



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO**

**NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES**

**TEXTO COM REDAÇÃO FINAL**

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0143/09	DATA: 24/03/2009
INÍCIO: 14h58min	TÉRMINO: 17h14min	DURAÇÃO: 02h16min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h16min	PÁGINAS: 50	QUARTOS: 28

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
BERNARDO FIGUEIREDO – Diretor-Geral da ANTT. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA – Diretor-Presidente da Concessionária Ponte S/A. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS – Secretário de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União.

SUMÁRIO: Debate sobre os contratos de concessão e construção do viaduto ligando a Ponte Rio-Niterói à Linha Vermelha.
---

OBSERVAÇÕES
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis. Há palavra ininteligível. Há oradores não identificados.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres ) - Declaro aberta a presente reunião de audiência pública da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, destinada a debater os contratos de concessão e construção do viaduto ligando a Ponte Rio-Niterói à Linha Vermelha.

Convido para compor a Mesa os Srs. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT; Márcio Roberto de Moraes Silva, Diretor-Presidente da concessionária Ponte S.A.; e Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União.

Gostaria que os nossos convidados sentassem nos locais indicados. *(Pausa.)*

Informo aos Parlamentares que foi distribuída cópia da ata da 2ª reunião, realizada no dia 11 de março do corrente. Sendo assim, indago ao Plenário se há a necessidade de sua leitura.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Tendo em vista que os avulsos foram distribuídos, solicito a dispensa da leitura da ata.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Dispensada a leitura da ata por solicitação do Deputado Simão Sessim.

Em discussão a ata. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, coloco-a em votação.

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovada.

Comunicações.

Informo aos Srs. Deputados que foi realizada no dia 17 de março, às 15h, conforme convite distribuído a todos os membros da Comissão, na Secretaria da Comissão, uma reunião com autoridades e técnicos do Tribunal de Contas da União, com a presença dos Srs. Paulo Roberto Martins, Secretário-Geral de Controle Externo; Marcelo Eira, Secretário-Adjunto da Área de Fiscalização; e Paulo Nogueira, chefe da Assessoria Parlamentar do TCU. Participaram também os Deputados Paulo Rattes, Simão Sessim, Felipe Bornier, Rômulo Gouveia, José Carlos Vieira e Léo Vivas. Agradecemos aos técnicos do TCU a presença.



Informo também que concordamos em que, uma vez por mês, ao menos, teremos uma reunião dessa natureza, para podermos apresentar as propostas e trocar idéias sobre o andamento dos trabalhos da Comissão.

Antes de iniciar as exposições, esclareço que, de acordo com o Regimento Interno, cada convidado terá o tempo de até 20 minutos, prorrogável, não podendo ser apartado.

De acordo com o mesmo Regimento, os Deputados inscritos para interpelar o orador poderão fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, por um tempo inicialmente estipulado em 3 minutos, mas que poderemos estender, se for necessário. O interpelado terá igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica, pelo mesmo prazo, vedado ao orador interpelar qualquer dos presentes.

Dando início à audiência pública, proposta pelo Deputado Alexandre Santos, que, por uma circunstância qualquer, não pôde comparecer até agora, gostaríamos de ouvir, primeiramente, o Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que fará uma breve exposição de até 20 minutos sobre o assunto do qual S.Sa. já foi informado no seu convite.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Exmo. Sr. Deputado Silvio Torres, Srs. Deputados, é um prazer comparecer a esta Comissão, atendendo a convite. A Agência sempre estará aberta ao debate com a Câmara dos Deputados, com o Congresso Nacional.

Sobre o assunto objeto do convite, temos uma demanda do Governo do Estado e das Prefeituras do Rio de Janeiro e de Niterói, no sentido de que se estudassem melhorias nos acessos da ponte nos 2 Municípios, Rio e Niterói. A ANTT autorizou que esse estudos fossem feitos pela concessionária, de acordo com a demanda dos Municípios. Esses estudos estão em andamento. A Agência ainda não recebeu o resultado desses projetos e os está aguardando, para analisar e colocar em audiência pública as eventuais alterações que vierem a impactar a concessão.

Não tenho muito mais a dizer sobre esse assunto, dado não estar formalmente na Agência. A única coisa de que a Agência tem conhecimento é da demanda do Estado. Realmente é um problema que impacta os usuários da ponte a questão dos acessos aos Municípios do Rio e de Niterói. Assim que a Agência

**[P2] Comentário:** Sessão:0143/09 Quarto  
Ta.:Andréa Nogueira Rev.:



receber os estudos, fará as análises e tomará as devidas providências, sempre debatendo com a sociedade, com o Congresso e com os Governos afetados por essas medidas.

Era isso o que tinha a dizer. Coloco-me à disposição para qualquer esclarecimento adicional que for possível fazer agora.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradeço ao Sr. Bernardo Figueiredo.

Concedo a palavra ao Sr. Márcio Roberto de Moraes Silva, Diretor-Presidente da concessionária Ponte S.A., que também terá até 20 minutos para a sua exposição. Se quiser, poderá ser tão breve quanto o foi o Sr. Bernardo. Contudo, gostaria que, se possível, V.Sa. falasse mais sobre a concessão e informasse o Plenário antes das perguntas. Fique à vontade.

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Boa tarde a todos. Cumprimento o Presidente, Deputado Silvio Torres, e as demais autoridades presentes.

Esse assunto da melhoria dos acessos à ponte já está sendo tratado há mais de ano, por solicitação do Governo do Estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura de Niterói, tendo em vista que o contrato de concessão prevê, caso haja necessidade de melhoria dos acessos, que se realize estudo para identificar exatamente qual deve ser essa melhoria, e isso foi feito. Como disse o Dr. Bernardo, estamos agora na fase de levantar mais dados sobre o que foi estudado para encaminhar à Agência para fazer a análise.

É importante dizer que a ponte é uma rodovia federal projetada para 50 mil veículos/dia, mas hoje passam por ela exatamente 145 mil veículos/dia, nos 2 sentidos. Naturalmente, temos problemas que não foram identificados há cerca de 14 anos, data do início da concessão. Então, é necessário realmente fazer um estudo para a melhoria dos acessos, lembrando que não se tem como melhorar a obra propriamente dita, em número de pistas. Já foi agregada a ela mais uma pista. A ponte hoje tem 4 pistas, e a agência acabou de autorizar, como só parte dela tem 4 pistas, que ela tenha 4 pistas em toda a extensão, indo para o Rio de Janeiro e voltando do Rio de Janeiro. Agora, é preciso que se pense nos acessos, porque é o grande problema tanto para Niterói quanto para o Rio.

**[P3] Comentário:** Sessão:0143/09 Quarto  
Ta.:Lilian Rev.:



É isso que encaminharemos à agência. Como eu já disse, isso é previsto em contrato, não há nada de novo, e vamos aguardar o pronunciamento da agência para saber o que será feito daí para frente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Sr. Márcio Roberto de Moraes Silva.

Passamos a palavra ao Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Inicialmente, agradeço ao Exmo. Sr. Deputado Silvio Torres o convite para estarmos aqui representando o Tribunal de Contas da União.

Srs. Deputados e senhores presentes, como o Dr. Bernardo Figueiredo já disse, é um processo que está ainda em fase de estudos no âmbito da concessionária. Posteriormente, após o projeto ir para a Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, sendo aprovado, o Tribunal poderá verificar se a agência reguladora, conforme suas competências institucionais, aprovou o projeto, se for o caso, com as correções, com a robustez, com as técnicas todas.

Aí, Srs. Deputados, é bom dizer que o Tribunal, vislumbra a necessidade, como órgão auxiliar do Congresso Nacional, de acompanhar as concessões no bojo de todas as construções de transportes na área de infraestrutura e serviços públicos — ele tem uma Secretaria especializada, que acompanha todas as agências reguladoras na área de infraestrutura, ANEEL, ANATEL, ANTT, ANAC e ANP. Nessas concessões, temos 2 estratégias de acompanhamento, uma concomitante, na hora da outorga do processo. Quando o Governo decide fazer a licitação para selecionar o concessionário que vai prestar o serviço, o controle é feito de forma concomitante, ou seja, a agência faz os estudos de viabilidade econômico-financeira e técnica, encaminha ao Tribunal, que tem o prazo de 45 dias para se pronunciar sobre os estudos, e a agência aguarda a manifestação do Tribunal para lançar o edital.

Havendo correções nesse período, consegue-se fazê-las com o menor custo para a sociedade, com o menor custo para o processo regulatório. É tempestivo. E, durante a execução do contrato, o Tribunal intervém por meio de ações próprias, por meios de denúncias, de representações e, principalmente, por meio de solicitações



dos Srs. Parlamentares. Hoje, a grande demanda da nossa Secretaria, seja no setor de energia elétrica, seja no setor de transportes, é a demanda dos Srs. Parlamentares. Então, o Tribunal vem acompanhando a ação, a atuação dos entes reguladores.

Era o que tinha a dizer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Sr. Adalberto, Secretário de Fiscalização de Desestatização do TCU, e vamos passar a palavra aos Srs. Deputados inscritos.

Com a palavra o Deputado Simão Sessim, do PP do Rio de Janeiro.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Sr. Presidente; senhores convidados; Sr. Diretor-Geral da ANTT, Dr. Bernardo Figueiredo; Dr. Márcio Roberto de Moraes, Presidente da Concessionária da Ponte Rio-Niterói S/A; meu querido Adalberto Santos de Vasconcelos, do Tribunal de Contas, cujo setor, de fiscalização, é pertinente ao assunto que estamos tratando hoje, meus cumprimentos.

Sr. Presidente, o autor deverá chegar dentro de minutos. Ele se encontra na Comissão de Minas e Energia e pediu-me que justificasse seu atraso. Requerimento de autoria dele está sendo votado neste instante, mas ele estará aqui para participar desta audiência pública.

Aproveitei para também me inscrever porque é assunto de grande interesse para a bancada do Rio de Janeiro. Tenho certeza de que os Deputados Felipe Bornier e Paulo César também enfatizarão a necessidade de a bancada do Rio discutir assunto de tamanha importância.

Foi feliz o Deputado Alexandre Santos quando lembrou de pedir a realização de audiência pública para discutir essa nova obra, tão necessária, mas que também necessita de cuidados, para que a população não seja beneficiada pelo aspecto físico e prejudicada pelo aspecto financeiro. Essa tem sido a grande preocupação de nós, da bancada do Rio de Janeiro, com relação ao famigerado pedágio.

Sr. Presidente, se colocarmos em discussão pura e simplesmente a obra, como estão sendo cobrados na audiência pública, os esclarecimentos, os depoimentos foram o mais simples possível, porque tanto o Dr. Bernardo quanto o Dr. Márcio e o Dr. Adalberto se colocaram na posição de ainda ser um projeto que caminha. Os estudos caminham, vão convergir para uma audiência pública, o que é

[p4] Comentário: Sessão:0143/09 Quarto  
Taç.:Maria Lílian Rev.:



natural — as agências sempre fazem uma audiência pública antes de definir qualquer projeto. E depois, então, da audiência pública, a ANTT decidirá sobre a autorização para a construção. É isso?

Diante desse quadro, a falta de planejamento preocupa-nos sinceramente, nós, que já temos um tempo, que participamos da votação da criação do pedágio, das concessões — o número de mandatos que tenho perto de V.Exa., Sr. Presidente, que participou também disso. Quando autorizamos a concessão do pedágio na Ponte Rio-Niterói, era mister que se tivesse colocado na própria concessão — é assim que deve proceder e tem procedido a agência — que determinadas obras são necessárias ao longo do tempo.

Essa é uma obra que seria necessária e já era prevista na oportunidade que tivemos de atravessar a Ponte Rio-Niterói. E, naturalmente, com o aumento do número de automóveis, o aumento do número de caminhões, a demanda cresceria e o engarrafamento ocorreria principalmente nos dias de maior pico, os dias de feriado no Rio de Janeiro, principalmente devido à viagem para as praias maravilhosas da região dos lagos. Isso já devia ter sido previsto. A Concessionária da Ponte Rio-Niterói S/A sabia, quando fez a proposta, que precisava de melhorias. Só assim se justifica o pedágio. O pedágio é a contrapartida que se cobra de quem usa a melhoria da estrada — no caso, da ponte.

Eu pergunto se isso estava previsto no início. Pergunto ao Dr. Bernardo se tem conhecimento de que obras, na ocasião em que foi autorizada a concessão, estavam previstas para melhoria da ponte. A ponte foi inaugurada em 1974. Eu me lembro bem, eu era Prefeito de Nilópolis, participei da fusão e da inauguração, pelo saudoso Ministro Andreazza e pelo Governador Raimundo Padilha. Eu me lembro bem de que prevíamos que a demanda naquela época seria de 50 mil, mas hoje é de 150 mil. Já se previa que haveria necessidade de obras complementares, para aliviar o atual engarrafamento. Isso se faz necessário hoje. As preocupações com a obra se dão. Os estudos, segundo o Presidente, já estão sendo elaborados, a demanda foi feita pela Prefeitura do Rio e pela Prefeitura de Niterói, para facilitar também o trânsito dos 2 lados, uma vez que reflete tanto de um lado quanto do outro. Quando engarrafa a ponte, reflete na Av. Brasil, no lado do Rio de Janeiro, e reflete no lado de Niterói, na Alameda São Boaventura.

[p5] Comentário: Sessão:0143/09 Quarto  
Taq.:Maria Lílian Rev.:



Tudo isso mostra para nós que já era previsto. E se já era previsto, a concessionária deveria preocupar-se com isso antes da demanda da Prefeitura do Rio e da Prefeitura de Niterói. Sendo assim, entendemos nós que não é uma obra nova, que leve à necessidade de qualquer alteração na cobrança do pedágio. Então, a pergunta que faço é a seguinte: após a obra ser concluída, haverá aumento do pedágio? Eu pergunto à ANTT. O pedágio será aumentado em função dessa obra ou ela já era prevista como uma das melhorias quando o pedágio da ponte foi estabelecido?

A segunda pergunta faço ao Tribunal de Contas: há no Tribunal qualquer preocupação com o exame dessas contas? Ou também participava da aprovação do pedágio anterior? Se foi no pedágio anterior, que obras estavam previstas? Depois que o pedágio foi autorizado, naturalmente obras na ponte também foram necessárias. Houve melhorias com essas obras? Quais foram? Já estavam previstas?

E a terceira pergunta, que chega a ser um pouco ingênua, faço ao Dr. Márcio Roberto: a arrecadação da ponte hoje bancaria essa obra sem que houvesse necessidade de aumento do pedágio? Essa obra pode ser feita sem alterar o pedágio? A preocupação nossa é que melhore fisicamente e dê conforto, dê condições de melhor tráfego na ponte, mas, com o aumento do pedágio, penalize os que a utilizam.

São essas perguntas, Sr. Presidente, enquanto não chega o autor, que naturalmente vai enriquecer debate tão importante para a bancada do Rio de Janeiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Consulto o Deputado Felipe Bornier e o Deputado Paulo César sobre se gostariam de fazer as perguntas agora — e depois daríamos a oportunidade aos convidados de responderem a todas elas —, ou se gostariam de ouvir primeiro a resposta às perguntas do Deputado Simão Sessim. *(Pausa.)* Aguardaremos, então.

Com a palavra o Sr. Bernardo Figueiredo, primeiro a responder à pergunta que o Deputado Simão Sessim fez.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Exmo. Sr. Deputado Simão Sessim, antes de responder diretamente à pergunta, eu gostaria de fazer algumas





considerações sobre o que o senhor colocou, porque eu acho que é importante termos claro.

De fato, vimos, ao longo do tempo, aperfeiçoando esse processo de concessão à iniciativa privada da exploração de infraestrutura pública. Acho que a ponte foi a primeira concessão a ser feita — Adalberto, que, além de ser um fiscal, é um estudioso do assunto já há algum tempo, pode até enriquecer o que eu vou dizer. Vimos num processo de aperfeiçoamento do processo de concessão, com o objetivo exatamente de eliminar algumas incertezas que o contrato tem e de ter um tratamento mais adequado das imprevisibilidades que o contrato por acaso tenha.

O senhor imagina o que era há 20 anos a perspectiva dos países a respeito de crescimento econômico, de crescimento das atividades dos centros urbanos, a perspectiva que se tinha naquela época em relação à realidade de hoje. Observamos que sempre há surpresa em relação ao que a realidade nos aponta e a previsão original do que era o volume de tráfego, a complexidade do censo urbano.

O contrato prevê um conjunto de obrigações. E a construção desses acessos é colocada no contrato com a possibilidade de ser incluída como obrigação, mas não é uma obrigação contratual a realização desses investimentos.

Normalmente, se visitarmos os contratos dessa época, veremos que eram contratos em que a infraestrutura havia sido feita por obra pública, e a concessão tinha muito mais um viés de manutenção do que realmente de expansão da infraestrutura. Normalmente, as estradas eram duplicadas, e o cerne da concessão era mais a manutenção da rodovia no Estado em que ela se encontrava do que propriamente a realização da expansão. Hoje isso tem mudado. As novas concessões que são feitas preveem investimentos de duplicação e de expansão de capacidade mais robustos, mas, nas primeiras concessões, não era esse o caráter.

E esse contrato de concessão prevê que o pedágio é considerado verificando-se as obrigações que a concessionária tem para realizar, se ela realizou, se ela não realizou. Isso gera impacto no pedágio. Não se observa o outro lado da equação, que é a parte do tráfego, porque isso é um risco do concessionário. Então, se o tráfego for menor, ele perde, e é risco dele. Se for maior... É esse o desenho do contrato. E ele ainda tem outro atributo. Ele estabelece as condições. Ele projeta as condições da época para 25 anos ou, no caso da ponte, 20 anos de concessão.

[p6] Comentário: Sessão:0143/09 Quarto  
Taq.:Christiane Monteiro Rev.:



Cabe à agência reguladora hoje estar atenta e verificar se os contratos permanecem atuais, se se está prestando o serviço adequado e se os encargos que foram colocados na concessão originalmente são suficientes para manter uma prestação de serviço adequada. Do ponto de vista do cumprimento das obrigações, é preciso verificar se o pedágio tem um valor adequado, e isso é o que é preservado.

No caso que estamos tratando aqui, essas obras não eram previstas originalmente no contrato. Existia a possibilidade de incluí-las no contrato. E essa é uma mudança que estamos fazendo agora, na gestão que a ANTT faz das concessões. Inicialmente, considerava-se que, como o volume de tráfego é um risco do concessionário, a agência não precisava nem ter a informação de se o tráfego era de 40, 50, 100, porque esse era um problema só do concessionário. E essa visão do controle gerava uma imperfeição, porque a agência não ficava sabendo nem se o nível de serviço era adequado ou não, porque não se olhava para o desempenho do tráfego na rodovia. Então, hoje temos a preocupação de monitorar o desempenho da rodovia. E, quando observamos o desempenho da rodovia, o atendimento que a rodovia faz ao usuário, verificamos que realmente essas obras, embora não sejam diretamente da ponte, geram impacto negativo na ponte também, porque geram congestionamento na ponte. E esse é um problema que tem que ser resolvido.

Nos contratos novos — nós tivemos uma experiência, agora, no leilão da BR-116 e da BR-324 da Bahia —, foram introduzidos, a partir de discussões aprofundadas com o TCU, alguns aperfeiçoamentos. E queremos aproveitar essas oportunidades em que nos deparamos com a necessidade de fazer revisão nos contratos que existem e também tentar evoluir nesses contratos antigos, introduzindo algumas inovações importantes feitas nos contratos atuais, para que possamos trazer todos para a mesma forma. Essa inovação, que se aplica a esse caso, é que, nos contratos novos, essas obras que não eram tratadas originalmente como obrigações dos concessionários são avaliadas em ambiente diferente do ambiente do contrato.

Então, se temos um contrato feito em época que tínhamos realidade econômica diferenciada da de hoje, que tínhamos expectativa de tráfego diferente

**[p7] Comentário:** Sessão:0143/09 Quarto  
Taq.:Jacinta Rev.:



da que se observa hoje, quando vamos avaliar uma obrigação que não estava originalmente prevista, vamos avaliá-la olhando a realidade de hoje, e não projetando e considerando as variáveis que orientaram o contrato original.

Então, nesse caso da ponte, se observarmos o que está estabelecido contratualmente, essa obra tem de ser avaliada e vai gerar impacto econômico-financeiro na concessão. E isso pode ter 2 tratamentos. No caso da concessão da ponte, que prevê a possibilidade de prorrogação do contrato, isso pode gerar uma repactuação do contrato no que se refere à extensão do prazo do contrato ou vai impactar no valor do pedágio cobrado.

Estamos propondo — e isso passa por processo de repactuação com a concessionária — que essa avaliação do impacto dessas obras no equilíbrio econômico-financeiro da concessionária não seja feita olhando as bases originais do contrato, mas, sim, olhando o que é hoje a realidade econômico-financeira do País e a realidade da economia interna da concessão. Mas, com certeza, isso gera impactos no valor do pedágio, que podem ser minimizados se for trabalhada a extensão do prazo da concessão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Com a palavra o representante do TCU, Sr. Adalberto.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Sr. Presidente, Exmo. Sr. Deputado Simão Sessim, o Tribunal está preocupado com isso e vem fazendo um acompanhamento *pari passu* desse processo. Como o Dr. Bernardo colocou, é bom distinguirmos as 2 etapas das concessões de rodovias que tivemos no Brasil até então.

A primeira etapa, formada por CRT, Ponte Rio-Niterói, CONCEPA, CONCERT e Nova Dutra, foi feita em meados da década passada. Começou em 1994, com a Ponte Rio-Niterói, e prosseguiu até 1996, encerrando-se o processo com a CONCEPA. Foi feito um contrato no qual as cláusulas eram bem rígidas, e havia o PER, o Programa de Exploração da Rodovia, que previa todos os encargos que o concessionário deveria executar naquele período. Mais do que isso, além de todos os encargos, previa a data que deveria ser executado cada um desses encargos. E, como sabemos, é muito difícil prever isso para um horizonte de 25 anos.



Eu diria que esses primeiros contratos podem ser classificados como contratos estáticos. E qualquer acréscimo de investimentos não previstos nesses contratos enseja uma revisão do contrato, porque houve desequilíbrio econômico-financeiro. Então, enseja uma revisão para mais ou para menos.

O Tribunal identificou que havia, por exemplo, cobrança de imposto indevido ainda quando a gestão desses contratos era feita pelo DNER — a ANTT só entrou em 2002. Houve um equilíbrio econômico-financeiro, e as tarifas abaixaram. Por vezes, quando acresce uma obra que não estava prevista originalmente, pode-se aumentar o valor do pedágio ou pode-se, como existe outro instrumento previsto nesse contrato, que é a adequação, compensar um investimento futuro com um investimento utilizando o fluxo de caixa, o valor do dinheiro no tempo, podem-se compensar esses investimentos. Ou mesmo, como o Dr. Bernardo Figueiredo colocou, uma dilatação do prazo contratual.

Entendo, tecnicamente, que não seja a escolha melhor, porque se estão orçando investimentos, e, quando trazer para valor presente, vai precisar colocar muito prazo, para compensar um pouco o investimento, dado que se vai trazer isso de um valor futuro, para 20 anos, para agora, no presente. Matematicamente falando, talvez seja a pior opção para o usuário, a não ser que se congelasse o investimento a partir de agora, já que se vão congelar os valores dos investimentos. Outro ponto que vale ressaltar é isso que o Dr. Bernardo Figueiredo colocou: esses investimentos, essas novas obras são orçadas agora, e o usuário vai pagar o valor em que ela foi orçada na época da licitação — 1994 no caso da ponte. Isso causa impacto ainda maior, tendo em vista que os processos de trabalho, as novas tecnologias fazem com que hoje se consiga fazer obras mais eficientes com custo menor. Eu diria que a unidade do tribunal, a CEFIT, vê com bons olhos essa ação da ANTT e recomenda que, se for repactuar o prazo de concessão, não conte o prazo de 1994. Caso sejam descontados esses 20 anos, Dr. Bernardo, há que se postergar 10 anos para compensar investimento tão pequeno. Então, que se pare nesse tempo e se faça a repactuação, sim, que seria algo mais justo tanto para o concessionário quanto para o usuário. Quando há uma concessionária explorando um serviço público, ele tem direito a uma rentabilidade justa para seus

**[MSOffice8] Comentário:** Sessão:0143/09  
Quarto:8 Taq.:Heriudes Rev.:



investimentos. Por outro lado, o usuário terá direito a uma tarifa módica. Esse é o grande papel do órgão regulador.

O Tribunal vem acompanhando todos esses processos. Os de outorga de concessão, como disse anteriormente a V.Sa., é acompanhado de forma concomitante. Há um projeto de concessão de 3 rodovias no Estado de Minas Gerais que estamos analisando de forma concomitante, porque ainda não saiu o edital. A ANTT está aguardando o pronunciamento do Tribunal. Durante a execução do contrato, verificamos tudo. A fim de mitigar isso, existe até uma determinação do Tribunal no processo da BR-116, na Rio—Bahia. O Tribunal verificou tudo e determinou que nos próximos processos de concessões de rodovias seja inserida a figura da revisão periódica, feita de 4 em 4, de 5 em 5 e até de 6 em 6 anos, como ocorre no setor de distribuição de energia elétrica. Assim se permite uma maior equidade durante todo o tempo do contrato.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradeço ao Sr. Adalberto as palavras.

Passo a palavra ao Sr. Márcio Roberto de Moraes Silva, Presidente da Concessionária Ponte S/A, para responder às perguntas do Deputado Simão Sessim.

Antes, porém, registro a presença do Deputado Alexandre Santos, autor do requerimento desta audiência pública.

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Exmo. Sr. Deputado Simão Sessim, acho que o Dr. Bernardo e o Dr. Adalberto já responderam à pergunta que fiz sobre o encargo da Ponte, sobre a tarifa e se haveria impacto.

Só para complementar o que já foi dito, o contrato reza que “*os objetivos e metas da concessão constam do programa de exploração da Ponte, anexo a esse contrato. No programa estão definidas as obras e serviços a serem executados pelo concessionário no prazo da concessão*”. Ou seja, quando foi feito isso, à época da licitação, já havia um caderno de encargos definindo tudo aquilo que precisaria e que deveria ser feito e que é fiscalizado rigorosamente pela Agência. Essa obra não estava prevista à época. Por isso, caso venha a ser feita, terá de ser avaliada pela Agência as necessidades e os impactos na concessão, sendo que, no caso da



Ponte, temos previsão ou por meio de aporte do Governo, ou por meio de extensão de prazo, ou por meio de aumento de tarifa, aquilo que a Agência definir por fazer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Com a palavra o Deputado Simão Sessim, para fazer a réplica. S.Exa. teria até 3 minutos, segundo o Regimento, mas darei mais tempo.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Sr. Presidente, confesso que as respostas não me agradaram não do ponto de vista dos benefícios que trará, mas com relação à obra não prevista. Ela realmente não é obra prevista, porque o contrato da Ponte deve ter sido feito logo no início. Hoje tem 34 anos a ponte de Niterói.

Começo minhas indagações pelo Dr. Bernardo, dizendo o seguinte: por não se prever o prazo da obra, também não houve previsão sobre o aumento substancial que se deu na arrecadação. Ora, se passamos de 40 mil para 140 mil, esse aumento é substancial. A melhoria feita já foi atendida de montão pelo acréscimo que se deu na receita do pedágio. Então, é uma obra que pode ser inserida no lucro alcançado pela obra não realizada, mas que foi aumentada não só com a elevação dos valores dos pedágios, mas também com o surgimento de uma demanda bem maior.

Segundo, na audiência pública deverá ser levantado que **naturalmente** se trata de obras das quais as Prefeituras deveriam participar. Não sei se haverá por parte delas uma participação, uma contrapartida, algo que vá permitir que esses viadutos sejam construídos tanto do lado do Rio como do lado de Niterói. Do lado do Rio, seria a ligação da Linha Vermelha com a ponte. Seria isso? Do lado de Niterói, seria a ligação da Alameda São Boaventura com a ponte? Seria um viaduto ou não?

**(Não identificado)** - Não. Do lado de Niterói, há a previsão de uma passagem inferior, na Praça Renascença, que fica perto da...

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Pois é, as Prefeituras, logicamente, se beneficiariam. Mas pode ser que durante as discussões na audiência que será realizada seja tratado dessa forma também esse assunto sobre a participação das Prefeituras, onde elas poderiam entrar, se é que podem entrar.

[MSOffice9] Comentário: Sessão:0143/09  
Quarto:9 Taq.:Herieudes Rev.:



Então, reclamo que ela não tenha sido prevista na época, talvez porque não houvesse uma demanda suficiente, mas o aumento substancial dessa demanda acarretou um acréscimo muito grande na receita da concessionária.

Agora farei uma indagação ao Tribunal de Contas, que acompanha *pari passu*, as modificações que dizem respeito à prestação de contas feita pela concessionária sobre receitas e despesas conseguidas com o pedágio. Eu pergunto: neste período houve obras que justifiquem os gastos, os lucros alcançados?

Deixo também uma indagação ao Dr. Márcio: a Ponte não teria condição de bancar essa obra sem o aumento do valor do pedágio? Seria isso?

**O SR. MARCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Isso.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Então há previsão de que haja, por parte da concessionária, um pedido de aumento do valor do pedágio?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Deputado, após V.Exa. terminar a sua réplica, os convidados poderão responder-lhe.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Sim, Presidente. Depois cada um responderá a pergunta que lhe foi formulada.

Sr. Presidente, a minha última pergunta é se antes de iniciar a obra a concessionária proporá, num contrato futuro, um aumento no valor do pedágio. Seria possível, hoje, calcular mais ou menos em quanto ficaria isso?

São essas as perguntas, Sr. Presidente, que eu gostaria de fazer, apesar de que o autor do requerimento, sem dúvida alguma, enriquecerá o debate com perguntas mais objetivas e transparentes.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O Deputado Simão Sessim fez a sua réplica. Qualquer um dos convidados — ou os 3 convidados, caso queiram — terá direito à tréplica.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Pode ser na ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Eu só peço que sejam mais rápidos, porque ainda há 4 Deputados que pretendem usar a palavra.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Deputado, sobre a primeira parte da sua indagação, contratualmente, não podemos usar esse excedente de tráfego que foi observado para financiar a obra.



Nós estamos, como eu disse anteriormente, adotando uma prática nova. E aí é uma inovação, porque, da mesma forma que não posso alterar as bases originalmente pactuadas entre o Poder Público e o concessionário, também não tenho obrigação de colocar essa obra nas mesmas condições em que foi originalmente pactuada. Então, o que vamos fazer é a negociação da inclusão, ou não, dessa obra. E afirmo que essa é uma decisão governamental. O Governo pode realizar isso com recursos orçamentários públicos. Não existe a obrigação...

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - As Prefeituras também podem?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - As Prefeituras podem.

A decisão política é se isso será feito no ambiente do contrato ou não. Não é uma decisão da Agência, mas do Governo. Caso isso seja...

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Isso será decidido na audiência pública?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Assim que tivermos...

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Os estudos.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Isso. Assim que tivermos os estudos, a avaliação.

Teremos, quinta-feira próxima, uma reunião com representantes das duas Prefeituras e do Governo do Estado para debatermos. Como temos uma Prefeitura nova em Niterói, ela quer rever alguns dos pontos originalmente apresentados. Quando tivermos o projeto concluído e tivermos avaliado... Porque temos de informar ao Governo qual a nossa avaliação sobre o impacto disso. Estamos dizendo que, teórica e conceitualmente, há um impacto no pedágio que pode ser minimizado com a extensão do prazo.

Acho que o Adalberto tem toda a razão sobre o que disse a respeito da extensão de prazo. O que estamos fazendo, e isso é algo que hoje eventualmente é até favorável ao Poder Público e pode depois não ser, é considerando a taxa interna de retorno — não a originalmente pactuada, mas a que está vigindo hoje e reflete o ambiente econômico. Isso é um dos pontos que o TCU inclusive debateu e chegou ao consenso sobre introduzir nos novos contratos a possibilidade de fazer essa revisão quinquenal.





Vamos utilizar a taxa atual, o tráfego atual, o orçamento das obras atual. Não vamos simplesmente pegar o contrato de 12 anos atrás, a taxa interna de retorno daquela época, o valor da obra daquela época e o tráfego que estava originalmente projetado e considerar que isso é nossa realidade de hoje, pois não é. Também não é uma obrigação do concessionário aceitar isso. Aceitamos negociar com ele a introdução dessa obra, mas cabe ao Governo decidir se o mais vantajoso para a sociedade é que isso seja feito no ambiente da concessão ou como obra pública. Essa não é uma decisão da Agência.

Acho que é possível, legítimo e importante a participação das Prefeituras. Esse é o debate que tem de ser feito publicamente. É uma decisão política no final das contas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Obrigado, Sr. Bernardo Figueiredo.

Pela ordem, concedo a palavra ao Dr. Adalberto, a quem peço que responda rapidamente às perguntas, se possível.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Deputado, realmente há nos contratos a previsão de que o tráfego é um risco da concessionária. Se ela auferir menos lucros, terá um prejuízo efetivo, não contratual, porque isso não interfere, não muda o fluxo de caixa. A linha de tráfego não muda, é aquela projetada na época da licitação. E se a concessionária auferir mais lucros, não vai mudar aquela linha.

Entretanto, existe um acórdão no Tribunal, Dr. Bernardo, de 2000, em que foi determinado à época ao DNER que monitorasse o tráfego nas rodovias concedidas. Por quê? Porque há uma cláusula no contrato que diz que, quando for alcançado o número de veículos equivalentes ao estabelecido no contrato, toda a arrecadação que sobrevir, que exceder isso daqui terá de retornar em benefícios para o usuário, sem se aumentar o valor do pedágio, inclusive com novos investimentos. Dessa forma, a agência reguladora tem de controlar realmente o tráfego, porque, quando chegar ao máximo acordado, tem de devolver ao usuário sem colocar... Ano a ano realmente não causa impacto, mas, alcançando o nível máximo, sim.

Quanto a outra questão, o Tribunal está muito preocupado com o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, tanto que, no final de 2007, uma representação



feita pela unidade técnica, cujo Relator foi o atual Presidente, Ministro Ubiratan Aguiar, e na época o Presidente era o Ministro Walton, que hoje está com a relatoria, determinou à ANTT que verificasse se as concessionárias de rodovias federais dessa primeira etapa estavam em equilíbrio econômico-financeiro, em virtude da rentabilidade contratual. A Agência Nacional de Transportes Terrestres está fazendo esses estudos e vai encaminhá-los ao Tribunal para serem analisados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Muito obrigado, Sr. Adalberto. Passo a palavra ao Sr. Márcio Moraes.

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Sr. Presidente, quero só complementar o que o Dr. Bernardo e o Dr. Adalberto comentaram. Apesar de o fluxo de tráfego ser risco da concessionária, quero deixar claro que, no caso da Ponte, uma porcentagem foi estabelecida há 14 anos, mas hoje o tráfego está 10% abaixo daquilo que prevíamos. Mesmo assim todos os encargos, tudo aquilo que está previsto no programa de exploração da ponte como obrigação da concessionária está sendo rigorosamente cumprido e fiscalizado pela Agência. Ou seja, ela é obrigada a absorver esse prejuízo porque faz parte do risco assumido pela concessionária. Essa é a informação que gostaria de dar.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Sr. Presidente, só para encerrar, estranho o seguinte: se o tráfego está 10% abaixo, não deveria haver engarrafamento. A ponte tinha de ter uma estrutura que absorvesse aquilo que ela mesma previu, do contrário haverá engarrafamento e o serviço será ruim no que diz respeito à cobrança. A estrutura da ponte, da concessionária, é que está ruim. Então, não há necessidade de obra, mas de uma melhor infraestrutura da concessionária.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Deputado, a réplica não está prevista, mas vou dar a palavra a V.Exa. mais uma vez e finalmente ao Sr. Márcio.

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Só quero lembrar que estamos falando dos acessos à ponte. Tínhamos alguns problemas no que diz respeito à retenção da ponte. Volto a afirmar àqueles que conhecem a região que temos 4 faixas no sentido Niterói—Rio até exatamente o vão central. A Agência autorizou levar as 4 faixas até o Rio de Janeiro. Aquela retenção que tínhamos



vamos deixar de ter, o que vai causar uma piora nos acessos. Estamos falando exatamente dos acessos, e não propriamente da estrutura da ponte.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - O que pega não é o acesso, o que pega é lá, que faz com que o acesso fique difícil. Eu moro lá.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Deputado Simão Sessim, só para contabilizar, temos agora 6 Deputados da bancada do Rio de Janeiro, todos ansiosos para formular suas questões.

Os 3 Deputados restantes e que estão inscritos farão suas perguntas aos convidados, que depois responderão a todas elas. Até sugeriria aos convidados que fossem anotando as perguntas, a fim de que não as esqueçam.

Tem a palavra o autor do requerimento de convocação desta audiência, Deputado Alexandre Santos, do PMDB do Rio de Janeiro.

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Sr. Presidente, Deputado Silvio Torres; Dr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da ANTT; Dr. Adalberto Santos de Vasconcelos, da Secretaria de Fiscalização de Desestatização do TCU, que tem prestado um grande serviço ao País; Dr. Márcio Roberto de Moraes Silva, Presidente da Concessionária Ponte S/A., quero cumprimentá-los porque moro em Niterói e sei da luta diária dos senhores para acabar com aquele trânsito. Hoje, saí de casa às 6h40min para pegar um voo às 10h, do contrário, não chegaria a tempo.

Quero cumprimentar os demais Deputados, agradecer muito os que me antecederam e me desculpar pelo meu atraso. Peço desculpas principalmente ao Deputado Simão Sessim, um dos grandes debatedores que me antecederam, mas é necessário que comecemos a nos preocupar.

Sou morador do Rio de Janeiro e por acaso aonde vamos hoje temos de pagar para passar. Se vamos pela Niterói—Manilha, pagamos. Se vamos a Duque de Caxias, pagamos pedágio na Michelin. Estamos cercados.

Hoje, a população do Rio de Janeiro está começando a ficar ilhada, porque está presa pelas suas economias, pela sua dificuldades de ir e vir, já que o Governo não está cumprindo o seu papel fundamental e tem de contar com a parceria do poder privado. Acho que com isso tudo temos de vir a esta Casa de debates que representa a população e verificar as condições em que podemos continuar dando à população a garantia da boa qualidade das estradas e de uma melhor ponte.



Hoje precisamos de uma outra ponte. A verdade é que ela foi concebida para 120 mil veículos no máximo. Hoje, nela passam 140 mil. Estamos com 20 mil veículos a mais.

Não há como tentar dar um jeito naquilo que não tem jeito, a não ser fazer uma outra rodovia, um túnel ou uma outra ponte, porque a atual não suporta mais essa demanda. À noite, leva-se 2 horas para ir do Rio de Janeiro até Niterói, das 18h às 20h. Então, quando vejo que vamos ter um outro acesso, fico muito satisfeito, porque é uma maneira de podermos viabilizar o nosso tempo, fazendo mais economia com os carros, mais economia própria e podendo trabalhar e ir e vir melhor. Mas quando vejo também que com isso seremos penalizados, pagaremos mais, chego à conclusão de que temos de discutir, porque, na última concessão que houve, uma empresa internacional pagou um preço 20% superior ao apresentado pelas outras empresas do País.

Acho necessário, junto com o TCU, fazermos uma grande reflexão e buscarmos alternativas para termos **as empresas**, mas também não penalizarmos a população dessa maneira, porque, se hoje essa demanda ficar reprimida no trânsito, sem condições de irmos e virmos normalmente e tendo de pagar mais, acho que começará a ficar difícil.

Sendo assim, quero aqui pedir ao Dr. Bernardo que, o mais brevemente possível, nos mande o contrato feito com a concessionária da Ponte Rio—Niterói, a concessão e os laudos de fiscalização das obras. Inclusive, nós passamos por ali e vemos algumas coisas, por exemplo, como está sendo feita a correção dos pilares. Acompanhamos isso a fim de passar para a população, pois esse é o nosso papel. Queremos ter a certeza de que a ponte está protegida e de que os serviços estão sendo feitos da melhor maneira.

Vamos voltar a discutir que queremos sim uma parceria com o poder privado, mas que isso não venha nos penalizar, já que há uma demanda de uma ponte que foi feita para, no máximo, 120 mil veículos, e hoje suporta 140.

Quanto ao aumento substancial dos valores das tarifas, acho que temos de fazer uma discussão; temos até de buscar a participação nas decisões do TCU e ver se essa ponte ou outras pontes poderão aliviar o tráfego e melhorar a vida da população do Rio de Janeiro. Para todos nós, aquela ponte é símbolo da engenharia

**[p12] Comentário:** Sessão: 0143/09  
Quarto: 12 Taq.: Rosária Rev.:



de tráfego, mas precisamos dar a ela condições para existir sem penalizar a população do Estado do Rio de Janeiro.

Fui pego principalmente pelas posições do Deputado Simão Sessim. Mas peço ao Dr. Bernardo, que tem sob sua responsabilidade a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que nos mostre o melhor caminho que nos garanta maior tranquilidade e melhores condições de tráfego na Ponte Rio—Niterói e menos demora no ir e vir. Eu sofro com isso, pois moro em Niterói, em São Francisco. Ao mesmo tempo, peço que nos garanta que a Ponte continuará fazendo o serviço eficiente que faz — pelo menos ela briga para demonstrar isso a nós, usuários.

Esperamos que, com as decisões que já tomaram, amenizem a cobrança do pedágio e que as obras possam vir para nos aliviar neste momento.

Essas as observações que eu queria fazer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Deputado Alexandre Santos, V.Exa. só tem a fazer o pedido do envio da cópia do contrato? Não há nenhuma outra pergunta?

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Gostaria também de saber, Dr. Adalberto, se poderia ser feita uma rediscussão sobre este assunto, já que essa demanda tem de vir em benefício do usuário. Queremos saber qual é a demanda suprida e qual seria a participação efetiva em que teriam de entrar os Governos Federal, Estadual e Municipal, que também será um dos beneficiados, para não deixarmos de fazer as obras, mas também para que não seja necessário recorrer ao bolso da população, que já sofre com tantos encargos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradeço ao Deputado Alexandre Santos.

Passo a palavra ao Deputado Dr. Paulo César, que também é da bancada do Rio de Janeiro.

Depois, passarei a palavra aos Deputados Nelson Bornier e Solange Almeida.

**O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR** - Boa tarde a todos.

Sr. Presidente, Deputado Silvio Torres; Sr. Bernardo Figueiredo, da ANTT; Sr. Adalberto Santos, do TCU; Sr. Márcio Roberto, da Concessionária Ponte S/A, quero parabenizar o Deputado Alexandre Santos, sempre ativo, sempre trabalhando em



prol da população do Rio de Janeiro, por convocar esta audiência pública, que é para debatermos, tirarmos dúvidas e esclarecermos vários fatos.

Como se trata de um problema de grande complexidade, nós temos várias dúvidas e, como representante do povo do Rio de Janeiro nesta Casa, estamos aqui para tirá-las. Não há nenhuma intenção por parte dos Deputados de colocar alguém contra a parede. Audiência pública é para tirarmos nossas dúvidas.

**[P13] Comentário:** Sessão:0143/09  
Quarto:13 Taq.:Gladys Rev.:

Realmente, nossa preocupação é com a penalização, como o Deputado Alexandre disse. Nós temos o pedágio da Linha Amarela; temos o pedágio da Ponte Rio—Niterói; temos o pedágio do trecho Manilha—Niterói, em São Gonçalo; o próximo será em Rio Bonito, a seguir, em Casemiro de Abreu; e, depois, já perto de Campos. Isso para quem vai pela BR-101 norte. Quem entra em Rio Bonito pela ViaLagos, que vai visitar minha cidade, minha terra, minha amada Cabo Frio, também passa pelo pedágio da ViaLagos, talvez o mais caro do planeta, não só do Brasil. Acho que quando se vai de Orlando a Tampa não se paga um pedágio tão caro, não é, Deputado Alexandre? E são 400 milhas. A ViaLagos tem apenas 70 ou 80 quilômetros. Em dias de semana, esse pedágio custa 8,90 reais, no final de semana, 13,70 reais.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR** - Sim, é um pedágio estadual, mas o contribuinte, quando está viajando, não sabe que pedágio é, se é pedágio estadual, municipal ou de rodovia federal. Ele nem sabe se está andando em uma rodovia estadual ou federal. Sabe apenas que terá que tirar o dinheiro do bolso e pagar, do contrário, não vai passar. Não é isso?

Pois bem. Quanto à questão pertinente à audiência, que diz mais respeito à ponte, a primeira pergunta seria: qual a previsão, pelos estudos que já foram feitos, de quanto será o reajuste do pedágio?

A segunda pergunta: até 2007 o pedágio era 2, 20 reais, mas, em 2007 e 2008, não foi feita nenhuma obra, e o pedágio passou para 3,50 reais. Não é, Deputado Alexandre? De 2,20 reais, o pedágio passou para 3,50, aumentou um 1,30 real, mas não se falou em obras. O aumento foi causado por outras questões técnicas que não obras. Então, pergunto: por que esse aumento? Para quanto vai o valor do pedágio? E, pelo contrato — como não sou conhecedor do assunto, tenho



esta dúvida —, a obra será feita pela concessionária ou em parceria com o Governo? Eu tenho a dúvida se é o Governo que vai fazer a obra ou se é o Governo com a concessionária. Porque, por exemplo, a BR-101 norte, agora privatizada, foi comprada por um grupo espanhol e todo o recapeamento, todo o sistema dessa BR está sendo feito pela concessionária. Quero saber se essas obras de ligação da ponte à Linha Vermelha, à Manilha ou à Alameda Boa Ventura, em Niterói, serão realizadas somente pela concessionária ou se pela concessionária em parceria com o Governo. Essa é a minha dúvida.

Se o Governo faz uma obra — falamos Governo, mas é o povo, porque o Governo não tem dinheiro, o dinheiro é da população — e depois a entrega à iniciativa privada para ser explorada... Seria a mesma coisa de... Por exemplo, os estudantes do Programa Universidade para Todos — PROUNI, depois de formados, devolvem o dinheiro aos cofres públicos.

**(Não identificado)** - Do PROUNI não. Apenas os do Financiamento Estudantil — FIES.

**O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR** - O FIES devolve o dinheiro. O Governo cria um plano habitacional. Você irá construir sua casa com um empréstimo concedido pela Caixa Econômica, mas, depois, você devolverá o dinheiro aos cofres públicos, em parcelas. Durante 20 anos, você pagará a casa que o Governo fez para você. Então, minha dúvida é: se a obra foi feita pelo Governo, depois a concessionária ou a iniciativa privada também poderá exigir no contrato que esse dinheiro seja devolvido aos cofres públicos? Estou solicitando esclarecimentos porque, como não sou conhecedor do assunto, tenho dúvidas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Creio que os nossos convidados já entenderam a dúvida de V.Exa, Deputado.

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Obrigado, Presidente.

Vamos procurar agilizar os trabalhos, porque há mais Deputados inscritos. Acaba de chegar o Deputado Edinho Bez, de Santa Catarina, que está prestigiando esta audiência pública.

Com a palavra o Deputado Nelson Bornier, que fará as suas perguntas.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Sr. Presidente, Sr. Deputado Silvio Torres; Sras. e Srs. Deputados; senhores convidados; Sr. Bernardo Figueiredo,

**[P14] Comentário:** Sessão:0143/09  
Quarto:14 Taq.:Luciene Motta Rev.:

**[P15] Comentário:** Não tenho certeza. Se  
mais ou menos o roteiro do som.



Diretor-Geral da ANTT; Sr. Márcio Roberto de Moraes, Presidente da concessionária Ponte S/A; Sr. Adalberto Santos Vasconcelos, representante do Tribunal de Contas da União, quero aproveitar a oportunidade para parabenizar o Deputado pela eleição que se deu no início deste mês e pela aprovação tão rápida desse requerimento em reunião realizada por esta Comissão, à qual não tive a oportunidade de estar presente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Graças à força da bancada do Rio de Janeiro.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Em apenas uma reunião, já tivemos esse requerimento aprovado e, mais do isso, foi marcada esta audiência. Na minha opinião, esta Comissão entrou com o pé direito em 2009. Parabéns, Sr Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Obrigado.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Quero agradecer aos convidados a presença e parabenizar o autor do requerimento, Deputado Alexandre Santos, que tem tudo a ver com a região da Ponte Rio—Niterói, onde S.Exa. reside e tem sua base eleitoral, bem como a Deputada Solange Almeida, que é de Rio Bonito, e o Deputado Paulo César, de Cabo Frio.

Sr. Presidente, gostaria de fazer umas perguntas, primeiro, ao Presidente Márcio Roberto.

O CCR é o grupo, não é?

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - É a *holding*.

A minha primeira pergunta, se quiser, pode anotar, depois V.Sa. responde. Quero saber se a Ponte S/A é do mesmo grupo da NovaDutra. Essa é a primeira pergunta.

A segunda pergunta é dirigida ao Sr. Bernardo, Diretor-Geral da ANTT. Quanto ao número de carros que circulam nas praças de pedágio — serei mais abrangente, falarei do Brasil, não vou falar tão-somente da ponte —, há um controle fidedigno por parte de algum fiscal, representante da ANTT ou os senhores ficam subordinados a dados de pesquisa por meio de borderôs emitidos pelas concessionárias, até para controle, para saber realmente das alterações que porventura poderão ocorrer futuramente?





Terceiro, gostaria de solicitar também ao representante da ANTT que encaminhasse à Comissão, se possível, uma cópia daquele processo da BR-465, no Município de Paracambi — não sei se Paracambi fica na divisa com Seropédica —, que resultou no imbróglio daquele pedágio fechado. Já que iremos realizar uma audiência pública na Comissão de Viação e Transporte, que será marcada nos próximos dias, é de vital importância que tenhamos acesso a esse processo. Se não me falha a memória, o Ministro que decidiu foi o Ministro Aldo.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Sr. Presidente, como será realizada uma audiência com referência a esse mesmo noticiário — V.Exa desculpe por eu estar solicitando isso —, peço a V.Exa que assim que esse processo chegar à Comissão nos seja encaminhado.

Minha outra pergunta será feita ao Diretor-Geral da ANTT. Veja bem. Estive lendo atentamente a notícia publicada no jornal *O Globo*, edição do dia 3 de março, intitulada *Dutra — Mais praças de Pedágio menor*.

Minha pergunta ao Diretor da ANTT é a seguinte, diante do que estou vendo aqui. A CCR, a empresa que administra, não quis se manifestar sobre as negociações, mas admitiu em nota estar aberta a mudanças. Cheguei a aprovar requerimento da Comissão de Viação e Transportes que diz que jabuti não sobe em árvore. Acho impossível a ANTT sair daqui para acompanhar e saber realmente das necessidades e do que está ocorrendo na ponte se não houver a interferência, penso, da Ponte para esclarecer. Isso porque a Ponte diz não que não tem nada a ver, coloca de forma que sabia disso, mas não tem nada a opor. E não é isso, sabemos bem. Alguém foi à ANTT levar o problema: *“Olha, temos necessidade, como a construção de mais viaduto”*.

E pergunto ao Sr. Márcio se ali será criado passe de pedágio, porque não entendo que haverá diminuição de preço de pedágio, que a Ponte está ali para diminuir sua receita. Ela quer ganhar mais, não quer diminuir sua receita!

E mais do que isso. Outra pergunta que faço também ao TCU: existe essa fórmula legal de mudar o objeto? Acho que ficou pactuado um prazo no contrato de concessão. De repente, vejo que a sugestão em negociação é estender o prazo de concessão, que se encerra em 2015 — são mais 5 anos. Acho que estamos

[P16] Comentário: Sessão:0143/09  
Quarto:15 Taq.:Andréa Nogueira Rev.:



mexendo com o objeto daquele processo licitatório feito na época e, conseqüentemente, seria criado um imbróglio, uma discussão até das empresas ou dos consórcios que porventura tenham participado naquela ocasião.

Não vou além disso. Minhas perguntas são essas, mas gostaria que o representante do TCU nos deixasse encaminhar, em virtude até desta própria audiência, esse processo com o imbróglio da BR-465, antiga Rio—São Paulo, que fica entre os Municípios de Seropédica e Paracambi. Gostaria de saber efetivamente do Sr. Márcio se haverá ali tão-somente aumento de pedágio ou a criação de nova praça dessa ligação da Ponte Rio—Niterói com a Linha Vermelha, conforme descrito em *O Globo*, nesse noticiário do dia 3 de março.

Sr. Presidente, agradeço a presença a todos os convidados e gostaria de ouvir suas respostas.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradeço ao Deputado Nelson Bornier.

Vamos, primeiro, terminar todas as perguntas. Os convidados as estão anotando e pode até haver perguntas repetidas.

Darei continuidade aos trabalhos concedendo a palavra à Deputada Solange Almeida, do PMDB do Rio de Janeiro.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA** - Sr. Márcio Roberto, Presidente da Concessionária Ponte S/A, Sr. Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, Deputado Silvio Torres, a quem parablenizo, conforme disse o Deputado Nelson Bornier, pela rapidez e agilidade que está dando aos trabalhos desta Comissão. Isso é muito importante, pois os prazos aqui são difíceis, além das bases que temos para trabalhar. V.Exa. está aproveitando terça, quarta e quinta-feira para que a Comissão realmente funcione e desempenhe seu papel de fiscalização e controle. Parabéns a V.Exa.!

Dr. Bernardo, Diretor-Geral da ANTT, quero parabenizá-lo também pela sua presteza no que se refere às concessões. Participo diretamente da discussão sobre a BR-101 norte, por ter morado e sido Prefeita de Rio Bonito, e sei de sua agilidade em atender e tentar resolver a questão. V.Sa. tem realmente feito seu papel de regulador. Como o projeto é antigo, há modificações a serem feitas discutindo com



todos os setores da sociedade indistintamente. Parabenizo-o pela vinda a esta Comissão e pela ida à região para discutir algo novo para nós, rodovia concedida, pois a grande maioria dos usuários não é contra a concessão. Temos de tomar cuidado é para ela não se inviabilizar, para a concessão não se tornar inviável economicamente e que as pessoas tenham de burlá-la por não poderem fazer uso de rodovia melhor. Nesse ponto é nosso papel também discutir alguma coisa. O TCU teria tenha alguma idéia para nos dar, para compensarmos as pessoas por outros impostos que pagam, as pessoas que usam uma rodovia concedida, pois é nítida a melhora, até por conta da inoperância do DNIT, o antigo DNER, durante vários anos. Hoje, a segurança na estrada é outra, a melhoria nas estradas é nítida.

Minha primeira pergunta será para o Dr. Adalberto, mas antes quero parabenizar a ele e ao TCU. Aqui temos uma ideia maior da abrangência do TCU e do valor técnico de seus recursos humanos. Os senhores tem um corpo técnico maravilhoso, e nós temos de aproveitar mais isso.

Obrigada por estarem presentes nesta Comissão. Aliás, estão sempre aqui trabalhando, são um apoio direto, estão sempre trabalhando junto com Comissão de Fiscalização e Controle.

Só quero fazer uma pequena observação antes de começar as perguntas e falar um pouco sobre a Rodovias dos Lagos, que foi citada aqui, uma rodovia estadual.

Algo que causa estranheza é que há alguns anos o pedágio da Dutra custava a metade do valor do pedágio da ViaLagos. Hoje vemos que é quase o mesmo preço: R\$8,50 na Dutra e R\$8,90 na ViaLagos, e nos finais de semana é R\$13,70. Quer dizer, não chega ao dobro. Causa estranheza, repito, o valor do pedágio ter aumentado tanto na Dutra e não ter aumentado o mesmo na ViaLagos, mesmo quando sabemos que o fluxo da Dutra é muito maior que o da Vialagos. Em termos percentuais, o fluxo da Dutra aumentou mais do que o fluxo da ViaLagos. Sei que isso diz respeito ao Estado, V.Sa. não pode responder, mas gostaríamos de saber o porquê desse preço muito maior. Antigamente éramos, Dr. Paulo Sérgio, os campeões de valor, o que causava até indignação. Nós, eu era Prefeita, brigamos muito, como ocorreu também em Paracambi, pela questão do pedágio. Houve uma época em que tivemos redução.

**[P17] Comentário:** Sessão:0143/09  
Quarto:16 Taq.:Marlúcia Silva Rev.:



Quero saber o seguinte, Dr. Adalberto: V.Sa. disse que no contrato há uma previsão de um número de usuários que chegaria ao limite, ao *top* do contrato, que a partir dali teria que se reverter alguma coisa. Gostaria de saber se esse número já foi alcançado, porque eu não entendi bem quando o Dr. Márcio disse que trabalhamos com 10% abaixo da previsão para hoje. Quero saber se essa previsão foi algo que V.Sas. calculavam ou se é a previsão contratual. Porque acho há uma diferença do que prevemos nos esboços, nas planilhas, porque, quando uma empresa pega uma concessão, ela prevê algo para o futuro etc. e tal. Quero saber se esse número está menor do que foi previsto no contrato. Essa é a primeira pergunta.

A outra pergunta. Endossamos as palavras do Deputado Nelson Bornier em relação à ANTT. Peço que seja encaminhado a esta Comissão um relatório do fluxo de veículos na ponte e quero saber de que maneira isso é feito. Há fiscal da ANTT fiscalizando a quantidade de veículos que passa por ali, o tipo de veículo, porque há uma diferença em termos de eixos? Quero saber qual é a mecânica dessa fiscalização por parte da ANTT. Não sei se há um relatório mensal, anual, ou se isso é encaminhado para o TCU. Quero saber também qual é a mecânica disso. Quero saber essas duas coisas. Só vamos poder discutir aqui se pode haver uma melhora sem cobrança se esse número de veículos estiver acima daquilo que foi contratado.

Aqui ficou bem claro como funciona o mecanismo de uma cobrança a mais ou não, ou se é uma obrigação da concessionária retornar esse excedente de arrecadação para o usuário.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos à Deputada Solange Almeida.

Passamos a palavra ao último Deputado inscrito, Edinho Bez, do PMDB de Santa Catarina.

**O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ** - Sr. Presidente, da mesma forma, inicio minhas palavras cumprimentando o nosso Presidente, Silvio Torres, nosso amigo, nosso colega de longa data. Para nós não é nenhuma surpresa termos aqui um Presidente ativo e que fará funcionar a Comissão, se depender dele, e nós, como membros, estaremos aqui para colaborar. Cumprimento os nossos convidados.



Parabenizamos o Deputado Alexandre Santos pela aprovação do requerimento apresentado para discutir e esclarecer a questão referente à concessão e construção de viaduto que ligará a Ponte Rio—Niterói à Linha Vermelha. Todos nós, brasileiros, sou de Santa Catarina, sabemos do problema que lá ocorre constantemente. Dificilmente ficamos um mês sem passar por São Paulo ou pelo Rio de Janeiro, pela importância desses Estados no contexto nacional e onde muitas questões são resolvidas.

**Farei** uma pergunta e depois uma consideração. Aliás, é uma observação.

Pergunto ao Dr. Bernardo Figueiredo, da ANTT, aproveitando a carona do Rio de Janeiro, como está o andamento do pedágio em Palhoça, Santa Catarina. Lá está ocorrendo um problema sério: na BR-101, tumulto e trânsito lento, com inúmeros acidentes. Qual a possibilidade de a empresa concessionária agilizar o trânsito? Porque está causando muitos transtornos, além da lentidão na duplicação da BR-101.

Precisamos rever a questão das licitações. Fui Secretário de Estado da Infraestrutura em Santa Catarina e conheço muito bem como funciona o processo de licitação. Tivemos inúmeros problemas de empresas que mergulham no preço, contando com o aditivo de até 25%. Ela ganha e não tem estrutura para isso. Quando a empresa é grande e ganha a licitação, ela toca. Temos inúmeros e bons exemplos. Em Santa Catarina, meu caro Presidente Silvio Torres, há casos em que a duplicação da BR-101 — uma das mais importantes do País, que integra o MERCOSUL, integra a América Latina, é importante para todos nós — envolve morte de pessoas. Ela é conhecida como a Rodovia da Morte — lamentavelmente perdi meu pai num acidente na BR-101 — e ainda conta com aquela lentidão, que não tem nada a ver com a ANTT agora, em função de que as empresas mergulharam no preço e estão correndo atrás de corrigir o contrato. Inclusive o Tribunal de Contas da União não está autorizando, e concordo com o TCU, porque tem que ganhar e terminar, de acordo com a proposta, e cumprir as cláusulas contratuais.

Quero, já que estão aqui o representante do Tribunal de Contas da União, o da ANTT, o Presidente das concessionárias, o da Concessionária Ponte S/A, apenas aproveitar a oportunidade, Sr. Presidente, (*ininteligível*) nesta Comissão.

**[p18] Comentário:** Sessão:0143/09  
Quarto:17 Taq.:Zagotto Rev.:



Não estamos aguentando mais tanta reclamação. Participo de muitos programas de rádio e televisão tanto nesta Câmara, em rede nacional, como em outras empresas de comunicação. Em Santa Catarina, há programas de rádio dos quais o ouvinte pode participar. Há também inúmeras notícias, por meio de jornais, de representantes de sucursais etc., e programa de televisão, sobre a carência, a falta de credibilidade que as instituições estão vivendo ultimamente. Hoje constatamos que a instituição com maior credibilidade, a mais respeitada no Brasil — falo por Santa Catarina, baseado naqueles que conversam comigo, e todos nós temos contato com a população, com as associações comerciais e organizações diversas — é a Polícia Federal. Lamentavelmente estourou, eu escutei na *CBN*, que 2 policiais estão envolvidos... Ainda brinquei: *“Até ali?”* Quando vamos dar um basta nisso?

As perguntas que chegam a nós são as seguintes: *“Deputado Edinho Bez, quando vamos dar um basta e acabar com a corrupção no País?”* Eu disse: *“Olha, eu seria irresponsável de vir aqui e dizer que vamos acabar com a corrupção. Isso envolve formação, princípios, idoneidade, cultura da sociedade brasileira. Existem corruptos e corruptores”*.

Isso não é bom para o País. Se está todo mundo fazendo, muitos estão perdendo, apenas meia dúzia está levando vantagem. Temos que dar uma depurada nisso, fazer um levantamento, porque está demais.

Desde criança, meu saudoso pai me dizia: *“Meu filho, tudo tem limite na vida. Quando passar do limite, não é bom para ninguém. As coisas estouram, explodem”*.

Voltarei a este assunto, estou apenas sugerindo. Não estou acusando ninguém.

Lemos nos jornais: a crise, a falta de credibilidade, essa vergonha que aconteceu no Senado Federal recentemente. Por quê? Porque se passou do limite. Mantém-se um diretor-geral há mais de 20 anos, um cara que comete injustiças, concedendo cargos para Senador A ou B. Agora há Senadores **dizendo** que não sabiam. Se um Senador não sabe, o cidadão comum vai pensar o quê?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Deputado Edinho Bez, eu, como V.Exa., tenho essas mesmas preocupações. Eu só queria, como Presidente



da Comissão, alertar para o fato de que esse assunto não faz parte de nossa audiência pública.

**O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ** - Eu estou encerrando. Eu disse que era uma observação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Inclusive, com a menção ao Senado...

**O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ** - Exatamente. Tenho respeito aos colegas do Rio de Janeiro.

Fiz essas considerações porque estamos sendo interrogados a toda hora, e esta Comissão é propícia — não neste momento — ao assunto, porque é de fiscalização e controle.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Não há dúvida, Deputado.

**O SR. DEPUTADO EDINHO BEZ** - Voltaremos a este assunto. Não sou ingênuo. Lá, eu disse que não seria irresponsável. Aqui, digo que não seria ingênuo de dizer que vamos acabar com isso. Mas nós podemos, juntos, amenizar esse problema.

Parabéns, Alexandre, pelo requerimento.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Muito obrigado, Deputado Edinho Bez.

Vamos passar agora às respostas de nossos convidados.

Como me parece que o Sr. Márcio é quem tem mais resposta a dar, começarei por ele, invertendo a ordem. Depois, passarei a palavra ao Dr. Bernardo e, em seguida, ao Adalberto.

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Deputado Nelson Bornier, a quem não tive o prazer de cumprimentar, Deputada Solange, Deputado Edinho — os demais eu já havia cumprimentado —, sobre a pergunta se vai haver praça de pedágio, respondo que não existe essa oportunidade. Na ponte não há essa possibilidade. Se a NovaDutra tem alguma coisa a ver com a ponte, respondo que as direções são completamente distintas. São os mesmos acionistas, mas empresas distintas, não têm nenhuma relação, a não ser o mesmo acionista. Somente isso.

Foi mencionada aqui a capacidade da ponte, hoje em torno de 140 mil veículos. Nós precisamos entender — eu também, Deputado, como morador de



Niterói — que temos um problema no horário de pico, tanto na ida quanto na saída, e estamos fazendo, com autorização da Agência, algumas obras de melhoria da fluidez. Também trabalhamos no sentido de apoiar a Polícia Rodoviária na retirada de veículos que não teriam condições de rodar numa pista naquela situação.

Só para se ter idéia, numa rodovia de 13 quilômetros, há 147 atendimentos por dia em média/ano. Quer dizer, fazemos 147 atendimentos por dia, em 13 quilômetros. Esse é um número absurdo. A polícia já está dentro do centro de controle da ponte, conforme acordado com a Agência, no sentido de coibir excesso de velocidade, veículos que não têm condições de trafegar, a fim de dar mais fluidez ao trânsito.

A Deputada Solange perguntou sobre o fluxo da ponte atualmente. Eu disse que nós temos 10% abaixo do previsto na época da licitação.

Só para lembrar, quando da licitação da ponte, os participantes fizeram uma previsão de fluxo nos 20 anos seguintes. Assim, a empresa que a construiu também fez, e hoje temos um fluxo 10% abaixo disso. Também não é verdade que na ponte não caibam mais veículos. Até cabem, mas não em determinados horários de pico. Mas, a partir das 8 horas, por exemplo, quando circulam cerca de 5 mil, 6 mil veículos por hora, ainda cabem mais veículos na ponte. Então, se enchermos a ponte com 7 mil e 500 veículos por hora durante todo o dia, cabe muito mais do que isso.

Nós temos que fazer ações, como a Agência está estudando, por solicitação do Governo do Estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura de Niterói, no sentido de dar fluidez aos acessos. Aí, sim, conseguiremos resolver grande parte dos problemas que temos na Ponte Rio—Niterói.

Acho que não deixei de responder nenhuma pergunta. Se não tiver respondido, por favor...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Algum Deputado registrou alguma pergunta que não foi respondida pelo Sr. Márcio?

**(Não identificado)** - Sobre o aumento de 2,20 para 3,50. Há previsão, ou cálculo, para quanto irá o preço do pedágio, após a obra?

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Só para lembrar — desculpe-me, Deputado, não lhe respondi —, acho que não podemos chamar de





aumento, porque temos a correção do valor do pedágio, anualmente, por meio de uma fórmula paramétrica **que** consta no contrato de concessão, e é feita essa correção do valor do pedágio. Isso é o que ocorre.

[p20] Comentário: Sessão:0143/09  
Quarto:19 Taq.:Christiane Monteiro Rev.:

Sobre a obra, como já dissemos, há 3 formas de ela ser feita: ou o Governo faz o aporte, faz a obra, paga, ou acrescenta na tarifa o valor da obra — essa informação ainda não temos, mas, logo que tivermos, vamos passá-la; a Agência já determinou que se levantasse o valor da obra —, ou se faz a extensão do prazo da concessão, tendo em vista que o contrato da ponte previa isso já há 14 anos, com a finalidade de não impactar a tarifa. Ou seja, que se faça algum acréscimo no investimento, sem acréscimo na tarifa. Ela prevê também extensão de prazo no caso de autorização da Agência.

Não sei se ficou claro, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O Dr. Bernardo Figueiredo pode responder, mas, antes, quero fazer algumas perguntas.

Como foi concedida à Concessionária Ponte S/A a exploração da Ponte Rio—Niterói? Foi ou não uma concessão onerosa? A fórmula de reajuste da época é a que permanece até hoje, com os mesmos indexadores? Com as novas concessões, certamente registradas com fórmulas diferentes, com novos tipos de reajuste, alteraram-se todos os anteriores ou apenas uma parte deles? As Prefeituras do Rio de Janeiro e de Niterói recebem algum tipo de parcela de imposto, como o ISS, por exemplo, que é o modelo seguido nas concessões rodoviárias de São Paulo?

Ao Dr. Bernardo pergunto se os últimos contratos concedidos para as rodovias no Brasil estão seguindo o estabelecido no contrato ou se está havendo algum tipo de atraso, alguma revisão, enfim, se estão dentro do cronograma previsto, se não há nenhuma alteração.

Eu só fiquei em dúvida com uma resposta do Sr. Márcio, quando disse que o fluxo é de 10 mil veículos menos. Gostaria de saber se ele se refere ao ano de 2009 ou aos anos de 2007 e 2008, quando houve, em todo o Brasil, um aumento muito significativo do trânsito de veículos nas estradas.

Com a palavra o Dr. Márcio.

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Esses 10%, Deputado, são acumulados até dezembro de 2008. Em todos os 14 anos, até dezembro de 2008,



se somarmos o que era previsto e o que ocorreu efetivamente de tráfego, temos 10% a menos de tráfego.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Significa que os 3 últimos anos, digamos assim, 2006, 2007 e 2008, compensaram uma média provavelmente muito menor nos anos anteriores? Ou não houve nenhum impacto no fluxo de veículos com a melhora da economia no País?

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Não resta dúvida de que a melhora da economia gerou mais tráfego. Estou falando de um período acumulado, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - É uma média?

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Eu também não tenho essa informação, mas é fácil. Se formos buscar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Quando o senhor diz "acumulado", quer dizer somando a cada ano...

**O SR. MÁRCIO ROBERTO DE MORAIS SILVA** - Somando todos os anos até dezembro de 2008. Se formos comparar ano a ano, podemos ter alguns anos com mais, outros com menos, mas, acumuladamente, até dezembro de 2008, temos em torno de 10% menos veículos do que foi previsto à época da licitação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Obrigado.

Com a palavra o Dr. Bernardo Figueiredo.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Eu gostaria de começar respondendo a pergunta sobre tráfego

Já havia dito antes que a Agência não controlava o tráfego das rodovias, de acordo com o conceito de que, como isso é risco do concessionário, ela não precisaria **ter** esse tipo de controle.

Mudamos isso, estamos fazendo... Não temos controle sistemático. Recebemos as informações que as concessionárias nos enviam. Fazemos algumas pesquisas específicas, como, por exemplo, recentemente, sobre alguns casos que estamos estudando. Estamos finalizando um projeto em que vamos ter controle absoluto do tráfego na extensão de todas as rodovias concedidas.



**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Dr. Bernardo, então, quem manda até aqui são as concessionárias. Os senhores estão comendo nas mãos delas. Essa é a verdade.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Não, porque essa informação não quer dizer que elas detêm o mando. Não existe mando da concessionária sobre a Agência.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Se não se tem o controle, a Agência tem de aceitar o que elas mandarem. Se esses dados servirem de parâmetro para alguma coisa, a ANTT estará comendo nas mãos das concessionárias.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Conforme disse, pelo contrato, esses dados não servem. Serviriam e servirão para a ANTT, porque nós, a partir de agora, não controlaremos formalmente apenas o contrato. Pretendemos controlar a qualidade da rodovia. Para isso, a partir de agora, levantaremos esses dados e passaremos a ter o controle, algo que não tínhamos.

Então, enviarei a esta Comissão os dados que temos, acolhidos da forma a que me referi. Consideramos essencial que a ANTT tenha controle sobre o tráfego, mesmo que não seja útil à luz do contrato, mas à luz do atendimento aos usuários, para sabermos como está o nível de serviços na rodovia.

Gostaria de falar também, embora já tenha sido até respondido ao Sr. Deputado Simão Sessim, anteriormente, sobre a decisão relativa à obra, se é pública ou da concessionária. Essa é decisão de governo e não da Agência. Ela não está prevista no contrato, mas pode ser incluída no contrato de concessão. Estamos analisando, a fim de que o Governo tome essa decisão, o que representa incluí-la no contrato de concessão. Vamos receber os projetos e analisar os impactos. Se o Governo tomar a decisão de que é mais conveniente que a obra seja feita no ambiente da concessão, isso será objeto de audiência pública, de debate público, inclusive nesta Comissão, se for o caso.

Na Agência, estamos sempre às ordens de todos. Não regateamos nenhum minuto do prazo que o Presidente nos concedeu para a audiência pública. Viremos a tempo e hora. Não temos a menor dificuldade em aceitar esse tipo de convite. Ao



contrário. Essa audiência enriquece tanto o nosso trabalho quanto o trabalho do TCU na fiscalização das ações das agências.

Então, não há decisão quanto a ser pública ou privada. O que estamos analisando é o que representa a obra ser feita num ambiente privado. Provavelmente vai haver impacto no pedágio. Esse impacto poderá ser ou não aliviado em função da extensão do prazo de concessão.

Já antecipo, conforme o Sr. Adalberto mencionou, que se houver a possibilidade de avaliar a extensão do contrato, isso será feito com muito cuidado, como deve ser, mas não é via que consideramos preferencial.

O Sr. Deputado Bornier levantou a questão da fiscalização de tráfego. A Agência não o faz, historicamente. Fará a partir de agora. Estamos finalizando o projeto, vamos acompanhar diariamente o perfil do dia, vamos ter acompanhamento estreito do tráfego nas rodovias, mas não tivemos e não temos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Há pessoas *in loco* ou existe um sistema?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Será com equipamento eletrônico.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA** - Senhores, para otimizar...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sílvio Torres) - Informo ao Plenário que haverá tempo para a réplica.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA** - Certo. Só para otimizar, aproveitando a fala do Dr. Bernardo, pergunto se há estudo sobre que carros e veículos usariam essa alça, que liga diretamente a ponte à Linha Vermelha. Apenas para termos uma idéia do percentual do que otimizaria a fluidez do tráfego.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - O estudo que a concessionária está realizando da obra será completo: a parte de engenharia, o projeto básico, o impacto, a fluidez do tráfego.

Deputado Bornier, realmente, a Agência não fazia. Concorde que deveríamos fazer a fiscalização do tráfego, e vamos fazê-la. Já existe um projeto em andamento, e teremos a fiscalização do tráfego. Trata-se de um instrumento fundamental para a ação da Agência.

Vou usar a mesma imagem que o Deputado usou, do jabuti. Aliás, nesse mesmo assunto, são vários jabutis. O primeiro jabuti quem colocou foi o TCU à luz



dos resultados obtidos na segunda etapa de concessão de rodovias. O TCU pediu à ANTT que fizesse uma reavaliação dos contratos antigos. Esse jabuti engordou com uma ação do próprio Governo, que pediu também a mesma coisa: que a Agência providenciasse uma reavaliação desses contratos.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Pelo que estou vendo, o senhor está pedindo à concessionária que reavalie isso tudo e não tem nada em mãos. Quando digo que jabuti não sobe em árvore é porque alguém colocou ele lá, e estou vendo que foi a concessionária, porque a ANTT não tem conhecimento.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Pois é. Estou falando de como esses trabalhos foram encomendados. Logo que assumi a Agência, tive uma reunião com o Governo do Rio, que nos levou uma série de reivindicações não somente sobre a Ponte Rio—Niterói, mas também sobre a Rodovia Dutra. Portanto, temos uma demanda grande para visitar esses contratos de concessão. Estamos fazendo isso.

No caso da Dutra, que é mais complexo, estamos fazendo um estudo mais amplo da rodovia.

No caso da ponte, o próprio contrato tem um mecanismo, porque parte da engenharia é feita com recursos gerados do próprio pedágio, o que dá agilidade.

Vamos fazer toda essa análise do tráfego. Sempre que precisamos de informação do tráfego na Dutra, a Agência fez a pesquisa de tráfego. Mandamos gente e fizemos. Não é o melhor instrumento, porque esse tráfego tem uma avaliação sazonal ao longo do ano, ao longo do mês, ao longo dos dias. O que estamos construindo é um controle do tráfego 24 horas por dia, 365 dias do ano. Quando tivermos esse instrumento disponível, com certeza teremos mais aperfeiçoamento nos trabalhos. Mas dentro das melhores práticas de estudos de tráfego é o que estamos fazendo. Não existe uma proposta para a Dutra nem para a ponte. Estamos estudando e discutindo alternativas, internamente, com o Governo. Não existe um processo de negociação com a concessionária de uma repactuação, porque ainda não existe internamente, no Governo, a decisão de que isso deve ser feito. Então, estamos estudando e discutindo internamente, no Governo, quais são as possibilidades e a repactuação com a Dutra, que é diferente do caso da ponte. A ponte é a demanda de uma obra específica sobre a qual está previsto poder ser



incorporada ao contrato de concessão. Ela está estudando e vai nos encaminhar para que avaliemos, estudemos, e o Governo decida se vai fazê-la por meio do contrato de concessão ou como obra pública.

No caso da Dutra, estamos fazendo um estudo mais profundo.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Mas está partindo da empresa para os senhores.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - No caso da Dutra, estamos...

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Estou falando da ponte.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - No caso da ponte, existe uma parcela do pedágio que se destina a fazer projetos. A Agência aprova os projetos que serão executados com essa parcela. Ela está fazendo o projeto de engenharia, Deputado.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Eu sei, Dr. Bernardo. Quando li a reportagem...

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - A reportagem não se refere à ponte, mas à Dutra. Fui eu quem deu a entrevista ao repórter, e o que disse a ele foi que estávamos estudando. Não estou em processo de negociação desse contrato com a concessionária. Disse-lhe que a Dutra tem uma peculiaridade que permitiria ter uma redução substantiva do pedágio, já que apenas 9% dos usuários dela pagam pedágio e 91% não pagam.

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Sr. Presidente, esse negócio da Dutra vamos discutir na Comissão de Viação e Transportes. Vamos nos ater hoje à questão da ponte.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Mas a reportagem fala da Dutra.

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Mas hoje aqui a audiência pública é a Ponte Rio—Niterói.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Estou só me referindo a ela porque estou respondendo a uma pergunta do senhor. Se o senhor não quer...

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Mas minha pergunta é sobre a ponte.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Deputado, perguntas sobre outros assuntos foram respondidas, mas nosso convidado fica à vontade, se quiser continuar.



**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Obrigado.

Então, está sendo feito um projeto de engenharia. Vamos estudá-lo. Isso está sendo feito por solicitação do Governo do Estado, fundamentalmente, no caso da ponte.

Com relação às questões apresentadas pela Deputada Solange, vou avaliar o que gerou essa diferença de reajuste entre a Via Lagos e a Dutra.

Aproveito para responder já a uma pergunta do Deputado Silvio Torres. Os contratos estabelecem uma forma paramétrica de reajuste. A recomposição inflacionária é feita por essa fórmula paramétrica do contrato. Ela não mudou ao longo do tempo, mas vou verificar o que gerou. Não conheço o contrato da Via Lagos, mas vou investigar e enviar para a senhora um trabalho que explica esse evento.

Sobre o fluxo de tráfego já respondi. Vou mandar o que temos. Se a senhora tiver interesse, mando também o que estamos projetando ter em relação a controle de tráfego.

Com relação as perguntas do Deputado Silvio Torres, a concessão não foi onerosa no caso da ponte. Não houve outorga. O indexador é o do próprio contrato. Ele tem uma fórmula paramétrica que indexa o reajuste dos valores de pedágio.

Sobre os contratos antigos e novos, temos 2 tipos de contratos novos. Temos o que chamamos da segunda etapa, que foram os 7 lotes, que incluem a BR-101, do Rio, e a 381, de Minas. Nesse lote não houve uma mudança de conceito de contrato. O contrato é exatamente igual aos contratos anteriores. A grande mudança que houve e que gerou pedágios significativamente menores do que na primeira etapa foi de 2 tipos. Um é o ambiente econômico. Tínhamos uma taxa de remuneração do capital nos anos 90, quando foi feita a primeira etapa de concessão, que girava em torno de 17%, 20%. Hoje, estamos com uma taxa que gira em torno de 8%, 9%. Outro aspecto muito importante nesses contratos novos foi a competitividade no processo de leilão. Abrimos a possibilidade, nesse leilão, da segunda etapa de termos uma participação de empresas estrangeiras. Isso aumentou a competitividade. Tivemos lotes disputados por 10 grupos diferentes. Então, isso gerou um nível de pedágio diferenciado.



Agora, temos uma segunda mudança — uma mudança de contrato —, cuja primeira experiência foi feita nas BRs-116 e 324, da Bahia. Estamos contratando não mais um conjunto de obras, mas a prestação de um nível de serviço aos usuários. As obras são consequência disso. Se o tráfego real aumentar ou diminuir — a medição do tráfego é um atributo importante —, o concessionário é obrigado a antecipar ou pode postergar investimentos, porque a obrigação dele é manter um nível de serviço adequado na rodovia. Nesses contratos, todos os investimentos **que** não estão ligados nem previstos originalmente são feitos por repactuações, observadas as condições de tráfego, de remuneração do capital existente na época em que forem decididos.

Era isso o que tinha a dizer.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O Deputado Geraldo Pudim se inscreveu para falar, apesar de termos encerrado, mas podemos dar a palavra a S.Exa.

**O SR. DEPUTADO GERALDO PUDIM** - Só um minuto, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Se puder fazer uma pergunta para os 3, ou para 1 especificamente.

**O SR. DEPUTADO GERALDO PUDIM** - Na verdade, conversava com o Deputado Nelson Bornier e parece que já foi pedido o contrato.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Já foi pelo Deputado Alexandre Santos.

**O SR. DEPUTADO GERALDO PUDIM** - Isso, o Deputado Alexandre Santos já fez o pedido do contrato. Agora, é possível anexar a esse contrato também a questão estatística, relacionada a toda a movimentação? *(Pausa.)* Já foi pedido também, não é?

É importante que tenhamos também a planilha de um equilíbrio financeiro para analisar, porque vejam bem, todas as vezes que se fala em alteração de tarifa de pedágio das concessões, fala-se no equilíbrio financeiro: *“O equilíbrio financeiro foi alterado, por isso, por isso, por aquilo. Houve aumento de insumos, houve aumento disso, daquilo”*. Efetivamente se concede o aumento das tarifas tendo como base o relatório da ANTT, órgão que fiscaliza, concede ou não de acordo com

**[P24] Comentário:** Sessão:0143/09  
Quarto:23 Taq.:Sheila Maria Rev.:





a solicitação feita por intermédio da empresa concedida. Pelo menos é dessa forma que verificamos que acontece nas concessões. Eu queria saber: é possível a remessa do equilíbrio financeiro da concessionária a esta Comissão de Fiscalização e Controle? É possível ou não?

Na questão relacionada à prestação do serviço, à qualidade do serviço a que V.Exa. se refere, é medida pelos relatórios dos técnicos da ANTT ou também mediante a satisfação de quem utiliza o serviço?

Na verdade, acho que não pode se cingir tão-somente a um relatório técnico das condições que estão sendo ofertadas pelo serviço. Às vezes, o usuário não se sente atendido nas suas necessidades básicas. Então, pergunto: há um binômio da satisfação do serviço sob o ponto de vista técnico e sob o ponto de vista da satisfação do usuário, ou tão-somente a ANTT que emite esse relatório dizendo que o serviço é de boa qualidade?

São esses os questionamentos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - O Sr. Bernardo pode responder rapidamente.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Não há problema nenhum de enviar todos os relatórios de análise. Eu só sinalizei negativamente, porque, no caso do reajuste, ele é concedido por uma fórmula paramétrica. Existem os índices: a IGP é tanto, IPCA é tanto, combustível é tanto. Existem os indicadores, e eles são aplicados e feitos. Os reequilíbrios econômico-financeiros, aí sim, refletem obras adicionais. Às vezes a concessionária não cumpriu o cronograma de uma obra, e isso implica redução do pedágio, porque se avalia o impacto disso no fluxo de caixa dela. É público isso. Não haveria nenhuma dificuldade, até por ser público, de enviar para a Comissão todos os dados do passado relativos a isso.

Com relação ao usuário, eu me penitencio como Agência, porque estamos resgatando algumas coisas que não tínhamos e uma delas são as informações sobre as concessões. Estamos organizando uma ampla pesquisa de satisfação não só em rodovias como também em ferrovias, em transporte rodoviário de passageiros e dos outros segmentos que a Agência atende. Em 2005, fez-se uma, mas julgo que a metodologia empregada era muito precária. Os usuários tinham uma boa avaliação dos serviços fiscalizados pela ANTT. São feitas regulamente, pelas



concessionárias, pesquisas de opinião — parece-me que pela *Datafolha* —, por intermédio de institutos que têm credibilidade. Então, a concessionária faz uma pesquisa anualmente e tem uma série histórica inclusive dessa pesquisa. Nós, Agência, vamos fazer a primeira este ano. Não temos. O nível de serviço...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Nós temos a ouvidoria, sim. Nós não fazemos é a pesquisa de satisfação. A nossa ouvidoria tinha uma capacidade auditiva muito pequena. Nós atendíamos 150 mil chamadas por ano e perdíamos 700 mil. Implantamos também, este ano, um *call center*, que funciona 24 horas por dia, 7 dias por semana. Então, agora temos a ouvidoria realmente com um instrumental de aferição mais acurado.

Estamos estruturando uma série de dispositivos que vão aumentar nossa capacidade de gestão, mas, confesso, ainda não temos isso instalado. Estamos instalando conforme a necessidade.

**(Não identificado)** - Só uma pergunta adicional, Dr. Bernardo Figueiredo. Quando o consumidor tem os seus direitos feridos, ele tem um órgão de defesa para socorrê-lo. Esse órgão intermedeia uma situação de insatisfação nos moldes em que preceitua a legislação? Nesse caso específico do usuário das concessões, a quem ele recorre na hora em que se sente insatisfeito pelo serviço?

V.Sa. acaba de dizer que o *call center* voltou a funcionar, e a ANTT agora vai começar a fazer sua primeira pesquisa. Quais seriam os instrumentos do usuário no caso de...

Vou dar um exemplo. Uma concessão foi feita, agora, na BR-101 Norte, onde moro — vou e volto dirigindo para Campos toda semana. Dois pára-brisas do meu carro foram quebrados. A quem reclamo por esses pára-brisas quebrados em função de pedra solta no asfalto, quando fizeram o tapa-buracos? A quem o usuário recorre, especificamente, quando há um problema relacionado a um trecho?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Deputado, meu entendimento é de que a responsabilidade pela qualidade do serviço prestado ao usuário é da Agência. Ele tem que recorrer à Agência. O concessionário é um preposto do Poder Público, para prestar um serviço ao usuário. Minha responsabilidade é que o usuário esteja recebendo um serviço adequado, nos termos em que foi definido ao ser feita a

[P25] Comentário: Sessão:0143/09  
Quarto:24 Taq.:Anna Karenina Rev.:



delegação, porque não posso comprar um Volkswagen e garantir entregar um Mercedes-Benz.

Quando se faz a concessão, estabelecem-se os indicadores desse nível de serviço. A responsabilidade, no meu entendimento, é da Agência. Então, o usuário deve reclamar à Agência.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Sr. Bernardo, não vou resistir a fazer outra pergunta. Em seguida, concederei a palavra a V.Sa. Vou me basear no modelo de São Paulo, que conheço desde que foi lançado. Lá, existe uma comissão, já veio na Lei das Concessões, formada por representantes dos usuários, do Legislativo e da própria concessionária. Essa comissão é encarregada de fiscalizar esse tipo de questão apresentada pelo Deputado Geraldo Pudim. Ela afere se as obras estão seguidas de acordo com o contrato, se há reclamações. A ANTT não tem condições de implantar um modelo semelhante?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Temos implantado, Deputado, só que não podemos delegar nossa função de fiscalizar a prestação de serviço.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Não é uma delegação. Em São Paulo, também há uma agência reguladora.

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - O conselho de usuários. E existe funcionando na Dutra. É uma linha auxiliar dessa fiscalização. São os olhos mais atentos do usuário. É uma forma de se aferir a satisfação do usuário, mas também deve haver nossa fiscalização.

Há esse instrumento, importante, interessante. Queremos, inclusive, criar isso também na área de ferrovias e nas outras rodovias.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Hoje só funcionam as pesquisas feitas pela concessionária? Mais nada?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Não, em termos do conselho de usuários, uma comissão paritária, tripartite.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - A ANTT só tem conhecimento do que está ocorrendo por meio das pesquisas de satisfação que a concessionária faz? Não há nenhum outro resultado?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Não, temos uma equipe de fiscalização que percorre a rodovia e avalia.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Mas já existe ou vai ser implantada?

**O SR. BERNARDO FIGUEIREDO** - Não vai ser implantada. Ela existe. Estamos aperfeiçoando e expandido esse serviço, até porque a Agência tinha, até pouco tempo, 1.800 quilômetros sob sua responsabilidade; hoje são 4 mil quilômetros; no final do ano, vão ser 8 mil quilômetros.

Nem sempre recebemos recursos humanos e materiais adequados para fazer frente a essa expansão de nossa responsabilidade, mas, com nossas limitações, fazemos uma fiscalização absolutamente adequada de todas as rodovias.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Como já estamos, praticamente, entrando na Ordem do Dia...

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA** - Sr. Presidente, ainda não consegui entender, segundo o Dr. Márcio disse, o quantitativo de veículos de tráfego. Ele disse que as empresas participantes do certame da concorrência pública tinham a sua estimativa. Eu quero saber se nessa estimativa o que vale é a deles ou a do TCU. Eu queria saber do Dr. Adalberto como é isso, se já se chegou ou não a um número.

Eu não consegui entender bem essa questão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Vamos passar a palavra ao Dr. Adalberto e, depois, se for o caso, ao Dr. Márcio.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA** - Não é preciso. Eu quero ouvir o Dr. Adalberto. A pergunta, inclusive, foi direcionada a ele.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Caminhando, então, para o final da nossa audiência pública, damos a palavra ao representante do TCU.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Inicialmente, gostaria de dizer que o TCU é o órgão auxiliar do Congresso Nacional. Para nós, além de uma obrigação, é um prazer vir aqui compartilhar informações e fazer uma prestação de contas ao titular do controle externo. Mais do que isso: o Tribunal detém uma série de informações que, com certeza, são úteis para os Srs. Parlamentares.

Gostaria de ressaltar também que a fiscalização de primeira ordem, aquela na concessionária, é realizada pela agência reguladora. O Tribunal faz uma fiscalização

[P26] Comentário: Sessão:0143/09  
Quarto:25 Taq.:Rosana Rev.:



de segunda ordem, ou seja, observa o desempenho da agência reguladora, vê se ela está fiscalizando bem.

A par disso, nada impede que, eventualmente, num caso de exceção — já existe acórdão do Tribunal para este caso, inclusive o Relator desse acórdão foi o Deputado Humberto Souto, na época Ministro do Tribunal de Contas —, o Tribunal possa ir, sim, a uma concessionária para verificar o cumprimento do contrato de concessão, não as particularidades da concessionária.

O Tribunal foi às concessões de rodovias federais, antes da criação da ANTT, em virtude de as auditorias do Tribunal terem identificado que essa questão das concessões estavam sem controle nenhum por parte do Governo. Havia no DNER, à época, um departamento de outorgas, no qual a fiscalização ficava por conta de uma só pessoa, que era terceirizada.

O então Presidente do Tribunal, Ministro Humberto Souto, criou uma gerência de projeto, composta por um grupo de auditores, só para fazer levantamentos e ir a todas as concessionárias verificar como estava sendo cumprido o contrato de concessão.

Fizemos auditoria em todas essas concessionárias, inclusive na Ponte Rio—Niterói, mais ou menos em 2000, e fomos ao DNER, que disse que tinha perdido todos os documentos da licitação dessa primeira etapa numa fase de transição. Boa parte desses documentos estava no TCU. Havia cópias no Tribunal porque elas nos foram encaminhadas. Então, esse grupo, que se dedicou a fazer auditorias nessas concessões antes de a ANTT entrar em operação, levantou todos esses fluxos de caixa, em parceria até com as concessionárias. Nas auditorias, pegamos informações e montamos esses fluxos de caixa. Posteriormente, todos esses fluxos de caixa montados foram passados para a ANTT, ainda na gestão do Dr. José Alexandre, e a partir daí foi evoluindo.

Estou colocando esse histórico para falar que o Tribunal vem acompanhando, há muito tempo, essa questão das concessões de rodovias em todas essas partes.

Dentro dessa questão do acompanhamento vem a pergunta do Exmo. Sr. Deputado Nelson Bornier, se existe a possibilidade de alteração, de mudar o objeto do contrato. Não, não existe essa possibilidade. Isso seria quebra contratual e não existe a possibilidade de alteração do objeto do contrato.



Agora o contrato de concessão, como qualquer outro, é administrativo. Sendo um contrato administrativo, ele pode ser alterado, conforme prevê o Direito Administrativo.

Então, há uma nova praça de pedágio nessas concessões antigas que, penso eu, estou falando como técnico agora, não poderia existir. Entretanto, pode haver um desmembramento de uma praça de pedágio. Isso já foi entendimento do Tribunal quando apreciou uma alteração na Rodovia Presidente Dutra, em Jacareí.

Havia uma praça, em Parateí, que cobrava pedágio em Parateí Sul e Parateí Norte. Essa praça foi desmembrada em virtude do engarrafamento que ocorria naquela região. Como houve uma dificuldade de aumentar a construção de novas cabines de pedágio, eles deslocaram o pedágio para próximo de Jacareí. Com isso, criaram uma nova praça, em Parateí, compondo um complexo.

Na época, o pedágio que era 4 reais e 50 centavos, somando nessas praças assim...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - É, com os mesmos usuários e cobrando 4 reais e 20 centavos. Nesse caso, houve...

**(Não identificado)** - Sim, mas essas duas praças passaram a ser utilizadas.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Olha, quem percorreu toda a extensão da Nova Dutra ganhou um desconto de 30 centavos. Entretanto, com esse desmembramento, houve, sim, um acréscimo de usuário, que permitiu, à época, à Nova Dutra oferecer um desconto, na tarifa básica de pedágio, de 30 centavos. O Tribunal foi fazer uma auditoria, por solicitação do Congresso Nacional, de uma Comissão da Câmara dos Deputados, para verificar se estes 30 centavos estavam mantendo o equilíbrio econômico-financeiro.

O Tribunal foi verificar e identificou que não estava mantendo equilíbrio, que se deveria dar um desconto de, pelo menos, mais 30 centavos. Por quê? Porque essa alteração de configuração pegou novos pagantes que se desviavam para outra estrada, bem como o usuário que saía da direção de São José dos Campos para São Paulo; quando este chegava depois de Jacareí, tinha 2 opções: ir para a Ayrton Senna ou continuar na Nova Dutra. Se continuasse na Nova Dutra, anteriormente iria pagar 4 reais e 50 centavos, se fosse para a Ayrton Senna, iria pagar 5 reais e



40 centavos. Com essa nova configuração, já pagaria 2 reais ali em Jacareí. Então, a opção de seguir na Nova Dutra passaria a ser 2 reais e 20 centavos, e pela Ayrton Senna, 5 reais e 40 centavos. Então, houve uma recomposição do tráfego da Nova Dutra.

É interessante destacarmos que o Tribunal, naquela época, para verificar essa continuidade de tráfego, foi à Nova Dutra e viu o sistema informatizado de contagem de tráfego. Pegou esses dados da própria Nova Dutra e fez uma auditoria para verificar se o sistema dela estava certificado. Certificando isso, pegou esses dados. Acreditamos que é verdade, foi comprovado que realmente a Nova Dutra estava tendo um tráfego acima. Quer dizer, existem formas de se verificar essa questão.

Exemplo também dessa questão, Deputado, é o contrato que vou lhe encaminhar e a decisão do Tribunal no acórdão de Viúva Graça — ali, indo para a Seropédica. V.Exa. me solicitou a decisão.

É bom esclarecer também que existe acórdão do Tribunal no sentido de que essa regulação fica por parte da ANTT. Entretanto, ele colocou algumas premissas. Qual foram as premissas? De manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, do interesse público, que se vai valer de uma diminuição do valor do pedágio, e que não haja cobrança de pessoas que usam aquele trecho regularmente. É o caso de Seropédica. O pessoal de Paracambi se desloca para a região de Seropédica por causa da universidade. Quer dizer, utiliza regularmente. Bem como o bairro é afastado.

Então, ali a ANTT tem que prover alguma forma, se for autorizar essa cobrança, esse desmembramento da praça, para não haver prejuízo para os moradores que utilizam regularmente aquela via, ou seja, cadastro, qualquer outra forma que o órgão regulador entender pertinente.

Vou encaminhar para V.Exa.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Dr. Adalberto, só para aproveitar o gancho, pois tenho grande interesse, porque sou dessa área: esse caso de Seropédica já foi confirmado, analisado e discutido na plenária?

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Já foi discutido, já foi analisado. Já existe acórdão do Tribunal. Vou encaminhar, conforme for solicitado.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - V.Exa. está solicitando, Deputado Simão Sessim?

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Não, era só para saber, porque lá é um absurdo. Eles saem para comprar pão e têm de pagar pedágio.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Mas, Deputado Simão Sessim, é isso que vamos encarar agora na Viação e Transportes, com a Nova Dutra. É a mesma coisa, a criação de novas praças; de repente, vamos andar dentro da própria cidade pagando pedágio.

**O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM** - Eu convido o Dr. Bernardo para ir comigo, sou daquela região. Em Seropédica, a pessoa sai de casa para comprar pão e paga pedágio; quando volta para casa, paga pedágio. É um absurdo. Está lá o pedágio parado há muito tempo, o Tribunal está examinando. Lamentarei se chegarem à conclusão de que pode cobrar esse pedágio.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Dr. Adalberto, precisamos continuar, porque a Ordem do Dia já começou e já estamos passando do tempo.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Sobre a questão levantada pela Exma. Sra. Deputada Solange Almeida, o número máximo de veículos equivalente, penso eu que ainda não alcançou, porque esse número máximo, segundo as projeções, Deputada, deveria ser próximo do termo contratual. E esse número é o ofertado pela concessionária. Quando se faz um processo de licitação, o Governo faz os estudos econômico-financeiros e coloca o que ele acha que vai acontecer. Mas, depois, quando a concessionária ganha, ela assina o que ela ofertou, a proposta dela.

Inclusive, essa proposta econômico-financeira, de acordo com a Instrução Normativa nº 46 do Tribunal, é encaminha para o Tribunal. Esses primeiros lotes não foram encaminhados, porque o Tribunal não tinha *expertise* na época para fazer o acompanhamento econômico-financeiro *pari passu*, mas os novos já são encaminhados ao Tribunal, que verifica a consistência desse fluxo de caixa.

Sobre as soluções, sobre possibilidades de se melhorar a prestação de serviço, conforme V.Exa. solicitou, já foi determinado pelo Tribunal, a partir do processo da concessão da BR-116, Rio-Bahia, o processo de revisão periódica, que permite um contrato mais justo, como no setor de distribuição de energia elétrica,





onde as condições são repactuadas periodicamente, de 4 em 4 anos, de 5 em 5 anos. Evita-se um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, evita-se prejuízo para o usuário, evita-se um ganho por parte do concessionário acima do que foi pactuado. E também, como disse o Dr. Bernardo, um Programa de Exploração da Rodovia — PER mais flexível, onde se vai buscar qualidade de serviço.

São contribuições que, com certeza, a Agência e o Tribunal vêm discutindo há muito tempo e que estão sendo implementadas para as próximas concessões.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE ALMEIDA** - Dr. Adalberto, já que o senhor não tem certeza se já foi... Acho que o Dr. Márcio tem razão, entendi agora o novo mecanismo, porque eu não tinha ideia a esse respeito. Na verdade, quem dá o fluxo é a concessionária vencedora, no caso, porque cada uma apresenta seu fluxo, sua previsão de fluxo. Então, quando ela vence o certame é que é ditado o possível fluxo de veículos.

Se o senhor pudesse se certificar dessa posição, porque acredito que o Dr. Márcio já tenha conhecimento e que isso está realmente abaixo.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Correto.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra...

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Sr. Presidente, gostaria de solicitar a V.Exa., em que pese pertencer a outras Comissões — estou aqui apenas como convidado —, que encaminhasse ao meu gabinete uma cópia, na íntegra, da ata desta audiência e também do que o representante do TCU vai mandar para a Comissão, que é este imbróglio da BR-465, entre o Município de Seropédica e Paracambi. Nós solicitamos e S.Sa. vai encaminhar. Por não pertencer à Comissão, peço a V.Exa. que encaminhe uma cópia para mim, assim como das notas desta audiência pública.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - V.Exa. será atendido. Solicito apenas que encaminhe ofício à Comissão.

Quero agradecer a participação ao Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, ao Sr. Márcio Roberto de Moraes Silva,



Presidente da Concessionária Ponte S.A., e ao Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário de Fiscalização de Desestatização do TCU.

Agradeço também a presença aos Parlamentares, especialmente os da bancada do Rio de Janeiro, que hoje veio em grande número participar desta reunião, demonstrando que realmente é um fato importante para o Estado, como de resto é para todo o País.

Antes de encerrar os trabalhos, concedo a palavra ao Deputado Alexandre Santos.

**O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS** - Sr. Presidente, minhas palavras vão ao encontro das suas no sentido de agradecer ao Dr. Adalberto Santos de Vasconcelos, ao Dr. Bernardo Figueiredo e ao Dr. Márcio Roberto de Moraes Silva por estas explicações, por estas pontuações. Agradecemos também a V.Exa. pela realização deste evento.

Quero fazer uma análise, já que o Dr. Adalberto falou que hoje, numa análise das concessões, a ANTT poderá, junto com o TCU, fazer com que se revejam os valores das concessões.

Acho, quanto à Ponte Rio-Niterói, que haveria necessidade inclusive de uma outra ponte — diria assim —, em face do momento que estamos passando e do fluxo enorme de veículos. Vejo que poderemos ter não só essa, mas outras obras se fizermos uma análise do que foi destacado em relação aos valores de inflação daquela época, de correção monetária, e das correções hoje. Talvez já possamos pensar, em um outro momento, não só nas alças de acesso, mas em uma grande obra para fazer com que a população do Rio de Janeiro possa usufruir mais e melhor o seu dia-a-dia no ir e vir do trabalho, pagando uma tarifa mais justa e mais correta.

Queria agradecer a V.Sas. os momentos que nos concederam aqui e aos Deputados o comparecimento a esta minha solicitação. Mais uma vez, parablenizo V.Exa., Sr. Presidente, pela realização da presente audiência.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Nós é que agradecemos a V.Exa. e o cumprimentamos.

**O SR. DEPUTADO NELSON BORNIER** - Sr. Presidente, permita-me registrar a presença de uma figura do nosso Estado, o ex-Senador Hydekel de Freitas, duas



vezes Prefeito do Município de Duque de Caxias, que hoje visita o Congresso Nacional. S.Sa. é um amigo da bancada do Rio de Janeiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos a presença.

Vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a reunião deliberativa que será realizada amanhã, quarta-feira, dia 25, às 10h, no Plenário nº 9.

Está encerrada a presente reunião.