarapari (Km 343 da BR-101), é certo que indícios apontam na direção da culpabilidade indireta de agentes que poderiam ter atuado para impedir a tragédia.

Com efeito, o caminhão que provocou o acidente transportava carga cerca de dez toneladas acima da permitida e circulava com pneus carecas. Soubese, depois, que, em relação a esse veículo, constavam vinte e seis multas, entre elas, excesso de velocidade, excesso de peso e ausência de equipamentos obrigatórios.

Quanto ao excesso de peso, cabe destacar que, segundo informação do G1, do dia 26 de junho, apenas uma balança está em funcionamento no trecho sul da BR-101 (Rio Novo do Sul) e, mesmo assim, não de forma perene. Outras balanças, ainda segundo a imprensa, estariam funcionando em Linhares e Serra. De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia – PER, é responsabilidade da concessionária implantar e disponibilizar sistemas de controle de peso dos veículos, utilizando-se de balanças fixas. Observe-se o que determina o PER:

“O sistema de balanças fixas deverá ser implantado pela CONCESSIONÁRIA, que deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos para sua operação. Todos os empregados que participem dos serviços nas balanças deverão trabalhar devidamente uniformizados.

Pesagem dinâmica eletrônica nos postos de pesagem fixos

O sistema contará com no mínimo 4 postos. Os Postos hoje existentes na RODOVIA (com exceção ao posto de pesagem localizado no trecho a ser substituído pelo Contorno do Mestre Álvaro), todos no estado do Espírito Santo, poderão ser recuperados e reformados pela CONCESSIONÁRIA de acordo com a aceitação da ANTT, sendo que os projetos devem ser feitos pela CONCESSIONÁRIA e apresentados à ANTT para aceitação, sendo eles:

- Posto de Pesagem - km 137,5 (Linhares);
- Posto de Pesagem - km 249,5 (Serra)7 ;
- Posto de Pesagem - km 301,7 (Viana) e;
- Posto de Pesagem - km 390,5 (Rio Novo do Sul).

Em relação ao posto de pesagem do km 249,5 este deverá ser recuperado, de modo a atender os parâmetros de desempenho

descritos a seguir, enquanto o trecho em questão fizer parte do sistema rodoviária concedido, após o término da construção do Contorno de Mestre Álvaro, deverá ser construído novo posto de pesagem, em local a ser definido pela CONCESSIONÁRIA e ANTT, a fim de manter o quantitativo mínimo de 4 postos no sistema rodoviário.

Os postos de pesagem fixos deverão ter dimensões compatíveis com o fluxo de tráfego de veículos de carga, inclusive com relação aos locais para estacionamento e transbordo de cargas em excesso, além de tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa, etc. A CONCESSIONÁRIA deverá operacionalizar os postos de pesagem de maneira a cumprir os PARÂMETROS DE DESEMPENHO previstos.

Os postos de pesagem fixos deverão dispor de todo o equipamento necessário para a pesagem dinâmica, inclusive para a autuação, a ser efetuada pela ANTT, que deverá contar com sala própria e isolada do restante, e rede de transmissão de dados. Deverá, ainda, dispor de sistema de câmeras fotográficas, estrategicamente posicionadas, com sensores associados aos semáforos, de modo a registrar as placas dos veículos que se evadirem sem pesagem ou evitarem a autuação. ”

O mínimo que precisa ser apurado é se todos esses postos foram realmente efetivados e se estão operando em conformidade com o previsto em contrato. A ausência de fiscalização, todos sabem, é um incentivo importante para que desrespeitos à lei de trânsito aconteçam, como o que redundou no acidente em caso. Na hipótese de a concessionária não ter dado integral cumprimento à exigência do PER, é preciso saber, também, qual a atitude tomada pela ANTT frente ao problema, posto que não se pode conceber que matéria tão crítica para a segurança da estrada possa ter sido negligenciada.

Outro aspecto que necessita ser aqui considerado é a atuação da PRF, responsável por reprimir condutas como a adotada pelo transportador que deu causa direta ao acidente. Precisa-se saber se o órgão, no Espírito Santo, vem agindo de forma eficiente no cumprimento de seu dever constitucional e se alguma correção de rumos tem de ser feita.

1.3. *Em maio, esta Comissão representou ao TCU - Tribunal de Contas da União, solicitando que fosse avaliada a possibilidade de suspensão*

cautelar de parte do reajuste da tarifa básica de pedágio do Contrato de Concessão da Rodovia BR-101/BA/ES, trecho Entroncamento com a BA-698 (acesso a Mucuri/ BA) - Divisa ES/RJ, explorado pela ECO101 Concessionária de Rodovias S/A BR-101, publicado no Diário Oficial da União - DOU do dia 16 de maio de 2017 (seção 1, página 46), no âmbito da Resolução nº 5.339, de 10 de maio de 2017, da Agência Nacional de Transportes terrestres – ANTT, até que fossem concluídos os procedimentos de fiscalização levados a cabo pelo Tribunal no curso do Processo TC-010.482/2016-4, originário do Requerimento nº 15/16 (Deputado Marcus Vicente).

Em razão do pedido da Comissão Externa, o TCU decidiu (TC 012.831/2017-4):

“a) preliminarmente, até que o Tribunal delibere sobre o mérito desta Representação, determinar cautelarmente à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com fundamento no art. 276, caput, do RITCU, que retifique a revisão tarifária do contrato de concessão da BR-101/BA/ES autorizado pela Resolução ANTT 5.339/2017, de modo a não utilizar valores superiores aos constantes na proposta comercial da empresa como base de referência para compensação do aumento de custos de manutenção do pavimento decorrente do art. 16 da Lei 13.103/2015;

b) determinar, nos termos do art. 276, § 3º, do RITCU, a oitiva da Agência Nacional de Transportes Terrestres, para, no prazo de até 15 dias, manifestar-se sobre os fatos apontados na representação formulada pela Comissão Externa da Câmara dos Deputados de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES/BA, especialmente quanto à utilização dos Custos Médios Gerencias do Dnit como referência para o cálculo do incremento das despesas de manutenção resultantes do aumento da tolerância por eixo prevista no art. 16 da Lei 13.103/2015, em detrimento da utilização dos valores apresentados pela própria Concessionária em seu plano de negócios, alertando-a quanto à possibilidade de o Tribunal vir a determinar como limite superior para a obtenção do reequilíbrio os valores constantes do plano de negócios;

c) determinar, nos termos do art. 250, inciso V, do RITCU, a oitiva da ECO101 Concessionária de Rodovia S/A, para, no prazo de até 15 dias, manifestar-se, se assim o desejar, sobre os fatos apontados na

representação formulada pela Comissão Externa da Câmara dos Deputados de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES/BA, especialmente quanto à utilização dos Custos Médios Gerencias do Dnit como referência para o cálculo do incremento das despesas de manutenção resultantes do aumento da tolerância por eixo prevista no art. 16 da Lei 13.103/2015, em detrimento da utilização dos valores apresentados pela própria Concessionária em seu plano de negócios, alertando-a quanto à possibilidade de o Tribunal vir a determinar como limite superior.”

Há, como reconhece o TCU, fundada dúvida quanto aos valores a serem praticados na cobrança de pedágio, daí a razão da cautelar. Tudo leva a crer que a concessionária, em seu pedido, e a ANTT, em sua decisão, não se guiaram pelo cálculo correto, causando prejuízo aos usuários da rodovia. Vale lembrar que o TCU ainda analisa outros aspectos mencionados por esta Comissão Externa em representação de 2016, os quais foram lembrados no contexto do mais recente pedido dirigido ao TCU.

2. Do Pedido

Considerando que compete ao Congresso Nacional o exercício do controle externo, por meio da Comissão Externa de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES, solicito à V. Exa., tendo em vista o agravamento de problemas existentes no cumprimento do contrato de concessão da BR-101/ES e o surgimento de fatos novos e graves que requerem imediata apreciação, que o Ministério Público Federal examine aprofundadamente as questões relatadas neste documento, de sorte a tomar as medidas cabíveis, inclusive no âmbito criminal, se necessário for.”

Além da Notícia de Fato encaminhada ao MPF, a CEXBR-101 promoveu reuniões com a Polícia Rodoviária Federal, a ANTT e a ECO 101, no sentido de obter desses agentes explicações relativas ao acidente e cobrar ações que, em curto prazo de tempo, pudessem reduzir o risco de acidentes na rodovia.

Outra providência tomada pela CEXBR-101 foi a realização de reunião com a Presidente do IBAMA, Suely Mara de Araújo, para esclarecimentos quanto ao processo de licenciamento ambiental do trecho sul da rodovia, onde ocorreu o acidente. De acordo com a concessionária, a demora do IBAMA no processo de licenciamento era responsável pelo atraso nas obras de duplicação previstas no contrato/PER.

5.3.1 Resultados obtidos

Quanto à duplicação do trecho sul da BR-101/ES, foi esclarecido pelo IBAMA que as análises para emissão da Licença de Instalação estavam conclusas desde o início de junho, faltando à concessionária efetuar o pagamento da Guia de Recolhimento à União (GRU), o que poderia ser feito até o dia 20 de agosto. Em trecho de documento produzido por esta Comissão, a questão foi assim relatada:

“Esta Comissão Externa reuniu-se com a Presidente do IBAMA, Suely Araújo, e com a Diretora de Licenciamento Ambiental do órgão, Larissa Amorim dos Santos, para obter esclarecimentos a respeito dos atrasos no processo de duplicação do chamado trecho sul, com 155,7 km. Foi dito aos parlamentares que o licenciamento seria concedido ainda em maio, e que as obras poderiam começar ainda no mês de junho de 2017. No dia 1º de junho, conforme havia sido previsto pelo IBAMA, a licença estava pronta para publicação, como demonstra a consulta ao processo de licenciamento ambiental 02001.001715/2001. No entanto, no dia 21 de junho, esta Comissão foi surpreendida com a informação repassada pelo IBAMA segundo a qual a licença ainda não havia sido concedida em virtude de a concessionária não ter efetuado o pagamento da taxa correspondente à prestação do serviço.”

.....

Em relação às denúncias encaminhadas ao MPF por intermédio de Notícia de Fato, cabe informar que o Procurador da República André Carlos de Amorim Pimentel Filho ajuizou ação civil pública requerendo o seguinte:

“(...) a) seja a concessionária condenada a indenizar os usuários da rodovia concedida em valor compatível com as irregularidades identificadas e sua capacidade econômica, determinando-se a conversão integral do valor em

desconto tarifário; b) seja a ANTT condenada a determinar à concessionária desconto no valor da tarifa a título de dano moral coletivo, correspondente ao valor arbitrado por esse juízo; c) seja a concessionária condenada a publicar extrato da sentença em jornal de grande circulação; d) seja reconhecida a culpa da concessionária em dar causa à presente ação, impossibilitando assim qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em virtude do processo e/ou condenação; (...).”

Em decorrência da iniciativa do MPF, passou a correr o processo nº 0022716-65.2017.4.02.5001 na Seção Judiciária do Espírito Santo, da Justiça Federal. A última ação constante no sistema de consulta de processos é decisão tomada pelo Juiz Federal Substituto Caio Souto Araújo, nos seguintes termos:

“(...) considerando que é competente o foro da capital do estado para processamento e julgamento do feito, porquanto o dano aqui discutido comporta proporções regionais e considerando não mais subsistir risco de decisões conflitantes ou contraditórias, porquanto já extinta a ação popular n. 0021258-95.2017.4.02.5006, aforada nesta Vara Federal, entendo competente o Juízo da 4ª Vara Federal Cível de Vitória, e, por conseguinte, SUSCITO CONFLITO NEGATIVO DE COMPETENCIA, nos termos do art. 66, II, c/c § único, do CPC/2015.”

O conflito negativo de competência foi suscitado em vista de, inicialmente, ter sido proferida decisão pelo Juízo da 4ª Vara Federal Cível de Vitória, que declarou a incompetência daquele Juízo para processar e julgar a ação civil pública, determinando a remessa dos autos à Subseção Judiciária de Serra/ES, onde atua S.Exa. o Juiz Federal Substituto Caio Souto Araújo.

O processo (0022716-65.2017.4.02.5001), que se encontra suspenso, pode ser consultado aqui:

<http://www2.jfes.jus.br/jfes/portal/consulta/resconsproc.asp>

Quanto a intervenções capazes de aumentar a segurança na rodovia, vale dizer que a ANTT decidiu incorporar ao PER a instalação e operação de 41 radares para controle de velocidade, em substituição aos operados anteriormente pelo DNIT, que foram desativados. A incorporação está sendo discutida no âmbito da Revisão Quinquenal do contrato, por ser concluída. Aspectos relacionados ao custo de instalação e operação dos radares estão

abordados em outro item deste relatório, mais adiante. Além do controle de velocidade, também é objeto da Revisão Quinquenal do contrato a instalação de novas balanças para controle de peso dos veículos de carga. Segundo relato recente de autoridades da ANTT, no entanto, há falta de efetivo de agentes públicos de fiscalização mesmo para as poucas balanças já em operação.

5.4 Término do prazo para retirada de ocupações irregulares da faixa de domínio – março de 2018

Cabe lembrar, de início, que faixas de domínio são reservas de área com o objetivo de aumentar a capacidade das rodovias, favorecendo uma possível construção de ruas laterais ou mesmo sua duplicação, além de manter a segurança para os usuários e lindeiros da rodovia, que ficam afastados das faixas de rolamento

O contrato de concessão previa a desocupação da faixa de domínio no prazo de até cinco anos (até maio de 2018), contado da assunção da rodovia pela ECO 101. Segundo levantamento da concessionária, apresentado a esta Comissão Externa, mais de dez mil edificações ainda se acham irregularmente no interior da faixa de domínio. Assim, não havia como a obrigação contratual ser cumprida no prazo estipulado.

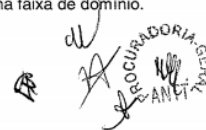
Sobre o problema, a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados assim se manifestou:

“No contrato de concessão da BR-101/ES, item 7.2, há explícita determinação no sentido de que a concessionária promova a desocupação da faixa de domínio no prazo de cinco anos, contado da assunção da rodovia:

7.2 Desocupações da faixa de domínio

- 7.2.1 A **Concessionária** é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do **Sistema Rodoviário**, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros.
- 7.2.2 A **Concessionária** deverá submeter à aprovação prévia da **ANTT** o plano de desocupação da faixa de domínio, contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas e objetivos da **Concessão**, que deverá ser executado no prazo máximo de 5 (cinco) anos contados a partir da **Data da Assunção**.
- 7.2.3 A **Concessionária** deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.
- 7.2.4 Após a realização das ações de desocupação, a **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** relatório que comprove a execução do plano apresentado e a inexistência de ocupações irregulares na faixa de domínio.

12



PROCURADORIA-GERAL
ANTT

- 7.3 A demora na obtenção da declaração de utilidade pública não acarretará responsabilização da **Concessionária**, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.
- 7.4 Caberá única e exclusivamente à **ANTT**, após manifestação técnica da **Concessionária**, a autorização para abertura de novos acessos ou serventias à rodovia.

No item 7.1 do contrato, é patente que a responsabilidade por desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis é da concessionária:

7 Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio

7.1 Desapropriações

- 7.1.1 Cabe à **Concessionária**, como entidade delegada do **Poder Concedente**, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à **Concessão**.
- 7.1.4 A promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabe exclusivamente à **Concessionária**, competindo a sua fiscalização à **ANTT**.

Passado o prazo estipulado em contrato para desocupação da faixa de domínio, é fato que um número expressivo de edificações permanece no interior dela, irregularmente. De fato, segundo a doutrina, a faixa de domínio é um bem público de uso comum do povo (art. 99, I, Código Civil) e, por isso, não pode o particular se adonar, apropriar-se, tomar posse, ou praticar qualquer outro ato que induza à propriedade ou posse.

Decisão do TRF 5 (AC 200984000019178, Segunda Turma, Rel. Des. Francisco Wildo, DJE 05/05/2011), por exemplo, dispõe o seguinte acerca de edificações nas faixas de domínio:

“Sendo essas áreas de domínio às margens das rodovias (no caso, federais), áreas non aedificandi da administração, porque bens de uso comum, devem ser demolidas, qualquer que tenha sido o período em que haviam sido construídas”.

Não parece haver espaço, assim, para se cogitar da permanência de edificação em faixa de domínio. A concessionária, enfim, tem a obrigação de dar sequência à desocupação dela.

Duas questões permanecem: (i) se o prazo de desocupação pode ser estendido, e (ii) se a largura da faixa de domínio pode ser alterada.

Quanto à dilação do prazo para o cumprimento da obrigação contratual, cumpre dizer que ele soa cabível na hipótese de haver pendência judicial que impeça a desocupação e demolição de edificações. Na hipótese de haver edificações em relação às quais não haja restrição judicial para a demolição, cabe a aplicação do dispositivo contratual que prevê penalidades e desconto de reequilíbrio:

8.2.2 Na hipótese de a **Concessionária** não atender aos **Parâmetros de Desempenho** constantes do Capítulo 4 do **PER**, a **ANTT** aplicará as penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 20.6 deste **Contrato**.

Considerando a proximidade da revisão quinquenal, e a depender dos limites que tenham sido impostas a ela em termos de abrangência, é possível rever de imediato o prazo de desocupação, observado o que se disse há pouco.

Com respeito à faixa de domínio, vale esclarecer que as características dela são baseadas em norma técnica do DNIT³, que fixa larguras em função da classe da rodovia. Rodovias com pista dupla (será o caso da BR-101) e acessos limitados são enquadradas na Classe 1:

³ <http://www.dnit.gov.br/download/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/normas-projeto-estr-rod-reeditado-1973.pdf>

CLASSES	REGIÕES		
	Planas m	Onduladas m	Montanhas m
I	60	70	80
II	30	40	50
III	30	40	50

Nos casos de aumento de capacidade de rodovia existente, a norma do DNIT dita o seguinte:

Art. 29 — Nos projetos de melhoramentos de estradas, quando for muito elevado o custo dos terrenos ou imóveis a desapropriar, abrangidos pela faixa de domínio determinada de acordo com o art. 24, a largura dessa faixa poderá, por exceção, ser reduzida até os mínimos seguintes, desde que justificada a redução em cada caso:

7

Número de faixas de tráfego	Zonas urbanas ou proximamente urbanas m	Zonas rurais m
2	20	30
4	40	60

§ 1º — Nesses casos, deverão ser tomadas medidas especiais para a segurança do tráfego e que garantam a estabilidade dos terrenos a montante da estrada.

Isto é, é possível a alteração da faixa para acomodar casos de difícil solução. Isso, todavia, há de ser feito caso a caso, mediante soluções de engenharia que assegurem segurança a usuários da rodovia e ocupantes de imóveis lindeiros”.

Em vista do quadro, e após reuniões com a ANTT e ECO-101, a CEXBR-101 encaminhou Indicação ao Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil solicitando a dilação do prazo de que a concessionária dispõe para regularização da faixa de domínio, adequando-o ao cronograma de investimento que será previsto na Revisão Quinquenal.

A despeito disso, a CEXBR-101 alertou S.Exa. para a necessidade de a dilação do prazo para regularização da faixa de domínio dever vir acompanhada de

ações e soluções de engenharia que assegurem, com a máxima urgência, a segurança dos usuários da rodovia e dos que ocupam as edificações hoje existentes na referida faixa. Foi dito que é responsabilidade da ANTT e da ECO 101 atuar em conformidade com as normas técnicas e legais, garantindo, tanto quanto seja possível, a incolumidade dos cidadãos. O texto da citada indicação pode ser consultado aqui:

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=2881FC2D3523B32CBA42F172E128B2F1.proposicoesWeb1?codteor=1655129&filenome=INC+5163/2018

5.4.1 Resultados obtidos

Em atenção à Indicação encaminhada pela CEXBR-101, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por intermédio da Nota Técnica nº 1/2018, pronunciou-se no sentido da adequação da sugestão feita por esta comissão externa, no que também foi seguido pela ANTT.

Cabe registrar o seguinte excerto da referida nota técnica:

6. Considerando a oportunidade de se adequar as ações relativas à regularização da faixa de domínio ao cronograma de investimentos que será proposto na revisão quinquenal, racionalizando dessa forma a implementação das atividades pela concessionária,

7. Cumpre-nos informar que não vimos nenhum óbice em que as sugestões da Comissão Externa sejam implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com os seguintes pontos de atenção, os quais nos incumbiremos de transmitir à Agência:

7.1. Na adequação do contrato caberá à ANTT adotar as melhores práticas regulatórias, levando em conta inclusive as observações da própria Comissão Externa no que diz respeito à realização de consulta junto às comunidades envolvidas e implementação de soluções de engenharia e operacionais que assegurem com a devida urgência a segurança dos usuários da rodovia e dos que ocupam as edificações hoje existentes na faixa de domínio.

A íntegra do documento pode ser verificada aqui:

<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/externas/55a-legislatura/fiscalizacao-da-concessionaria-eco-101-br-101-es/documentos/outras-documentos/resposta-ao-req-de-indicacao-no-5163-18-req-no-30-18>

5.5 Custo excessivo derivado da instalação e operação de novos radares para controle de velocidade, incorporado no cálculo preliminar do reajuste tarifário – maio de 2018

Nas proximidades da data de reajuste anual da tarifa de pedágio, a CEXBR-101 tomou conhecimento de cálculos preliminares efetuados pela ANTT com o propósito de apurar o percentual de reajuste da TBP, considerando as revisões ordinária e extraordinárias do período

Em razão mesmo da solicitação de CEXBR-101 no sentido de se aumentar o número de radares para controle de velocidade na rodovia, a ANTT passou a considerar o custo dessa nova obrigação da concessionária, efetuando então os cálculos do impacto dele na concessão, no âmbito da 6ª revisão extraordinária da TBP.

Os cálculos prévios realizados pela ANTT indicavam custo de duas ordens de grandeza, a depender do tempo considerado, no contrato para a assunção das obrigações concernentes aos radares.

Na Nota Técnica nº 17/2018/GEINF/SUINF, da ANTT, as hipóteses são assim colocadas:

14. Para estimarmos a influência das duas propostas na Tarifa Básica de Pedágio (TBP) foi feita uma simulação, de forma preliminar:
 - Situação 1: Incluindo os custos para operação dos equipamentos do DNIT (113 faixas) do 6º ao 10º ano;
 - Situação 2: Incluindo os custos para operação dos equipamentos do DNIT (113 faixas) do 6º ao 25º ano e considerando os custos administrativos (6,24) referente a esta operação.

Em seguida, na referida nota técnica são apresentados os percentuais de aumento da TBP, considerando as alternativas postas:

16. Os resultados da referida simulação, encaminhada por mensagem eletrônica pela GEROR, em 03.05.2018, expressos em aumento da percentual da TBP, foram:
 - Situação 1: 3,98%
 - Situação 2: 9,70 %

Em relação às premissas utilizadas para os cálculos, duas observações importantes foram feitas pela área técnica da ANTT, a primeira delas, bastante razoável, diz respeito à imposição ao conjunto de usuários da rodovia do custo associado à notificação de autuação e de multa a condutores infratores:

18. Também devemos considerar, no caso dos dispêndios financeiros com notificações de autuação e de penalidade oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade, se é de interesse dos usuários da rodovia, manter o financiamento das multas incorridas pelos motoristas infratores. Lembramos que já houve questionamentos, por parte do Ministério Público da União a esse respeito.

A segunda se refere ao fato de o custo da adição de controladores de velocidade às obrigações da concessionária ser tomado por longo período de tempo, para efeito de correção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato:

19. Devemos alertar que, caso a Diretoria desta Agência entenda por incluir os custos para operação dos equipamentos do DNIT do 6º ao 25º ano para a ECO101 (período de toda a Concessão), conforme demanda da ECO101, todas as demais Concessionárias de Rodovia sob responsabilidade da ANTT poderão solicitar o mesmo tratamento, pelo princípio de isonomia.

20. Observamos ainda, o constante da Nota Técnica nº 024/2017/GEINV/SUINF, que conclui: *"Assim, entendemos que os valores deverão ser revistos futuramente, após apreciação das novas cotações dos serviços, para que seja possível incluir os valores reais até o final da concessão."*

Ao tempo em que a CEXBR-101 soube dos cálculos efetuados pela ANTT para incorporação, à tarifa de pedágio, do custo de implantação e administração dos radares, tendo as alternativas em questão, os montantes apurados eram estes:

Cronograma físico-financeiro - 8.7.8.4 - Operação da Rodovia: Sistema de Controle de Velocidade - Equipamentos DNIT (valores em RS - data base: jan./2009).								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	270.055.445,96	-	-	-	-	-

Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano	10º ao 24º Ano	25º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	11.697.041,52	13.597.810,76	13.597.810,76	13.597.810,76	13.597.810,76	13.597.810,76

Cronograma físico-financeiro - 14.6- Custo Administrativo: - 8.7.8.4 - Operação da Rodovia: Sistema de Controle de Velocidade - Equipamentos DNIT- (valores em RS - data base: jan./2009).								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	16.851.459,83	-	-	-	-	-

Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano	10º ao 24º Ano	25º Ano
Vigente	Cop	FCM	-	-	-	-	-	-
Proposta	Cop	FCM	729.895,39	848.503,39	848.503,39	848.503,39	848.503,39	848.503,39

O custo de implantação e operação dos radares, até o término da concessão, a valores de 2009, chegava a R\$ 286 milhões, produzindo, portanto, o percentual de revisão antes apresentado: 9,70%. Julgando desarrazoado o custo considerado pela ANTT, a CEXBR-101, mais uma vez, dirigiu-se ao TCU, pedindo que fosse determinado à ANTT considerar no reajuste anual da tarifa de pedágio outras variáveis que não a assunção do custo relativo aos novos radares para controle de velocidade.

A minuta do pedido vai a seguir:

REPRESENTAÇÃO

1. Concessão da BR-101/ES e atuação da Comissão Externa de Fiscalização.

O contrato de concessão dos 475,90 km da BR-101/ES/BA, que compreende o trecho que vai do entroncamento da BA-698 (acesso a Mucuri) até a divisa entre os Estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, foi assinado no dia 17 de abril de 2013 entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, e a concessionária Eco101 Concessionária de Rodovias S.A.

O objeto do contrato é a concessão para a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário dentro do trecho abrangido, compreendendo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ciclovias, acostamentos, obras de arte especiais, bem como áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão.

O prazo de concessão é de 25 anos, contados a partir da data de assunção, podendo ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente e nas hipóteses estabelecidas no contrato de concessão, por mais 25 anos.

Compete à ANTT a fiscalização da avença, nos termos do art. 24, inciso VIII, da Lei 10.233/2001. Para acompanhar o andamento das intervenções previstas no Programa de Exploração Rodoviária – PER da BR-101/ES, foi criada na Câmara dos Deputados Comissão Externa destinada “a fazer o acompanhamento “in loco” e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos adquiridos pela Concessionária Eco101”.

Nos seus dois anos e meio de atuação, esta Comissão Externa tem conseguido apurar problemas diversos relacionados ao cumprimento do

contrato e, na medida do possível, colaborado institucionalmente com a agência reguladora e a concessionária, para a resolução deles. No entanto, já enfrentamos situações que nos levaram a solicitar a intervenção do Tribunal de Contas da União e do Ministério Público Federal, para que fosse garantido o fiel cumprimento do contrato e preservado o interesse da coletividade. Mais uma vez, é isso o que acontece. No item 2, aos fatos.

2. Do reajuste

No dia de maio de 2018, o Diário Oficial da União - DOU publicou a Resolução nº , de de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, autorizando a 5ª revisão ordinária e a 6ª revisão extraordinária do contrato de concessão da BR-101/ES, os quais elevarão a tarifa básica de pedágio em aproximadamente %.

*Deve-se ressaltar que parte do aumento atribuído à tarifa básica de pedágio tem relação direta com os custos associados aos serviços de implantação e operação de 41 radares, ao longo dos próximos cinco anos, os quais soam claramente superestimados. A ANTT considera que tais despesas atingirão **R\$ 70 milhões, em cinco anos. Projetando esses custos no tempo restante do contrato, 20 anos, teríamos um gasto de aproximadamente R\$ 286 milhões, segundo a Agência.***

O despropósito do valor adotado pode ser comprovado mediante exame dos estudos de viabilidade da concessão da BR-364/365/MG/GO, que preveem a implantação e operação de 34 radares fixos na rodovia. Os custos apresentados nesses EVTEA são os seguintes: (i) Conservação e Manutenção: R\$ 3,7 milhões; (ii) Implantação e Instalação: R\$ 4,8 milhões; e (iii) Reposição e Atualização: R\$ 18,4 milhões. Ao final, o custo apurado é de R\$ 26,9 milhões ao longo de 30 anos de concessão. Preços na data-base de julho de 2016.

Para não ficarmos em apenas um exemplo, vamos a outro. Nos EVTEA da Rodovia BR-101/290/386/448/RS estão previstos 16 radares fixos. Os custos estimados são: (i) Conservação e Manutenção: R\$ 1,9 milhão; (ii) Implantação e Instalação: R\$ 2,3 milhões; e (iii) Reposição e Atualização: R\$ 11 milhões. O custo total, para trinta anos de concessão, seria de R\$ 15,2 milhões, a preços na data-base de setembro de 2016.

Finalizando as comparações, trazemos informações relativas à última licitação feita pelo DNIT (2016) para contratação de empresa especializada em execução dos serviços de disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos de controle de tráfego nas rodovias sob jurisdição do órgão. Tal licitação (Edital nº 0168/2016-00) contemplou propostas para vinte e cinco lotes. No lote 1, que inclui rodovias federais nos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, o DNIT estimou o custo dos serviços em R\$ 107 milhões, considerando o emprego de 138 equipamentos. No entanto, o lance vencedor, oferecido pela Empresa Sitran Sinalização de Trânsito Industrial Ltda. foi de apenas R\$ 35,2 milhões. No cálculo do custo anual, por equipamento, chega-se à importância de R\$ 51 mil. Na proposta que a ANTT adotou, teríamos o custo de R\$ 70 milhões distribuídos por 41 equipamentos, em cinco anos. Isto é, R\$ 341 mil por equipamento/ano.

Nesse contexto, em que vige enorme insegurança quanto aos critérios empregados na revisão tarifária, soa recomendável que somente variáveis incontestáveis sejam preservadas no cálculo da revisão tarifária.

3. Do Pedido

*Considerando que cabe ao Congresso Nacional o exercício do controle externo, por meio da Comissão Externa de Fiscalização da Concessão da BR-101/ES, solicito à V. Exa., tendo em vista **fundado receio de que a 6ª revisão extraordinária da tarifa básica de pedágio** do Contrato de Concessão da Rodovia BR-101/BA/ES, trecho Entroncamento com a BA-698 (acesso a Mucuri/ BA) - Divisa ES/RJ, explorado pela ECO101 Concessionária de Rodovias S/A BR-101, **comporte cálculo equivocado do impacto tarifário, feito pela ANTT, decorrente da assunção, pela concessionária, de custos relativos à implantação e operação de 41 radares para controle de velocidade, em substituição aos do DNIT, que estiveram em funcionamento até julho de 2017, e em complementação aos previstos no PER, já instalados**, peço que seja verificada a possibilidade de **suspensão cautelar de parte do total da revisão tarifária publicada no DOU do dia de maio de 2018, permanecendo em vigor apenas o aumento derivado de outras variáveis.***

Deputado MARCUS VICENTE

Coordenador

5.5.1 Resultados obtidos

Em junho de 2018, a ANTT publicou a Deliberação nº 342, na qual promove a 5ª Revisão Ordinária da TBP e a 6ª Revisão Extraordinária da TBP, nestes termos:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DIRETORIA COLEGIADA

DELIBERAÇÃO Nº 342, DE 27 DE JUNHO DE 2018

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no voto DSL - 158, de 21 de junho de 2018, no que consta dos Processos nºs 50500.402654/2017-68 e 50500.753372/2017-26;

CONSIDERANDO o disposto no Capítulo 16 do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2011, de 17 de abril de 2013;

CONSIDERANDO o disposto na Resolução ANTT nº 5.638, de 10 de janeiro de 2018, que aprova a 5ª Revisão Extraordinária;

CONSIDERANDO o comunicado ao Ministério da Fazenda, em cumprimento à Portaria MF nº 150, de 12 de abril de 2018; e

CONSIDERANDO o comunicado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em cumprimento à Portaria DG/ANTT nº 467, de 21 de setembro de 2015, delibera:

Art. 1º Aprovar a 5ª Revisão Ordinária, que altera a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 0,03555 para R\$ 0,03561.

Art. 2º Aprovar a 6ª Revisão Extraordinária, que altera a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 0,03561 para R\$ 0,03590.

Art. 3º Aprovar a aplicação do Desconto de Reequilíbrio, que altera a Tarifa Básica de Pedágio para R\$ 0,03575.

Art. 4º Aprovar o Reajuste, que indicou o percentual positivo de 2,68% (dois inteiros e sessenta e oito centésimos percentuais), correspondente à variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA no período.

Art. 5º Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada, antes do arredondamento, para R\$ 0,06136.

Art. 6º Alterar, na forma das tabelas anexas, a Tarifa Básica de Pedágio Reajustada, após arredondamento, nas praças de pedágio P1, em Pedro Canário/ES; P2, em São Mateus/ES; P3, em Aracruz/ ES; P4, em Serra/ES; P5, em Guarapari/ES; P6, em Itapemirim/ ES; e P7, em Mimoso do Sul/ES.

Art. 7º Esta Deliberação entrará em vigor a partir do zero hora do dia 29 de junho de 2018.

MARIO RODRIGUES JUNIOR
Diretor Geral

Houve redução no valor da TBP, correspondente a 4,19%. Eis os valores:

2017/2018		2018/2019	
*Valores praticados a partir de maio de 2017 a maio de 2018		*Valores praticados a partir do dia 29 de junho de 2018	
Praça	Valor	Praça	Valor
P1 – Pedro Canário	R\$ 4,00	P1 – Pedro Canário	R\$ 3,80
P2 – São Mateus	R\$ 5,30	P2 – São Mateus	R\$ 5,10
P3 – Aracruz	R\$ 5,00	P3 – Aracruz	R\$ 4,80
P4 – Serra	R\$ 4,80	P4 – Serra	R\$ 4,60
P5 – Guarapari	R\$ 5,00	P5 – Guarapari	R\$ 4,70
P6 – Itapemirim	R\$ 4,20	P6 – Itapemirim	R\$ 4,00
P7 – Mimoso do Sul	R\$ 2,30	P7 – Mimoso do Sul	R\$ 2,20

Tal redução ocorreu por força da retirada, dos cálculos de revisão, dos custos associados à implantação e operação de radares para controle de velocidade e à incorporação do trecho rodoviário urbano de Serra ao PER. O memorando que vai a seguir, da ANTT, dá conta da participação do TCU na decisão de se deixar para a Revisão Quinquenal o tratamento das duas questões:

Memorando nº. 038 /2018/GEFIR/SUINF

Brasília-DF, 22 de maio de 2018

Ao Senhor
Fábio Luiz Lima de Freitas
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Assunto: Revisão e Reajuste da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias
S.A. – BR-101/ES/BA

Referência: Processo nº 50500.402654/2017-68

Senhor Superintendente,

1. Trata-se da 5ª Revisão Ordinária e da 6ª Revisão Extraordinária da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. – BR-101/ES/BA, cuja análise, no que cabe a GEFIR, foi feita por meio das Notas Técnicas nº 07/2018/GEINV/SUINF e nº 12/2018/GEINV/SUINF, integrantes do Processo nº 50500.753372/2017-26.
2. Por meio do Despacho nº 337/2018/SUINF, de 18.05.2018 (fls.124), foi solicitado a esta GEFIR observar os apontamentos apresentados pela PF-ANTT a respeito e excluir, da proposta da 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão extraordinária, a operação de controle e redução de velocidade do DNIT, conforme atendimentos acordados em reunião realizado no Tribunal de Contas da União entre a SUINF/ANTT e a SeinfraRodoviaAviação.
3. Para o atendimento solicitado pela SeinfraRodoviaAviação, da exclusão, nesta proposta de Revisão da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A - BR- 101/ES/BA (ECO101), da operação dos equipamentos de controle e redução de velocidade que eram operados pelo DNIT, como este serviço havia sido proposto ser incluído a partir desta revisão, deveremos apenas desconsiderar a proposta do item *III.B.j – Radares*, da Nota Técnica nº 07/2018/GEINV/SUINF (fls. 488 a 490 do Processo nº 50500.753372/2017-26 apenso a este).

6. A concessão da BR-101/ES, os problemas alegados pela concessionária e a matriz de risco do contrato

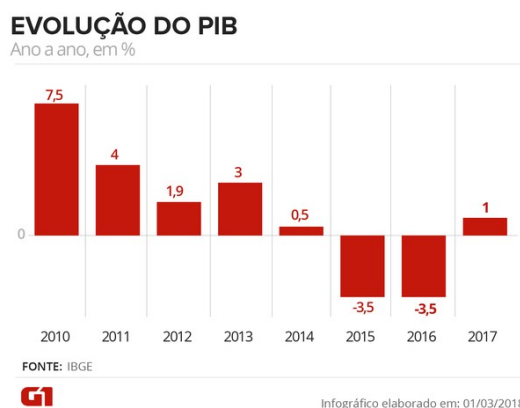
A insistência com que a CEXBR-101 se deparou com problemas na execução do contrato de concessão da BR-101/ES dá conta de que, para além de questões específicas, um cenário desfavorável ao consumo, ao crédito e ao investimento esteve por limitar o desempenho do programa de concessões rodoviárias, em particular das integrantes da chamada “terceira etapa”, caso da BR-101/ES/BA. Várias concessões que tiveram seu contrato assinado no biênio 2013/2014 estão com resultados preocupantes, de certa maneira parecidos com os da concessão da BR-101/ES/BA. Já houve, inclusive, a declaração de caducidade, pela ANTT, do contrato de concessão da BR-153, Trecho Anápolis/GO (BR-060) até Aliança do Tocantins/TO (TO-070), em 16 de agosto de 2017. Outro fato marcante no âmbito das concessões da terceira etapa foi o pedido feito à ANTT pela VIA-040, que administra o trecho Brasília-Juiz de Fora da Rodovia BB-040, de adesão ao processo de relicitação do contrato de concessão, em conformidade com a Lei nº. 13.448 em 5 de junho

de 2017, visando a devolução da concessão. Até o momento, em vista de não ter sido editado o decreto que irá regulamentar o disposto na Lei nº 13.448/17, não houve deliberação da Agência a respeito do pedido, nem, obviamente, quanto a regras para a realização da relicitação e, em particular, à definição da metodologia de indenização dos bens reversíveis.

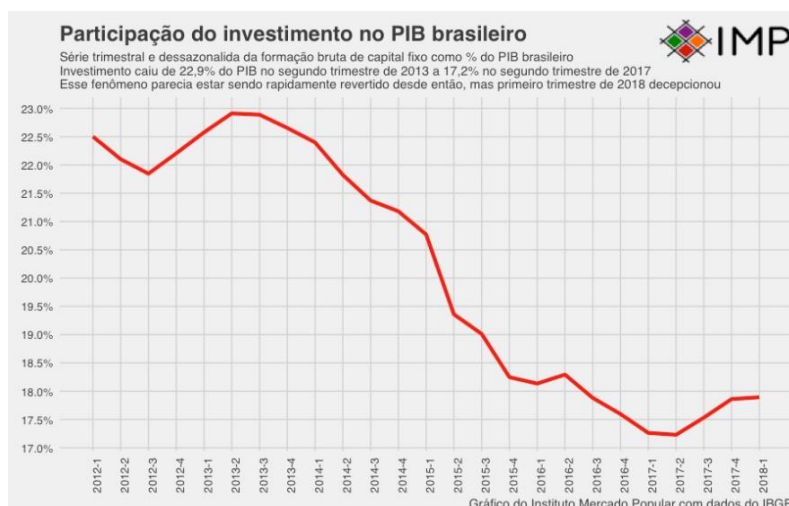
De acordo com a Concessionária ECO-101, os seguintes fatores respondem pela dificuldade no cumprimento do contrato de concessão da BR-101/ES:

- ✓ Crise econômica;
- ✓ Aceleração da degradação do pavimento devido a excesso de peso e falta de fiscalização por balanças;
- ✓ Falta de cobrança de pedágio na BR-116/ES;
- ✓ Inexecução do Contorno do Mestre Álvaro;
- ✓ Licenciamento ambiental obtido de forma morosa e fragmentada;
- ✓ Aumento excessivo do cimento asfáltico de petróleo - CAP, usado em pavimentação;
- ✓ Fim do FUNDAP - Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias no ES.

Não há dúvida quanto ao impacto negativo, nas concessões, da crise econômica que se abate sobre o País desde 2014. Os quadros a seguir apresentam a gravidade da situação:



Fonte: G1



Fonte: Instituto Mercado Popular

Ocorre que os principais riscos vinculados à eclosão de uma crise econômica – variação da demanda, inflação, aumento do custo de capital e variações na taxa de câmbio – fazem parte dos riscos imputados à concessionária, segundo dispõe o contrato de concessão. Isto é, ao efetivar o lance no leilão, o licitante tem de ponderar se a situação do País é suficientemente segura para lhe permitir ser arrojado na disputa ou se, ao contrário, há vulnerabilidades iminentes, capazes de o levar a dificuldades caso ganhe o certame com proposta muito agressiva.

Quanto ao desgaste prematuro do pavimento, assiste alguma razão à ECO-101, pois, como dito pela ANTT em reunião da CEXBR-101, o controle de peso nas poucas balanças existentes tem sido precário. A recente aprovação do aumento da tolerância de peso por eixo também prejudica a manutenção do pavimento, que passa a sofrer com mais esforços concentrados, de magnitude não-linear. Deve-se considerar, todavia, que a TBP já foi revisada para acomodar a situação nova, provocada por mudança legal, risco atribuído ao poder concedente.

Em relação à ausência de cobrança de pedágio na BR-116, no Espírito Santo, vale lembrar que o risco de tráfego é atribuído à concessionária, sendo do poder concedente apenas na situação na qual haja a implantação de novas rotas ou caminhos livres de pedágio, o que não é o caso da BR-116, rodovia consolidada. A promessa feita pelo governo federal de conceder à iniciativa

privada a BR-116, se levada em conta pelos licitantes, demonstra mais uma vez o ânimo ainda imprudente com que se faz negócios públicos no Brasil.

No que respeita à inexecução do Contorno do Mestre Álvaro, que melhoraria a fluidez rodoviária, é inequívoca a responsabilidade do poder concedente, em especial na formulação das condições contratuais, que previram a intervenção como responsabilidade do DNIT. A obra vem sendo adiada há anos e, ainda hoje, não se tem segurança quanto à execução dela pelo poder público. Não soa adequado dizer, contudo, que a inexecução do Contorno do Mestre Álvaro tem papel significativo como causa dos problemas enfrentados na concessão.

A obtenção do licenciamento ambiental é responsabilidade da concessionária, de acordo com a matriz de risco. Há, no entanto, previsão contratual no sentido de que a concessionária não assume o risco por demora no licenciamento, desde que o fato não lhe possa ser imputado. No decorrer dos trabalhos da CEXBR-101, houve indicações de que parte dos atrasos no licenciamento ambiental se deve ao concessionário, mas parte ao IBAMA. A exata responsabilização, nesse campo, precisa ser ainda devidamente apurada. Quanto ao fracionamento do licenciamento ambiental, por trechos, cabe ressaltar que se trata de escolha da concessionária, no caso do Contorno de Iconha, forma encontrada de facilitar a realização e análise dos estudos de impacto, para as obras. Porém, no caso da separação da rodovia entre trechos norte e sul, deveu-se a decisão do governo federal, ainda de quando a BR-101 estava sob administração do DNIT.

No que tange ao aumento do CAP, trata-se de variação de preço de insumo cotado em dólar, cuja variação cambial nos últimos anos foi expressiva. Como já afirmado aqui, o risco por variação da taxa de câmbio é da concessionária.

Quanto ao término do Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias no ES, não se trata de decisão sobre a qual o poder concedente pudesse ter voz, uma vez que o programa era desenvolvido pelo próprio Estado do Espírito Santo.

7. Matérias pendentes de análise e recomendações

Embora a CEXBR-101 tenha se debruçado sobre diversas questões ao longo de seus três anos de funcionamento, algumas delas ainda não tiveram desenlace, merecendo atenção de eventual colegiado que venha a se ocupar de trabalho semelhante ao que esta comissão tem desenvolvido. São elas:

- ✓ **Licenciamento ambiental do trecho norte, incluindo a passagem pela Reserva de Sooretama;**
- ✓ **Cronograma de obras de duplicação;**
- ✓ **Novos reajustes de pedágio;**
- ✓ **Contornos urbanos, incluindo o de Mestre Álvaro;**
- ✓ **Desocupação das faixas de domínio;**
- ✓ **Impacto na TBP da incorporação dos radares no PER;**
- ✓ **Revisão Quinquenal.**

Entre as questões aqui relacionadas, importa destacar a Revisão Quinquenal, que pretende adequar o Programa de Exploração da Rodovia – PER às reais e atuais necessidades dos usuários da BR-101/ES. Como foi mencionado aqui anteriormente, matérias importantes como a inclusão de obrigações relativas aos radares para controle de velocidade e ao trecho rodoviário urbano de Serra serão consideradas na referida revisão.

Como forma de evitar que sejam tomadas decisões pouco transparentes ou que estejam em desacordo com a vontade popular, no âmbito da Revisão Quinquenal e durante o período de recesso parlamentar, a CEXBR-101 decidiu solicitar ao TCU que determine à ANTT o seguinte⁴:

⁴ Requerimento aprovado na Reunião do dia 5/12/2018.

“REQUERIMENTO

(Do Sr. Marcus Vicente)

Requer o envio de Ofício da Comissão de Fiscalização da Concessionária ECO 101 – BR101/ES ao Ministro do Tribunal de Contas da União, Exmo. Sr. Bruno Dantas, a fim de solicitar que sejam determinadas à ANTT providências com respeito à revisão quinquenal do contrato de concessão da Rodovia BR-101/BA/ES.

Senhor Presidente:

*Requeiro V. Exa. seja aprovado por esta Comissão o envio de Ofício ao Ministro do Tribunal de Contas da União – TCU –, Exmo. Sr. Bruno Dantas, a fim de solicitar que o TCU, se assim julgar pertinente, determine à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – que: **(1)** o processo de participação e controle social referente à primeira revisão quinquenal dos termos do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da rodovia BR-101/BA/ES não se restrinja à Tomada de Subsídios, ocorrida no período de 7 de março a 8 de abril de 2018, mas contemple, ainda, a realização de Consulta Pública e de Audiências Públicas meios já previstos em resolução da ANNT para controle social de ação regulatória; **(2)** encaminhe os termos da revisão quinquenal da concessão da rodovia BR-101/BA/ES ao TCU, para exame prévio, no intuito de evitar materialização de vícios e ilegalidades no ajuste contratual; **(3)** submeta a Revisão Quinquenal à DISCUSSÃO EM AUDIÊNCIA PÚBLICA, nesta COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO, oficialmente Criada e Aprovada pelo Plenário da Câmara dos Deputados, em Obediência ao Regimento Interno desta Casa de Leis e aos Princípios Previstos na Constituição Federal.*

JUSTIFICAÇÃO

A concessão da BR-101/ES/BA, que compreende o trecho situado entre o entroncamento da BA-698 (acesso a Mucuri) até a divisa entre os Estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, assinado no dia 17 de abril de 2013 entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – , e a concessionária Eco101 Concessionária de Rodovias S.A, completou cinco anos, estando sujeita, conforme previsão normativa da ANTT, à chamada revisão quinquenal do contrato, oportunidade na qual investimentos e serviços inicialmente previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER – são ajustados às reais necessidades dos usuários.

No caso da concessão da BR-101/ES/BA, cabe notar que, para além de ajustes específicos, esperados na revisão de quaisquer contratos de longo prazo em execução, a revisão quinquenal contemplará, necessariamente, a mudança do cronograma de obras de duplicação, cujo cumprimento deixou de ser factível, nos termos originalmente previstos. Trata-se, portanto, de alteração significativa do PER, quase uma repactuação do contrato, de sorte a evitar que medidas extremas, caso da declaração de caducidade, sejam prematuramente tomadas. Importa, todavia, e acima de tudo, que o usuário da rodovia não seja prejudicado com o concerto estabelecido nessa difícil revisão quinquenal.

Para tanto, é preciso que os termos propostos para a revisão sejam levados a conhecimento público, por intermédio de meios já previstos em resolução da ANTT (consulta pública e audiências públicas), e possam, se for o caso, ser aperfeiçoados com as críticas e sugestões recebidas. A propósito, vale recordar que na Tomada de Subsídios, processo decorrido nos meses de março e abril deste ano, nenhuma contribuição foi dirigida à ANTT a respeito do procedimento de revisão quinquenal do contrato de concessão da BR-101/ES/BA. Parece sinal inequívoco de que o tema não foi devidamente apresentado ao público e aos agentes econômicos interessados nos rumos da concessão.

Outra providência que, sob meu juízo, deve ser observada para o sucesso da revisão quinquenal é o encaminhamento dos termos dessa repactuação ao

TCU, para que o Tribunal deles faça exame prévio de regularidade e legalidade.

Se tais sugestões forem aceitas pelo plenário desta Comissão e, posteriormente, pelo TCU, estou certo de que o processo de revisão quinquenal do contrato de concessão da BR-101/ES/BA poderá chegar a bom termo.

Sala da Comissão, de dezembro de 2018.

Deputado Marcus Vicente

Coordenador

Tendo em vista que esta comissão se propôs a acompanhar a concessão da BR-101/ES e que muito trabalho ainda há por ser feito – restam vinte anos para o cumprimento do prazo contratual –, é natural que os parlamentares eleitos para a Legislatura 2019/2022 reconstituam este colegiado, restituindo as atividades desde o ponto em que estas forem interrompidas, em face do término da atual legislatura.

A recomendação primeira, portanto, vai no sentido de que a recomposição da CEXBR-101/ES seja proposta no início da próxima sessão legislativa.

A segunda recomendação vai no sentido de que o poder concedente aprofunde o exame da viabilidade do contrato de concessão da BR-101/ES, diante do atual cenário de amplo descumprimento das obrigações contratuais mais relevantes, quais sejam, as obras de duplicação de toda a extensão da BR-101/ES. Hoje, menos de 50 km de duplicação foram entregues, algo muito distante dos cerca de 235 km que devem ser entregues antes ou até o fim do 6º ano da concessão.

8. Agradecimentos

É importante destacar, de pronto, que os trabalhos da Comissão constituíram um importante canal de expressão parlamentar e de comunicação entre os órgãos relacionados ao problema das obras e serviços da concessão da BR-101/ES/BA.

O interesse da Comissão sempre foi o de zelar pelo interesse público e, nesse sentido, esforçou-se no sentido de compreender todos os aspectos da questão, dando voz aos diferentes agentes envolvidos com o problema. A colaboração com o Ministério Público Federal e com o Tribunal de Contas da União foi especialmente frutífera, municiando os parlamentares com informação de alta qualidade acerca do cumprimento do contrato. A ANTT, por seu turno, esteve sempre à disposição para prestar esclarecimentos e discutir caminhos que levassem à solução de impasses.

O trabalho parlamentar, nesta oportunidade, dirigiu-se a aspecto ainda pouco valorizado na cultura política brasileira: a fiscalização dos atos governamentais. Acredita-se que o resultado do esforço tenha sido positivo. De fato, as análises e discussões havidas no período terminaram por demonstrar que o cumprimento das obrigações contratuais não vem se dando a contento e que a agência reguladora tem dificuldade em evitar que isso perdure.

Resta ainda a lição, em especial para o regulador, função tão nobre no escopo de atuação do Estado, de que as concessões são vantajosas para a sociedade **desde que** cumpridos os termos acordados entre as partes, tendo por premissa que esses termos se coadunam aos vários princípios que regem a administração pública e expressem a vontade soberana da população.

Ao final, cabe agradecer à equipe de servidores que secretariou a Comissão, aos consultores desta Câmara, e a todos os parlamentares que, em período tão difícil e conturbado da história brasileira, dedicaram parte de seu tempo à construção de um trabalho que, espera-se, enobrece a Casa do Povo.

Deputado Marcus Vicente

Coordenador