



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: 0740/09	DATA: 02/06/2009
INÍCIO: 14h55min	TÉRMINO: 17h00min	DURAÇÃO: 02h06min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h06min	PÁGINAS: 46	QUARTOS: 25

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR – Diretor do Colegiado da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em substituição ao Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da ANTT. PEDRO ANTÔNIO JONSSON – Diretor-Presidente da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio – CON CER. CARLOS LOPES DE ARAÚJO – Consultor da Companhia de Concessão Juiz de Fora-Rio – CON CER. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR – Diretor do Colegiado da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS – Diretor-Técnico da Secretaria de Fiscalização e Desestatização do Tribunal de Contas da União – TCU.

SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre a aplicação dos recursos provenientes da cobrança de pedágio na rodovia BR-040/MG/RG.
--

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens. Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis. Há falha na gravação.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Declaro aberta a presente reunião de audiência pública, destinada a obter esclarecimentos sobre a aplicação dos recursos provenientes da cobrança de pedágio na rodovia BR-040/MG/RG.

O requerimento é de autoria do Deputado Paulo Rattes.

Convido para tomarem assento à Mesa os seguintes convidados: Sr. Mário Rodrigues Júnior, Diretor do Colegiado da Agência Nacional de Transportes Terrestres, substituindo o Sr. Bernardo Figueiredo, Diretor-Geral da ANTT; Sr. Francisco Giusepe Donato Martins, Diretor-Técnico da Secretaria de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União; e Sr. Pedro Jonsson, Diretor-Presidente da Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio.

Comunico aos Srs. Deputados que o Sr. Marcelo Borges, Superintendente Regional do DNIT no Estado do Rio de Janeiro, declinou do convite de participar desta reunião, por meio de ofício, considerando que o DNIT não tem competência para tratar de assuntos ocorridos à época do extinto DNER, cujos direitos e obrigações foram passados para a União.

Informo que estão previstas para esta semana as seguintes reuniões: amanhã, quarta-feira, dia 3 de junho, às 10h, reunião deliberativa da Comissão; quinta-feira, dia 4 de junho, às 10h, reunião de audiência pública para obter esclarecimentos sobre a negociação dos contratos firmados entre a Brasil Telecom e entidades filantrópicas que receberam contribuições por meio das contas telefônicas, as quais correm o risco de serem extintas após a aquisição da empresa pela Telemar. Entre os convidados está o Ministro Hélio Costa.

Antes de começar a reunião, informo que o tempo reservado para cada convidado é de 20 minutos. Porém, se quiserem otimizá-lo, ou seja, usar menos tempo, poderão fazê-lo. Não devem, no entanto, usar mais tempo em relação aos demais convidados. Cada Deputado inscrito, inclusive o autor, disporá de 3 minutos para interpelar os convidados.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Sr. Presidente, inicialmente, deixo registrado meu protesto contra a ausência do Superintendente Regional do DNIT no

[MLCC1] Comentário: Supervisor.:Maria Luíza

[p2] Comentário: Sessão:0740/09 Quarto Taq.:Carla Rev.:



Estado do Rio de Janeiro. A competência dele continua. Ela não se extinguiu, absolutamente, quando foi extinto o DNER. A competência dele é fiscalizar a rodovia e verificar os problemas existentes. Ele deveria estar presente. Fica registrado o meu protesto. Mandarei, por ofício, o meu protesto contra a ausência dele.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Esta Comissão se associa às palavras de V.Exa.

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Sr. Presidente, como Deputado do Estado do Rio de Janeiro, mais precisamente como representante da Região Serrana, que é cortada pela Rodovia Washington Luís, também me associo ao protesto do Deputado Paulo Rattes contra a ausência do Dr. Marcelo Cotrim Borges. É um absurdo ele declinar do convite para participar de uma audiência tão importante como esta. Essa estrada é de fundamental para toda a nossa região.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - A Presidência se associa às palavras dos Srs. Deputados.

Peço ao secretário da Comissão que tome as devidas providências. No meu entendimento, na condição de representante de um órgão federal, ele deveria estar presente. Fizemos um convite para tratar de assunto cuja competência, independentemente do período, é de responsabilidade do DNIT.

Passo a palavra ao Sr. Mário Rodrigues Júnior, Diretor do Colegiado da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O SR. DEPUTADO ALEXANDRE SANTOS - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Sr. Presidente, sugiro a V.Exa. que ouçamos em primeiro lugar o Diretor-Presidente da CON CER. Ele poderá falar inicialmente sobre o requerimento e as questões levantadas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Não há problema algum em invertermos a ordem.

Concedo a palavra ao Sr. Pedro Antônio Jonsson.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Sr. Presidente Rômulo Gouveia, senhoras e senhores, na semana passada nós fomos procurados pelo engenheiro Marcelo Cotrim. Ele fez uma comunicação ao nosso Presidente e a nós, por meio de ofício, para tentar ver de que forma poderia ajudar, já que havia assumido o cargo



há apenas 1 mês e não dispunha de informações. Mas ele se prontificou a vir em outro momento à Comissão para prestar esclarecimentos.

O DER transferiu para a Agência todos os encargos e toda a fiscalização. Então, ele não tem participação, não tem conhecimento. Mas se colocou à disposição. Inclusive ele ligou para o Deputado Sílvio, nosso Presidente, para poder tentar esclarecer e até mesmo se colocar à disposição, se fosse necessária a presença dele. Mas ele não tinha documento, não sabia o porquê e não sabia por que estaria vindo aqui. É uma questão de não atrapalhar a Comissão neste momento de suma importância para o Rio de Janeiro, para o departamento e até mesmo para a Agência.

Ele até entrou em contato conosco, colocando-se à disposição, se fosse necessário. Ele estava lá há apenas 1 mês. E o próprio DNIT, hoje, não tem gerência nenhuma. É a Agência que cuida disso. É só uma questão de...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Deputado Alexandre Santos, aproveito a observação de V.Exa. para, inclusive, registrar o Ofício nº 398, do DNIT, do Sr. Marcelo, que se diz honrado... E com os esclarecimentos de V.Exa...

Só acho que, pela importância do tema... Como V.Exa. e o próprio Presidente, Deputado Sílvio, que acaba de chegar... Se ele manteve contato, então já demonstrou... Mas mesmo assim fica aqui o registro da necessidade e da importância... Se não for para falar sobre o assunto, para tomar conhecimento. Esta audiência de hoje seria um aprendizado para quem está chegando. A pior coisa do mundo para o gestor público é a omissão. E a ausência, em relação a um tema tão importante, prejudica até o próprio conhecimento. Como houve uma transição, como a concessão veio do antigo DER para o DNIT, como o Sr. Marcelo assumiu há 30 dias, nada melhor do que esta Casa, que é um local de grande aprendizado, para que ele pudesse tomar conhecimento... A intenção do autor, Deputado Paulo Rattes, é contribuir para a aplicação dos recursos e para que a população beneficiada, que paga os tributos, tenha um serviço de qualidade. Mas fica aqui a observação de V.Exa., que é um Deputado atuante e representa muito bem o Estado do Rio de Janeiro nesta Casa.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Boa tarde, Sr. Presidente, Srs. Deputados.

[P3] Comentário: Sessão:0740/09 Quarto
Taq.:Odilon Rev.:



Esclareço que, após a criação da Agência, toda regulamentação e fiscalização pertencem à ANTT. Hoje a fiscalização de todas as rodovias concedidas, no que tange à sua fiscalização e regulamentação, cabe à ANTT.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - O autor do requerimento sugeriu que houvesse inversão. Para a Mesa não há nenhuma dificuldade, Deputado Paulo Rattes.

Iniciamos com o Sr. Pedro Antônio Jonsson, Diretor-Presidente da Companhia de Concessão Rodoviária de Juiz de Fora. S.Sa. dispõe de 20 minutos para a sua exposição.

O Presidente, Deputado Sílvio Torres, está presente. Agradeço a S.Exa. a oportunidade de presidir os trabalhos.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Sr. Presidente; Sras. e Srs. Deputados; Sr. Mário, Diretor da ANTT; demais presentes no plenário desta Casa: primeiramente agradeço ao Deputado Paulo Rattes por ter provocado o assunto e pela oportunidade de as concessionárias e a própria Agência comparecerem a esta Casa e não só prestar os devidos esclarecimentos às suas indagações, mas também...

O tema "concessão rodoviária" ainda é novo. Temos 13 anos de existência. Eu acho que encontros e debates como este são importantes, inclusive para melhor entendimento de todos e para o nosso aprimoramento.

Eu quero chamar o Dr. Araújo, porque nós vamos fazer uma explanação em transparência para responder todos os quesitos. Logo em seguida, coloco-me à disposição de todos para responder qualquer tipo de indagação que se fizer necessária.

O SR. CARLOS LOPES DE ARAÚJO - Boa tarde a todos.

Sou consultor da CON CER. Fizemos uma pequena apresentação para poder esclarecer tudo o que identificamos ser os questionamentos apresentados pelo nobre Deputado Paulo Rattes.

(Segue-se exibição de imagens.)

O primeiro questionamento identificado. O pedágio da BR-040 subiu 366% contra uma inflação oficial de 186% no mesmo período. A resposta da CON CER é a seguinte: existe em todo processo de fiscalização e gerenciamento das



concessionárias 2 tipos de variações nos preços da tarifa. O maior sempre é exclusivamente devido não à inflação, mas à variação de custos incluídos na tarifa de pedágio. É o reembolso pela variação de preço dos insumos de mercado que independem da concessionária. Isso não gera resultado nem prejuízo, simplesmente restabelece o preço inicial.

Temos, em princípio, 3 índices, muito familiares a todos nós: o IPCA, que reconhece a inflação média do País; o IRT — Índice de Reajuste Tarifário; e o IGPM. Colocamos o IRT comparativamente com o IGPM e o IPCA, que são os mais conhecidos do público em geral.

O IPCA é uma cesta que representa a média de inflação do País. O IRT contém uma cesta muito mais representativa da variação dos custos de uma concessionária porque é um índice médio, publicado pela Fundação Getúlio Vargas e leva em conta as obras de terraplanagem, de arte especiais, que é o concreto, mão de obra, que é serviço de consultoria, e a variação do pavimento, principalmente o asfaltamento. O IGPM é uma outra cesta, também publicada pela Fundação Getúlio Vargas.

De maneira geral, o IRT — Índice de Reajuste Tarifário está entre o IPCA e o IGPM. Isso se verificou ao longo destes 12 anos de concessão no País.

Então, no período, a variação do IRT... Vejam bem. Chamo de período a apresentação da proposta, o preço base da concessão em abril de 1995, antes do início da concessão, em março de 1996.

Deputado, no cálculo, não sei bem, mas aparentemente há um erro com os 366%: faltou diminuir 1. São 266%, no período. Nós chegamos a 201%, é próximo, mas não é tão discrepante quanto 366%. Isso varia exatamente em relação ao período que ele considerou. Consideramos em relação a agosto de 2006. A tarifa da CON CER varia todo mês de agosto. Todo agosto ela é reajustada. O último reajuste foi em agosto de 2008.

O Dr. Pedro chama a atenção para o fato de que é maior porque ele pegou a correção aparente, que é a tarifa vigente hoje e a tarifa vigente na apresentação da proposta. Aí, ela tem acrescida 2 mecanismos: de reajuste, que eu estava falando; e a revisão de tarifa, que é o aumento real das tarifas, ou uma redução, se for o caso, em razão da modificação das condições inicialmente contratadas.



Por exemplo, se antes havia ISS e eu tiro o ISS, a tarifa se reduz, em termos reais; se incluo uma obra nova, a tarifa pode aumentar, em termos reais.

Então, naquele 366%, há 2 impactos: o reajuste e a revisão de tarifa por modificação do escopo inicial.

Apresentamos essa primeira lâmina apenas para mostrar que o Índice de Reajuste Tarifário — IRT está bem próximo do IPCA e um pouco mais baixo do IGPM.

Quanto ao segundo questionamento identificado, em 1997, o primeiro aumento incidiu sobre este valor. O resultado foi que, em apenas 1 ano, com moeda estável e inflação baixíssima, a tarifa de pedágio subiu em excessivos 5,1%.

Na realidade, pelos nossos cálculos, como dissemos, houve 2 impactos: um do reajuste, medido pelo IRT; e outro do aumento real das tarifas. Então, segundo nosso cálculo, há 32% de aumento, devido ao IRT — ressaltando mais uma vez que ele se situa entre o IPCA e o IGPM — mais um aumento real de 15%.

Por que esse aumento real de 15%? Porque o modelo inicial posto no edital previa uma praça de pedágio antes da saída para a Rio-Teresópolis. No momento da implantação, houve uma reclamação grande da comunidade, e o DNER, à época, estudou o problema e resolveu por bem eliminar essa praça de pedágio. No momento em que se elimina uma praça de pedágio, evidentemente tem de ser restabelecido o equilíbrio, e com o aumento da tarifa que representou 15%.

O pedágio funciona mais ou menos como um condomínio. Pega-se todos os custos previstos e os rateia entre os pagantes. Se se tem mais pagantes, a tarifa cai; se tem menos pagantes, a tarifa sobe.

Há que se esclarecer que não é o tráfego real, mas o tráfego previsto na proposta. Então, se a concessionária tem um tráfego real menor do que o previsto, ela receberia menos do que estava previsto.

Outro questionamento. O pedágio era de 1,91 e 1,96 e subiu para os atuais 7,20.

É mais ou menos a mesma explicação. Apenas que em vez de ser do primeiro ano é do total da concessão, ou seja, dos 12 anos da concessão.



A tarifa inicial de pedágio era 1,91, em abril de 1995. Na realidade, ela teve um aumento pela eliminação da praça, passando para 4,81 devido ao reajuste da IRT, além da duplicação do trecho para Juiz de Fora.

Então, novamente aqui, ela teve 1,91, preço de abril de 1995, mais 25% de aumento real por 2 motivos — a eliminação da praça do P-4 e a duplicação de Juiz de Fora — e um reajuste de 201% devido à variação dos índices da Fundação Getúlio Vargas para terraplanagem, obra de arte especial, pavimentação e mão de obra.

Os motivos de apresentação dessa proposição são para que não parem dúvidas sobre o custo de pedágio e onde os lucros são aplicados?

É excelente essa pergunta porque dá oportunidade à concessionária demonstrar devidamente o que está acontecendo com a sua concessão até hoje. Esses dados, diferentes dos outros a que nos referimos com valores previstos para cálculo da tarifa, são valores reais, valores tirados do balanço da concessionária.

As entradas da concessionária até abril de 2009 montam 1 bilhão, 389 milhões, 663 mil e 670 reais. Desse total, 1 bilhão, 212 milhões e 531 mil reais vêm da arrecadação, ou seja, cobrança de pedágio. Outras receitas, como financeiras ou alternativas, 16 milhões e 541 mil reais. Hoje, o financiamento obtido no BNDES é de 177 milhões de reais — e falo milhões, porque fica mais fácil de entender e mais rápido.

Então, o total é de 1 bilhão e 300 milhões de reais. Onde foi colocado esse dinheiro? Ela colocou naquelas saídas ali representadas, que montam 1 bilhão e 507 milhões de reais. Onde está esse dinheiro? Em gastos e investimentos: 486 milhões de reais. Esses números são valores históricos. Porque, por exemplo, no ano 1, era esse valor, mas 12 anos depois, evidente que haveria uma correção muito maior, quase 3 vezes mais do que isso.

Além desses custos, outros custos com atendimento médico, atendimento mecânico, a arrecadação monta a 732 milhões de reais. Tributos (ISS, COFINS, PIS, Imposto de Renda), 149 milhões de reais. Amortização do pagamento do BNDES, obtivemos 177 milhões de reais e pagamos 139 milhões; aí há um saldo a pagar, evidentemente, mas monta a 1 bilhão e 507 milhões de reais.

[MSOffice6] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:5 Taq.:Antonio Morgado Rev.:



Por aí se vê: o que se recebeu menos o que já se gastou ainda dá um negativo de 118 milhões. E como foi suportado isso? Noventa e seis milhões são capital próprio da empresa e 22 milhões são lucros ainda não distribuídos. Por que não distribuídos? Porque, claro, aqui é o financeiro, o que foi desembolsado. Para efeito de lucro, é a depreciação que incide. Então, embora haja um lucro, considerando a depreciação, por falta de caixa, esse lucro ainda não foi distribuído. Não houve o chamado *payback*. Ele deve ocorrer no ano 10 ou 11. Estamos no ano 12 e ainda não foi retornado todo dinheiro para a companhia. Por quê? Porque o tráfego real, e isto vem do balanço real, é menor que o tráfego previsto pela concessionária.

Quando será construído o novo trecho Rio-Petrópolis? Realmente, esse trecho, um pouco mais do que está escrito aí, como previa o contrato inicial, era para ser executado no biênio 2006/2007 — 10 anos depois do início da concessão. Foram feitos investimentos, como estavam previstos, ao longo de toda a rodovia, de todos os Municípios. Mas principalmente nas obras da Baixada, o projeto previsto foi ampliado pelo DNER. Houve então a necessidade de se fazer mais obras do que estava previsto, como o viaduto da Reduc, muito maior do que o previsto, hoje com 4 faixas, 5 faixas, no início da concessionária.

O DNER, à época, não concordou com o aumento da tarifa para compensar essas alterações. O que ele alegou? Alegava que o tráfego real estava menor do que o previsto. Toda obra de aumento de capacidade é definida em função do nível de serviço. Existe uma regra internacional de nível de serviços nas rodovias, isto é, quantos veículos passam por faixa na rodovia por hora. Então, como o tráfego real estava menor do que o previsto, evidentemente que, se a duplicação na subida da Serra estava prevista para 2006, teria de ser feito um pouco mais adiante, daí por que o DNER postergou essa obra na subida da Serra para não dar um aumento de tarifa. Ficou de manter uma monitoração sobre isso, num segundo período, quando assumiu a ANTT, para definir exatamente qual seria a data de execução das obras na subida da Serra.

Atualmente, agora em 2008, a CON CER já apresentou uma proposta de construção para a subida da Serra com o propósito de antecipar. Está previsto para 2012 a 2014. Hoje, a CON CER acredita, em função do tráfego e de todas as



dificuldades operacionais existentes na Serra de Petrópolis, que melhor será antecipar para 2011 a 2013. Esse trabalho vem sendo estudado pela ANTT. Ainda não houve um posicionamento, mas acreditamos que agora, na revisão de tarifas para 2009, ela irá se posicionar no sentido de antecipar ou não 1 ano. Antecipar mais do que isso hoje não é viável. Por quê? Porque, para começar as obras na Serra, em 2011, teremos de aprovar projetos, de ter liberações ambientais, e isso em menos de 1 ano, todos aqui sabem, não se consegue fazer.

Para facilitar a liberação ambiental, estuda-se no projeto da nova subida da Serra o menor impacto ambiental possível, com a possibilidade, inclusive, de se utilizar o traçado da atual descida, em condições muito melhores que a atual subida.

Por que a CONCERT, em consórcio com o Município de Petrópolis, não executou ainda a ligação entre os bairros de Bingen e Quitandinha, que resultaria num grande passo na melhoria do tráfego em Petrópolis? O consórcio com o Município de Petrópolis é uma obra de interesse municipal. Ela não está prevista no PER — Programa de Exploração da Rodovia que define tudo o que a concessionária tem a obrigação de executar.

A CONCERT entende, embora não esteja previsto no PER, que a obra realmente atende aos interesses do Município e propôs à ANTT incluir isso na revisão que vai ser feita em 2009. Mas é evidente que a CONCERT não tem liberdade para executar nenhuma obra que não esteja prevista no PER ou não tenha sido autorizada pela ANTT a incluir no PER.

Este questionamento é o último que identificamos. Isso obrigou os petropolitanos a pagarem um pedágio mais alto para custear a duplicação do trecho mineiro da estrada, enquanto o antigo DNER, numa mudança inexplicável de contrato, liberou a CONCERT do compromisso de fazer a pista da Serra de Petrópolis?

Não é bem correto isso, porque ela não liberou o compromisso de fazer a Serra, ela postergou, devido a um tráfego menor, até o momento que a ANTT, no caso agora, definisse como necessário em função do volume de tráfego naquele trecho.

O principal, que está por trás dessa questão, é a distribuição das obras entre os Municípios.

[p7] Comentário: Sessão:0740/09 Quarto
Taq.:Maria Teresa Rev.:



Mostramos o quadro abaixo. O usuário de uma rodovia não é visto como usuário de Petrópolis ou usuário de Juiz de Fora. Ele é visto como um usuário geral, não tem uma identificação de nenhum Município, de nenhum veículo, nem como usuário de um Município ou de outro. Ele é visto de maneira geral como um só usuário, como um usuário que se poderia chamar de difuso.

Então, a distribuição inicial, que estava no contrato de abril de 1995, se eu distribuir todos os investimentos já executados e por executar, a participação das obras de melhoramentos previstos em todos os Municípios seria de 53%. Ainda no contrato inicial, estava prevista a nova subida da Serra, no valor de 80 milhões, o que equivale a 19%. Vê-se que, além dos 53%, porque há muita obra na Baixada, ainda tinha 19% só para a nova subida na Serra, que continua dentro do programa que vai começar em 2011, como estamos propondo.

Além disso, como já havia dito inicialmente, quando foram fazer as obras da Baixada verificou-se que elas eram insuficientes e aumentou-se o valor de investimento e a quantidade de projetos a serem executados, que correspondem a 13%.

A duplicação de Juiz de Fora incluída no PER não fazia parte em agosto de 2001, representa 11%, e outras obras menores de melhoria ao longo de toda a rodovia representam 4%. Então, os 53% mais os 4% dão 57% que estão ao longo de todos os Municípios, vamos dizer assim. O Município de Petrópolis estaria com 19% de adicionais e, na Baixada, que também favorece Petrópolis, tem 13%. Sendo que Juiz de Fora, só com a duplicação, tem 11%.

Foi uma tentativa de esclarecer as informações identificadas. Espero que tenha atendido.

Estamos à disposição, o Dr. Pedro e eu, para qualquer outro novo esclarecimento.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Na realidade, complementando o que o Dr. Araújo fez nesta apresentação, foi exatamente seguindo o roteiro dos questionamentos.

Eu gostaria de dizer só mais uma palavrinha sobre o conceito das concessões de rodovias no Brasil.



Quanto à comparação da situação do nosso País com as concessões na Europa e nos Estados Unidos, gostaria de deixar registrado que o conceito que o Governo Federal adotou nas concessões no Brasil é diferente das de fora. Por quê? Porque as concessões das estradas tanto na Europa como nos Estados Unidos ocorreram no sentido de dar mais velocidade. Elas têm o conceito inclusive de rodovia fechada. Paga-se exatamente pelo trecho que se utiliza. No Brasil, quando o Governo lançou os investimentos em concessionárias, resolveu abrir as concessões de suas estradas, fez exatamente com o propósito de investimentos. Ele não tinha capacidade de investir nas rodovias, e abriu. Tanto é que hoje as rodovias são abertas. Nós devemos, na administração das nossas rodovias nos novos Municípios que cortam 9 situações, sempre estar em negociação, porque a rodovia não é fechada.

A Baixada Fluminense, por exemplo, embora tenha uma velocidade de tráfego, se não tivéssemos feito os investimentos, hoje, a artéria principal, importante, que é a BR-040, que começa em Brasília e termina no Rio de Janeiro...

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - V.Sa. me permite?

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Pois não.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Ela não cobra pedágio.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Nobre Deputado, o que estou querendo deixar registrado é que o conceito da criação é diferente, porque o certo seria quem usar exatamente entrar e pagar. Só que é uma rodovia aberta. Então, não se tem como fazer. Se por acaso não tivéssemos feito investimentos na Baixada — se disséssemos que não iríamos investir e deixássemos duas para ir e duas para vir, não tendo feito aqueles viadutos —, com o número de tráfego que há hoje, congestionaria tudo. Então, o conceito é diferente.

Obviamente, se, por acaso, o Governo resolver mudar o conceito, fechar, isolando os Municípios e colocando a rodovia de longo termo, igualar-se-ia exatamente ao conceito das rodovias europeias.

Então, deixo este registro e coloco-me à disposição para qualquer questionamento que porventura houver.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Deputado Paulo Rattes.

[p8] Comentário: Sessão:0740/09 Quarto
Taq.:Gilberto Rev.:



O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Sr. Presidente, nós vamos iniciar agora os questionamentos?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Não. Primeiro vamos ouvir os demais para, em seguida, ouvir V.Exa. e os outros Deputados.

Com a palavra o Sr. Mário Rodrigues Júnior, Diretor do Colegiado da Agência Nacional de Transportes Terrestres, e, por último, o Sr. Francisco Giusepe Donato Martins, representante do Tribunal de Contas da União.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Mais uma vez, boa tarde a todos.

Vou fazer um breve histórico do que é a Agência hoje. A Agência foi criada com a finalidade de regulamentar e fiscalizar todo o modal de transporte terrestre, ou seja, nas suas principais condições, ferrovias e rodovias. Temos dutovias, as linhas de ônibus de passageiros, hoje estamos com a finalidade de montar um modelo da concessão do trem de alta velocidade, que vai ligar São Paulo ao Rio de Janeiro, além de vários estudos que fazemos para regulamentar todo o transporte terrestre.

Voltando à área rodoviária, um dos assuntos discutidos aqui, especificamente a CON CER, a ANTT, hoje, tem 13 concessões. Para os senhores terem ideia, ao final de 2007, a ANTT fiscalizava e regulamentava 1.500 quilômetros de rodovias. Hoje, estamos com 4 mil quilômetros de rodovias. Foi feita, durante o ano de 2007 e 2008, a implantação de mais de 2.500 quilômetros. A Agência está preparando, deveremos estar prontos para este ano ainda, mais 4 mil quilômetros de rodovias concedidas, nos Estados de Espírito Santo, Minas Gerais e Santa Catarina.

Tivemos um crescimento muito forte no que tange à responsabilidade da ANTT. Mas na nova gestão, da qual faço parte — entramos em julho, o Bernardo e eu —, reestruturamos a Agência, trocamos todos os superintendentes, montamos uma equipe técnica. Hoje estamos reforçando, apoiando, por uma licitação que iremos publicar, a supervisão das concessões. Nós estamos nos estruturando, porque sair de 1.500 quilômetros para 8 mil, num prazo de 2 anos, é um salto muito grande! Hoje, apesar de todas as trocas e substituições, a estrutura é a mesma.

Com relação à CON CER, não só na CON SER, mas também em todas as concessões, existe o PER — Programa de Exploração da Rodovia. Esse PER é feito num modelo inicialmente previsto quando se vai licitar. A concessão, durante 25



anos, vai sofrer alterações, com certeza, e várias necessidades de cada região ou de cada particularidade de uma rodovia são avaliadas pela ANTT. Por isso, há ajustes de novas obras, postergação de obras. Enfim, em função da necessidade real da via, estudamos a prioridade para melhor aplicar os investimentos.

Como o Pedro Jonsson disse, a nova pista da subida da Serra era prevista inicialmente para 2006. Mas com a necessidade muito forte de investimentos na Baixada Fluminense, na época, decidiu-se **postergar** a obra da Serra e aplicar em investimentos na Baixada.

Às vezes, todos questionam: como, hoje, a ANTT encara os contratos antigos, herdados, e os novos contratos de concessão? Decidimos, então, partir para um estudo de repactuação dos contratos antigos. Ou seja, estamos estudando todos os contratos, remodelando-os, fazendo os levantamentos necessários para que possamos fazer a repactuação desses contratos.

Qual é a ideia inicial? Respeitamos as bases iniciais do contrato na sua totalidade, e tudo o que é novo, que vai entrar na concessão — ou seja, novas obras, não as já previstas no PER —, toda nova condição, toda nova necessidade vai ser feita com preços da época, com uma TIR — Taxa Interna de Retorno recalculada, com o tráfego recalculado, ou seja, de acordo com o novo panorama de concessões do País.

As antigas concessões foram feitas em épocas muito distintas das atuais, quando o risco-país era muito grande, o dólar era muito alto, tinha-se uma projeção de crescimento muito grande. Hoje trabalha-se com a TIR da época, preço de ajuste da época, tendo como base a tabela do DNIT, e tráfego real.

Nessa repactuação, também vamos estipular uma revisão, a cada 5 anos, de todas as condições do contrato, porque é humanamente impossível planejar e projetar acontecimentos durante 25 anos.

Senhores, coloco-me à disposição. Infelizmente, o Bernardo não pôde vir, mas a ANTT está à disposição e, na hora em que for necessário, estará presente para responder a todas as perguntas. Eu não vou entrar no mérito dos números de reajuste porque a CON CER já o fez. Basicamente, temos uma...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

[P9] Comentário: Sessão:0740/09 Quarto
Taq.:Madalena Rev.:



O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Não. O reajuste tem uma cláusula contratual. Tem-se uma fórmula paramétrica e índices determinados de pavimentação, sinalização, mão de obra de consultores, enfim, índices oficiais de governo. Então, no reajuste anual, corrige-se isso de acordo com esses índices. Existe uma fórmula paramétrica que corrige esse índice.

A outra novidade é que, quando se antecipa ou retarda uma obra, essa tarifa tanto pode subir como descer. Se estiver programado que a concessionária não executará uma obra e não tiver outras novidades que causem dispêndio, ela vai reduzir a tarifa, porque, no ajuste do ano seguinte, se não cumpriu o previsto no contrato, fazemos um ajuste de contas. Se a concessionária não cumpriu, nós descontamos, e a tarifa vai baixar.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Não, não tem Deputado. Mas entraram outros investimentos no lugar, e hoje podemos até comprovar isso, não só com as obras, fisicamente, mas com os relatórios que estão à disposição de qualquer um dos senhores. Simplesmente temos tudo registrado.

Vamos imaginar que se antecipe a obra de 2011 — é um pedido da CONCERT — para antecipar a subida da Serra. A ANTT autorizou a concessionária a executar o projeto. Ela vai ter que apresentar o projeto, as licenças ambientais, e nós vamos avaliar a necessidade. Todos nós sabemos que a necessidade é real. Então, isso deve acontecer.

Mas vamos imaginar que se colocou na tarifa a execução dessa obra. Se ele não cumpriu, no reajuste seguinte vai ser descontado. É nossa obrigação fazer isso. É lei. Repito: reajuste da tarifa, índices legais e, às vezes, aumento de tarifa em função de novas necessidades da rodovia.

De agora em diante, essas novas necessidades vão ser tratadas de forma diferente de antigamente, porque vamos recalcular, de acordo com a condição atual, momento bem melhor para o País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Com a palavra o Sr. Francisco Giusepe Donato Martins, Diretor Técnico da Secretaria de Fiscalização e Desestatização do Tribunal de Contas da União.

[P10] Comentário: Sessão:0740/09 Quart
Taq.:Madalena Rev.:



O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Agradeço o convite à Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, encaminhado pelo Deputado Silvio Torres, Presidente da Comissão. Agradeço ao Deputado Rômulo Gouveia, que está conduzindo os trabalhos, ao Deputado Paulo Rattes, responsável pelo requerimento, e aos demais Deputados presentes.

Trago um panorama do que o Tribunal fez ao longo deste tempo no acompanhamento das construções rodoviárias, detalhando um pouco mais o trabalho no âmbito do contrato de concessão da CON CER.

O acompanhamento do TCU nos processos de construção de rodovias federais está disciplinado na Instrução Normativa nº 46, de 2004. A análise é feita em 5 estágios, concomitantemente com os estudos de viabilidade técnico-econômica, mediante planilhas eletrônicas e demais documentos encaminhados pela ANTT.

No que diz respeito à concessão da rodovia Juiz de Fora-Rio de Janeiro, o Tribunal já realizou 3 trabalhos. O primeiro ocorreu em 1999, no âmbito do Processo nº 015789/99. Tratou-se de uma inspeção para verificar como foram utilizados os recursos provenientes da cobrança do ISSQN pelos concessionários de trechos rodoviários da primeira etapa do programa de concessões rodoviárias.

Por conta desse trabalho, o Tribunal manifestou-se por 3 vezes: na Decisão nº 281, de 2000; na Decisão nº 567, de 2002; e no Acórdão nº 168, de 2004, todas deliberações do Plenário do Tribunal.

Em 2003, foi realizada uma auditoria no âmbito da CON CER para verificar a pertinência dos valores de tarifas de pedágio na rodovia federal concedida. Por esse trabalho, o Tribunal se manifestou mediante o Acórdão nº 1.316, exarado em 2005, também pelo Plenário.

Mais recentemente, em 2007, a unidade técnica do Tribunal, a SEFID, fez uma representação para verificação do equilíbrio econômico-financeiro das rodovias federais que compõem a primeira etapa do programa de construções rodoviárias, tendo a deliberação sido exarada mediante o Acórdão nº 2.154, de 2007.

Vou detalhar um pouco mais cada um desses trabalhos, a fim de atender ao pedido encaminhado ao TCU.



No âmbito da Decisão nº 281, de 2000, o Tribunal determinou ao DNER — à época, era o DNER que estava sob a gestão do processo — que fizesse a revisão das tarifas de pedágio, contemplando tanto a nova conjuntura da instituição do ISSQN quanto a situação pretérita de cobrança indevida desse tributo. Nessa decisão, o Tribunal estabeleceu algumas diretrizes. Vou destacar algumas delas: que fossem considerados os valores indevidamente arrecadados a título de cobrança do ISSQN, como outras receitas não previstas, calculando o impacto no fluxo de caixa, de acordo com os mesmos critérios de atualização previstos nos contratos de concessão de cada concessionária — esse trabalho envolveu todas as concessionárias, à exceção da Ponte Rio-Niterói, então, atingiu também o contrato de concessão da CON CER; considerar como Outras Receitas não Previstas as importâncias arrecadadas a título de ISSQN desde 1º de janeiro de 2000, abatendo desse montante exclusivamente os recursos transferidos às administrações municipais cujas leis instituidoras do imposto apresentem regularidade e observem o princípio da anterioridade.

Já em 2002, por meio da Decisão nº 567, sob a gestão do ITT, foi feita uma determinação à Agência de que promovesse a revisão nos contratos de concessão a ser realizada na mesma época dos reajustes anuais, com o objetivo de reverter os valores indevidamente arrecadados pelo ISSQN, no exercício de 1996 a 1999, na forma de descontos sobre a tarifa de pedágio pelo período de 1 ano. De modo que o valor total do desconto praticado nesse período seja correspondente à totalidade dos valores remanescentes de ISSQN, mais a receita financeira por ele gerada.

Na última deliberação ainda sobre essa matéria, o Acórdão nº 161, de 2004. O Tribunal determinou à ANTT que adotasse uma série de providências em relação à CON CER; que providenciasse a reversão dos totais arrecadados à título de ISSQN nos meses de julho e agosto de 1999; que calculasse a diferença do imposto a restituir no ano de 2000, a partir do tráfego real verificado no período, certificando-se quanto às leis municipais que autorizaram tal cobrança e incluísse na rubrica Outras Receitas Não Previstas da DRE.

Esse trabalho de inspeção, que teve 3 deliberações do Pleno do Tribunal, gerou um benefício direto para os usuários em termos de redução de tarifa. No caso

[p11] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:10 Taq.:Patrícia Maciel Rev.:



da CONKER, atingiu o patamar de 6 milhões de reais. Essa inspeção foi focada em cima dessa cobrança do ISSQN.

Em 2003, no âmbito da auditoria realizada no contrato da CONSER, o Tribunal, por meio do Acórdão nº 1.316, de 2005, determinou à ANTT: certificar acerca da correção dos ajustes e modificações promovidas no PER, inclusive por meio de checagem das intervenções físicas realizadas na rodovia e do cumprimento dos cronogramas físico-financeiros das obras previstas no PER; corrigir impropriedades e/ou irregularidades verificadas nos fluxos de caixa da concessão, tais como redução dos multiplicadores de tarifa das categorias de veículos de 3 e 5 em data anterior à efetiva aprovação da Revisão nº 4, incorreção dos valores informados a título de depreciação de investimentos, cálculo adicional do Imposto de Renda, por critérios alheios ao disposto na Lei nº 8.541, de 1992, vigente à época do procedimento licitatório.

Recomendou à ANTT, ao apreciar os projetos básicos de quaisquer obras ou serviços que não estejam previstos no PER, a serem executados pela concessionária, observar, no que couber, os dispositivos da Lei nº 8.666, de 1993, especialmente aqueles inerentes ao projeto básico. Recomendou ainda que observe os preços cotados no SICRO — Sistema de Custos Rodoviários, caso venham a ser incluídos novos investimentos ou custos operacionais no Programa de Exploração da Rodovia.

Já em 2007, por meio da representação feita pela unidade do TCU, foi determinada à ANTT que realizasse estudos com o objetivo de verificar se as atuais concessões de rodovias federais exploradas pelas concessionárias, no caso a CONKER, estão em equilíbrio econômico-financeiro, em razão da rentabilidade contratual. E caso verifique que haja desequilíbrio, que adote as providências necessárias, a fim de promover o equacionamento dos mencionados contratos de concessão, fixando nova rentabilidade.

Esse é um panorama da atuação do TCU.

Agradeço a atenção a todos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Antes de passar a palavra ao autor, o Sr. Mário Rodrigues gostaria de fazer uma complementação. Como não usou todo o seu tempo, a Presidência concede-lhe a palavra.



O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Muito obrigado, Sr. Presidente. Quero

apenas completar a resposta, dizendo que a obra Quitandinha-Bingen não está prevista como obra da concessão, não está prevista na obra do PER.

Como sabemos da necessidade dessa ligação para o Município, a pedido do Município, solicitamos à concessionária que estude uma alternativa para viabilizar uma solução para essa rodovia.

Hoje, a solução que conheço e que é uma alternativa é a construção de uma variante. Trata-se de uma obra que, além de estar numa área de preservação ambiental, precisa de túnel, o que não cabe na concessão. Não é uma obra diretamente ligada à rodovia.

Então, sobre essa ligação hoje, a ANTT e a concessionária não têm responsabilidade. E o que estamos fazendo, sim, é estudar alternativas para ver se encontramos uma solução para que seja composta na concessão.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Com a palavra o autor, Deputado Paulo Rattes, que disporá do tempo regimental.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Sr. Presidente, primeiro, eu gostaria de agradecer aos 2 companheiros Deputados Federais do Estado do Rio de Janeiro, e que aqui representam sobretudo a cidade de Petrópolis. Refiro-me aos Deputados Hugo Leal e Leandro Sampaio. A presença de S.Exas. demonstra a grande preocupação que nós, fluminenses, mineiros e cariocas, temos com a questão da Rio-Petrópolis.

A primeira pergunta que faço e para a qual quero que os senhores respondam “sim” ou “não” é se é admissível que, decorridos 70 anos da inauguração dessa rodovia, por Washington Luís, em 1939, seja apresentada mais uma vez apenas uma perspectiva, uma vez que não há nem projeto, de se fazer a estrada prevista para substituir a Rio-Petrópolis há pelo menos 10 anos. É inadmissível.

A maioria dos usuários da Rio-Juiz de Fora que paga pedágio é de petropolitanos, de cariocas, embora ela também seja muito utilizada por mineiros da Zona da Mata que se deslocam para Juiz de Fora. Mas a maioria do pedágio é pago por fluminenses — cariocas e petropolitanos. É admissível, então, que nós soframos

[p12] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:11 Taq.:Patrícia Maciel Rev.:



com uma rodovia antiga, ultrapassada, que não se concebe mais em termos de rodovia neste Brasil e ainda pagarmos um pedágio a tal preço?

É a pergunta que faço ao Dr. Pedro Jonsson e ao Dr. Mário Rodrigues.

O SR. PEDRO ANTONIO JONSSON - O que tenho a dizer quanto essa questão, na realidade, é que isso ocorre em razão do próprio desenho do contrato.

Na condição de concessionário, tenho um contrato a cumprir. A concessionária sempre promulga a melhoria. O trecho a que o senhor se refere, naturalmente, é o da antiga subida da serra, que está, realmente, vamos dizer, numa situação precária. Por quê? Porque hoje os caminhões são totalmente diferentes. Na realidade, apenas para as cegonhas que ali trafegam, vamos dizer assim, já há necessidade de uma nova subida. Por isso a nossa proposição à ANTT para que ela seja antecipada. Se pudesse, eu começaria amanhã. Mas a região em que vai ser implantada a nova subida da serra é de proteção ambiental.

Fizemos o diagnóstico ambiental e já estamos elaborando o projeto e o estudo de traçado, antecipando-nos inclusive à aprovação da ANTT — e temos de passar pelo IBAMA, pela Reserva Biológica do Tinguá, por todos os órgãos ambientais e pelo próprio Ministério Público.

Então, já estamos em contato com o próprio Ministério Público de Petrópolis e com todos os outros organismos envolvidos na questão, a fim de conseguir celeridade para o projeto. Assim, quando a ANTT nos autorizar a iniciar, o estudo já estará pronto. Então, estamos pedindo que o cronograma de execução seja antecipado. O que está previsto para 2012 com implantação em 4 anos, estamos solicitando que seja antecipado em 1 ano e feito em 3.

Estamos focados **exatamente** nessa situação, mas há um contrato, é um relacionamento bilateral. E o próprio Tribunal de Contas da União faz a fiscalização. Então, há uma série de regras, não depende somente do nosso desejo.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Deputado, é lógico que sabemos que é necessária a construção de nova rodovia. Porém, não podemos, infelizmente, opinar sobre o que foi feito lá atrás, porque, como já disse, assumimos a Agência em julho — o Bernardo, os demais membros da Diretoria Colegiada e eu. E, ao chegarmos, não vimos apenas a CONCER, mas todas as concessionárias, e estamos estudando as reais necessidades e prioridades.

[P13] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:12 Taq.:Wanessa Rev.:



De imediato, praticamente logo que assumimos, pedimos à CON CER que fizesse os estudos e aprovamos que ela desenvolvesse o projeto do licenciamento para, então, podermos autorizar a obra. Portanto, uma das nossas primeiras atitudes foi autorizar a realização dos estudos e do projeto.

Esse é um projeto difícil, pois sabem V.Exas. que, por se tratar de área de preservação, o licenciamento ambiental é complicado. Por isso, o projeto demandará um tempo. Eu acredito que levará em 1 ano ou pouco mais, porque o licenciamento ambiental é muito mais difícil do que o desenvolvimento do projeto. Aí, sim, tendo em mão o licenciamento e o projeto, poderemos antecipar a obra.

Sabemos realmente da necessidade da obra para a CON CER, e o mesmo ocorre com outras concessionárias. Para ilustrar, cito apenas o exemplo da Rodovia Presidente Dutra, que está totalmente saturada em todos os sentidos: São Paulo, São José dos Campos e Rio de Janeiro. Estamos estudando as necessidades e que obras poderemos aprovar para melhorar a fluidez da rodovia.

É nosso papel detectar as necessidades e tomar as decisões. E nós o fazemos, Deputado, embora não tenhamos instrumentos para melhorar e antecipar o atendimento daquilo que essa região necessita. Mas V.Exa. pode ter certeza de que tomamos de imediato a decisão de autorizar os estudos e o desenvolvimento do projeto.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - É uma necessidade financeira importantíssima, pois milhares de pessoas se deslocam diariamente de Petrópolis e adjacências para o Rio de Janeiro. E, na volta, depois de descerem por uma bela estrada, encontram um tráfego horroroso, que impossibilita qualquer ultrapassagem, e, às vezes, filas quilométricas. Isso é um absurdo! Não se concebe, no País moderno que queremos criar, uma rodovia como aquela. É um absurdo que isso aconteça numa cidade turística como Petrópolis.

Apenas espero, meu caro Diretor da ANTT, que não aconteça lá o que já ocorreu em outros locais ou — brinco, parodiando o Presidente Lula — *“que se encontre ali um tipo de perereca”*. Espero que o licenciamento seja possível dentro das esferas do Ministério encarregado da questão, o Ministério do Sr. Carlos Minc.

É lógico que, a exemplo de todos nós, estou careca de saber que não é obrigação da CON CER nem da ANTT, fazer a ligação Bingen-Quitandinha. Mas nós



e o povo de Petrópolis, o maior usuário dessa rodovia, queremos saber por que não se encontram soluções alternativas mais baratas do que as até hoje apresentadas. Não sei, Dr. Jonsson, se o senhor a conhece bem, mas a Rodovia Washington Luís tem apenas 2 leitos. É difícil ultrapassar as carretas por causa disso. Ao chegarmos ao túnel, a mesma estrada passa a ter 3 leitos rodantes. Por que, então, não se pode, a título precário e com rapidez, adotar soluções que sejam políticas, que atendam ao povo, que é o principal usuário?

Informou-me a Prefeitura — e pena que ela não esteja hoje aqui representada — que existe um projeto alternativo e que ele foi apresentado ao Dr. Jonsson. Não conheço bem esse projeto, mas sei que utiliza aquele túnel em certo trecho, para acabar com essa dificuldade.

O centro de Petrópolis está saturado, porque as pessoas, ao descerem na rodoviária, no Bigen, têm de ir ao centro da cidade para chegar à Quitandinha.

Espero boa vontade, para que, amanhã, não tenhamos de tomar medidas absurdas e não aceitar, como fazem alguns Municípios, o aumento de uma tarifa. Cercam a estrada, é um absurdo. Diariamente, centenas de carretas saem do Rio, pegam a Rodovia União Indústria, que está liquidada e, infelizmente, foi concedida agora — os Deputados Hugo Leal e Leandro Sampaio sabem disso — pelo Estado ao Município, que não tem condições de mantê-la, e chegam a Areal, deixam o leito da rodovia e entram na cidade sem pagar o pedágio.

Isso não pode acontecer mais. É impossível! Temos de reagir. E creio que os 2 Deputados que estão aqui comigo vão reagir junto com a população petropolitana. Não quero passar meu mandato aqui em branco. O tempo é curto e pretendo resolver essa questão, que não é minha.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Deputado, quero apenas esclarecer a questão relativa à ligação Quitandinha. O Deputado Hugo Leal vem nos cobrando muito que se estude a viabilidade. Veja bem, não conhecemos alternativa. Em conversa com o Deputado, disse que a Prefeitura desenvolveu um projeto alternativo para utilização do túnel hoje existente e que ficaria com duplo sentido.

Não estamos contra a ideia, mas temos de analisar a segurança e a fluidez do tráfego. Se isso for viável, como solução alternativa, vamos estudar e avaliar para tomarmos uma decisão. Agora, de antemão, ressalto que, se isso não for viável em

[P14] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:13 Taq.:Tatiana Rev.:



termos de segurança e for comprometer a fluidez, Deputado, será necessário buscar outra alternativa. Não estamos fechados à hipótese. Repito: vamos avaliar.

Estamos esperando receber esse projeto da Prefeitura, para que o nosso corpo técnico possa fazer uma vistoria, uma avaliação, para, aí, sim, tomarmos uma decisão. Essa pode ser uma solução alternativa, mas a definitiva realmente é uma variante, uma obra de custo muito elevado, que, mesmo no caso de uma solução alternativa, não pode ser esquecida, e para ela é preciso buscar recursos, um convênio com a Prefeitura. E não por meio da ANTT, mas, sim, do Governo do Estado ou do Município com a União.

Tomamos conhecimento nesta semana que havia esse projeto na Prefeitura. E eles vão nos encaminhar para que o avaliemos. Tão logo ele chegue, Deputado, comprometemo-nos a, num curto prazo, analisá-lo e discutir nesta Casa a solução.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Deputado, se V.Exa. me permite, quero complementar um comentário seu que tem muita propriedade em relação à Estrada União Indústria. Realmente, é descabido o que ali ocorre. As carretas desviam por essa rodovia, colocando em risco a própria população local. Houve, inclusive, um caso em que uma carreta enganchou na bolsa de uma senhora, que foi jogada para baixo do veículo.

A concessionária sempre agiu e sempre vai agir em consonância com os Municípios, independentemente de qualquer gestão que houver. No passado, já fizemos, inclusive, junto com a Prefeitura de Petrópolis, um posto policial logo na entrada — um convênio com a Polícia Rodoviária Federal, Município e CONCERT —, fornecemos as viaturas, mas o posto não vingou. Caberia à Prefeitura colocar a Guarda Municipal para trabalhar naquele posto.

Na realidade, em todas as soluções, somos 3 as partes que têm de agir em conjunto. Não tenho dúvida nenhuma.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Peço ao Deputado Paulo Rattes que conclua, porque ainda estão inscritos os Deputados Hugo Leal, José Carlos e Leandro Sampaio.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Apenas mais uma pergunta breve, Sr. Presidente.



Os dados que tenho quanto à questão da inflação são de um jornal conceituado, da cidade de Petrópolis, a *Tribuna de Petrópolis*. E não os conferi, porque confiava e confio até agora neles. Creio, porém, que pode ter havido algum erro, porque não tenho certeza absoluta disso. Entre outras coisas, está na *Tribuna de Petrópolis* a notícia de que, quando foi duplicado — e o senhor não estava à frente da ANTT — o trecho Simão Pereira-Juiz de Fora, deu-se um aumento de tarifa de 15,2%, pagos em 3 vezes. Correto? **Faço** esta pergunta apenas para demonstrar que estamos pagando para transitar — e não só os petropolitanos, mas todos os fluminenses que usam a Estrada Mineira — numa rodovia inteiramente ultrapassada. É uma vergonha a Rio-Petrópolis! Ele era muito bonita no tempo de Washington Luiz. A primeira rodovia asfaltada do País! É impossível que a ANTT não cuide desse assunto com o cuidado que deve. Aquela, afinal de contas, é uma amostra do Brasil. Milhares de turistas passam por ali anualmente.

Antes de ouvir a resposta à pergunta, peço desculpas minha veemência, que é própria de quem é usuário daquela estrada e vê permanentemente a população de Petrópolis, Três Rios, Paraíba do Sul, Muriaé, Juiz de Fora reclamar daquele trecho da Rio—Juiz de Fora.

Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Deputado, estou de acordo com sua veemência. Acho que é cabível mesmo. Pode ter certeza de que a concessionária está trabalhando em estudos, inclusive dessa variante.

A ANTT está correta quando afirma que no Programa de Exploração Rodoviária inicial não havia essa previsão, como não havia também a do trecho de duplicação do contorno de Juiz de Fora. Era necessário? Claro que sim. Pega-se uma pista totalmente duplicada e cai-se em mão simples. Os acidentes que aconteciam num trecho de 35 quilômetros eram pavorosos. Da mesma maneira que existe essa necessidade, existe outra, que é a subida da Serra.

Estamos trabalhando, independentemente do posicionamento, para encontrar soluções criativas não só de curto prazo, como disse o Dr. Mário, mas também soluções criativas que caibam no orçamento ou nessa verba ou fiquem próximas dela.

[P15] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:14 Taq.:Veiga Rev.:



Que possamos discutir a solução definitiva do trecho Quitandinha-Bingen. Eu já vivi essa situação no Quitandinha. Há muito tempo, existia ali a Churrascaria Galope e, estando no Bingen, queria almoçar lá e tinha de atravessar a cidade inteira para chegar. Realmente, é um problema que tem de ser solucionado.

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Deputado Leandro.

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Quero dar uma sugestão: para que todos os Deputados possam participar, é preciso estabelecer um prazo para que cada um se manifeste; depois, então, os convidados responderiam a todas as perguntas em bloco. Assim, todos teríamos a oportunidade de participar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - A Presidência agradece a V.Exa. a sugestão, Deputado Leandro Sampaio.

Na verdade, a Presidência permitiu ao autor receber as respostas solicitadas antecipadamente, porque, em vez de fazer uma justificativa, S.Exa. foi logo fazendo suas indagações.

O primeiro inscrito é o Deputado Hugo Leal, que disporá do tempo regimental.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Sr. Presidente, as perguntas serão respondidas apenas ao final? Foi isso que entendi?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Sim, ao final.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Mas há perguntas em relação às quais vou ter de fazer réplica. Como fica?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - V.Exa. fará no momento oportuno, até porque, Deputado Hugo Leal, fizemos uma concessão ao autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Muito bem, Sr. Presidente.

Primeiro, quero cumprimentar os nossos convidados, Dr. Francisco Giusepe Donato Martins, Dr. Mário Rodrigues Júnior e Dr. Pedro Antônio Jonsson, e dizer que não é a primeira vez que participo de audiência pública com a ANTT e, com certeza, não será a última. Esta é a primeira vez que isso ocorre aqui na Comissão de Fiscalização e Controle, mas já participei de audiências com a Agência na Comissão de Viação e Transportes. Inclusive, há duas semanas discutimos ali os problemas da Rodovia Presidente Dutra.



Estamos na mesma linha. Aqui, obviamente, minha preocupação aumenta. Como já disse o Deputado Paulo Rattes, aquele é um local de grande fluxo, e passo por ele toda semana. Algumas coisas efetivamente não andam como deseja a população.

Tenho algumas perguntas básicas. Antes, porém, em respeito à ponderada manifestação do Dr. Mário Rodrigues, registro — e todas as vezes vou fazê-lo —, que as coisas estão acontecendo agora na Agência porque houve mudança de direção. Eu não tenho nenhuma dúvida disso, porque vivi uma parte da direção anterior e estou vivendo esta agora. É óbvio. É excelente que o Dr. Bernardo e o Dr. Mário representem essa mudança, essa nova concepção. O próprio segundo lote foi um exemplo disso, não tenho a menor dúvida. O Tribunal de Contas da União tem sido decisivo, e destaco o papel do Conselheiro Augusto Nardes, do Conselheiro Ubiratan Aguiar e do Secretário de Fiscalização de Desestatização do Tribunal de Contas da União, Adalberto Santos Vasconcelos.

Nesse caso específico, o Sr. Araújo, que representou o Dr. Pedro Antônio Jonsson, disse que o índice de aumento não foi de 366%, quer dizer, foi de 366%, mas não no cálculo estabelecido, porque um aumento de R\$1,91 para R\$7,20, representa 366% (*Falha na gravação*).

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - ... corrija-me se eu estiver errado. Por exemplo, se eu vou estabelecer um aumento de 60%, qual é o fator multiplicador? É 1,6. O 1 é a soma, e vou dar um aumento de 60%, ou seja, 60% de 100 é 60. Então eu pego a base 1 e somo com a unidade para dar o resultado. Na realidade, em termos percentuais, tirando 1, em vez de ser 366%, serão 266%.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Na realidade, já se pagava R\$1,91 e aumentou 266%.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Exatamente .

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Era zero, foi para R\$7,20, ou seja, 366%.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Exatamente, mas a unidade é questão de matemática financeira. Agora, nesse caso, é bom explicar que são duas coisas que acontecem: o reajuste da tarifa, que é exatamente a recuperação monetária, e as revisões tarifárias.

[P16] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:15 Taq.:Eliana Rev.:



O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Eu entendi o reajuste da tarifa, perfeito. Depois, esclareci a revisão. Ficou muito claro para mim, porque o que está sendo aplicado aqui é o reajuste do IRT, o índice que a Fundação Getúlio Vargas aplica em obras rodoviárias. E não sei se é o mesmo índice que — isso já é uma pergunta para o Tribunal de Contas da União — o TCU aplica nas obras rodoviárias, porque o que interessa é o índice que utilizado pelo TCU na elevação dessas tarifas, se ele usa outro índice, o IGPM, o IPCA ou o IRT, usado pela Fundação Getúlio Vargas nas obras rodoviárias.

Esse é o primeiro item, uma primeira pergunta ao Tribunal de Contas da União, para saber se guarda razoabilidade com o que nos foi apresentado hoje.

E, dentro da composição desse índice, temos aqui a eliminação da Praça P-4, que, salvo engano, fica em Juiz de Fora.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - A praça P-4 fica na saída para Teresópolis; então, as pessoas pagavam quando utilizavam aquela saída da Baixada.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Então, essa praça que deixou de existir na Baixada, foi incorporada numa mudança de

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Distribuída nas 3 praças.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Mas foi incorporada numa mudança do PER.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Foi uma alteração contratual.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Uma alteração contratual no PER, só para registrar isso aí.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Havia um tráfego que iria pagar naquele sentido, esse cálculo foi feito na distribuição.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Mas isso está no contrato?

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Não, isso altera o contrato, mas não na revisão das tarifas do pedágio, não no programa de obras do Programa de Exploração Rodoviária. Ele alterou...

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Estavam previstas 4 praças, mas foram 3.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Essa foi retirada e distribuída. O volume de tráfego dessa que passaria aí foi distribuído nas outras 3.



O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Uma outra pergunta específica: a revisão das obras da Baixada, em Caxias, foram essenciais, eu reconheço, mas essas obras, inclusive a colocação de 2 viadutos, que ampliaram a pista para 5, com uma área de escape por causa da Refinaria de Manguinhos, estavam também previstas no PER, nessa complexidade, ou era obras simples?

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - Não no volume que foi realizado. A única coisa, Deputado, que eu queria deixar registrada é que a cada movimento foi alterado o contrato, foram feitos aditivos. E foram documentados.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Entendo. Não vou nem discutir os aditivos, só estou tratando de conceitos, de questões pontuais, até porque, na apresentação, vi que houve uma revisão de R\$1,91 para R\$2,90, que foi um dos primeiros reajustes, depois se fez a atualização de R\$1,91 para R\$7,20, e o aumento que se deu na tarifa com a eliminação da P-4 e a duplicação em Juiz de Fora acabou sendo de 25%. Ou seja, nesse índice que sai de R\$1,91 para R\$7,20, existem outros componentes. É que a população não é informada. O que, na realidade, acontece é aquilo que o Deputado Paulo Rattes observou muito bem: quem acaba pagando essa conta, quase que exclusivamente, é quem usa o trecho Petrópolis-Três Rios. Os principais prejudicados são essas pessoas. Não estou condenando o benefício para a Baixada, mas quem vai...

O SR. PEDRO ANTONIO JONSSON - Concordo plenamente com o senhor.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Quem, por exemplo, sai do Rio e vai até Três Rios, paga 2 pedágios de R\$7,20, e ambos praticamente dentro de Petrópolis. Saindo de Xerém, daquela primeira praça, 10 quilômetros depois, ou nem isso, já está no Município de Petrópolis. E, se atravessa o Município de Petrópolis, que é longo, ali próximo, na divisa com Areal, já está na segunda praça, entre Pedro do Rio e a Posse.

O SR. PEDRO ANTONIO JONSSON - Concordo plenamente com o senhor.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - É isso o que fica difícil de conceber. Às vezes dizem, com relação a Bingen-Quitandinha, que isso não era nossa obrigação. Sim, como também não era nossa obrigação fazer a expansão da Baixada, e como não era nossa obrigação fazer outras concessões que foram feitas. Refiro-me a concessões dentro do trajeto. E, como não era prevista a duplicação desse trecho...

[p17] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:16 Taq.:Anna Augusta Rev.:



Era muito mais antiga, era para ter sido feita, salvo engano, em 2005. Dez anos depois é que a estrada... E foi postergada.

Então, está mais do que na hora de olharmos de forma diferenciada para aquela região, especificamente de Petrópolis, da subida da serra até a divisa. Um dos pouquíssimos benefícios que recebeu aquela área ali — nós sabemos bem disso, os 3 Deputados da região: Paulo Rattes, que foi Prefeito, Leandro Sampaio, que foi Prefeito, e eu, que tenho atuação política na região —, talvez um dos únicos benefícios, foi aquela passarela ali no Vila Rica. E há aquela vedação em Pedro do Rio, para não passarem as carretas, a que infelizmente o próprio Poder Público municipal resolveu não dar continuidade. Isso é negativo. E há outro prejuízo naquele trecho: quando querem contornar o pedágio, as pessoas que saem ali da Posse já estão proibidas. Hoje há monitoramento. Quem sai da segunda praça do pedágio e quer fazer o contorno para não passar pelo pedágio, quando sai daquele entroncamento ali... É Barra Mansa?

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Deputado, só uma lembrança. É proibido fazer o retorno. Se o usuário da estrada o faz, comete uma infração, submete-se a esse tipo de humilhação que a CONCER está impingindo a todos os moradores da região.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Exatamente. O trecho é crítico. E isso não acontece na Simão Pereira, não acontece onde houve duplicação, acontece exatamente no trecho de Petrópolis, hoje, o principal prejudicado. Quando o senhor diz que o trecho vai da Linha Vermelha até Juiz Fora, eu compreendo perfeitamente. Não tenho dúvida de que o trecho é rodoviário. Mas algumas cidades têm maior prejuízo. Não tenho nenhuma dúvida em afirmar que, hoje, os principais prejudicados são os moradores de Petrópolis, que ainda não tiveram o benefício que deveriam ter tido com essas obras.

Então, Dr. Mário, eu manifesto aqui exatamente...

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - V.Exa. me permite um aparte, Deputado, para eu não perder a oportunidade? Quero apenas registrar que aquele contorno, que não permite ao cidadão comum contornar e voltar antes do pedágio, permite a um pequeno grupo de privilegiados que, aos domingos, vai montar seus cavalos lá na região, passar e voltar por ali. Um pequeno grupo de privilegiados.



Inclusive, quando a guarda está me segurando, pergunto sempre o porquê. Dizem: “O senhor está multado”. Respondo: “Está bom, multa” — eu não dou carteirada. Então, volto à perguntar: por que eles não pagam?

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Apenas deixe-me dizer: toda pessoa que for fazer o retorno tem a mesma alternativa.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Se o senhor for lá vai verificar que há uma entrada à direita para quem vai montar a cavalo aos domingos.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Desde já, proponho-me a recebê-los na empresa e a acompanhá-los. Porque não há problema nenhum em se fazer o retorno e voltar. Basta fazer o retorno e sair.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTES - Que a lei seja para todos.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Mas é. Se está acontecendo algo diferente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Peço aos Srs. Deputados que otimizem o tempo e evitem o debate, porque estou preocupado com o horário. Já são 16h17min e, a partir das 16h30min, teremos a Ordem do Dia, e ficará prejudicada a participação dos demais inscritos.

Por saber que o assunto é interessante, peço ao Deputado Hugo Leal que continue.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - É muito interessante mesmo, e faz 3 anos que estou querendo falar sobre isso, Deputado Rômulo Gouveia.

Teremos outras oportunidades, pois não tenho dúvidas de que não haverá somente esta audiência. O Sr. Mário ainda vai me ver muito e eu também vou vê-lo, em razão da atenção e do carinho que a Agência Nacional de Transportes Terrestres tem tido para com os Parlamentares, principalmente os da Comissão de Viação e Transportes.

Então, eu vou resumir. Primeiramente, quanto ao retorno do segundo pedágio, que é fundamental, gostaria de saber a posição oficial tanto da ANTT quanto da CONCERT, para que a Polícia Rodoviária Federal não permanecesse agindo assim. Durante muitos anos aquilo foi permitido, mas, de um ano e pouco para cá, mudou. Fui indagar à Polícia por que aquele acesso não era permitido e fui informado de que houve um entendimento. Nunca houve um acidente ali, pelo que



eu saiba e segundo informações da Polícia Rodoviária Federal. Portanto, não é por questão de segurança, porque nunca houve acidente naquele contorno, uma vez que os carros que vão passar pelo pedágio estão em velocidade reduzida.

Acabei me empolgando, mas a segunda indagação que desejo fazer, Deputado Rômulo Gouveia, não se refere ao nosso dia-a-dia, mas ao das pessoas que me param e questionam sobre uma situação que realmente me preocupa bastante. Portanto, não posso perder a oportunidade. A CONCER, ao trazer os valores históricos até abril de 2009, mostra que sofreu prejuízo no saldo parcial. Pergunto, então: a concessionária hoje causa prejuízo?

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Somente financeiro.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Ah, financeiro!

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Somente financeiro.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Aqui se está falando em prejuízo, mas mostra os recursos próprios.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Na realidade, somos obrigados a entrar com recursos próprios. Acontece que a proposta foi feita baseada num fluxo de caixa descontado. Ela previa um fluxo de veículos que hoje, na média inclusive, está 20% abaixo — e não somente na minha concessionária, mas em todas. E como, pelo contrato, o risco de tráfego é meu, tenho de realmente suprir essa deficiência. Por isso estou dizendo que isso é financeiro.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Entendi essa questão do financeiro.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - O que acontece? Como o fluxo está abaixo, e o risco de tráfego é meu, obviamente temos de fazer aporte. Assim, reutilizamos todas as reservas de lucro para manter a concessão e cumprir o contrato.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Perfeito.

Antes de encerrar, manifesto, mais uma vez, meu apreço pela nova equipe que assumiu a ANTT.

Deixo registrada a nossa preocupação, minha e dos Deputados que vivemos essa realidade semanalmente, ao passarmos pela rodovia. Somos insistentemente parados na rua por pessoas que nos apresentam essas duas situações: Estrada União Indústria e CONCER. Quanto não é uma, é outra.



A Estrada União Indústria, porém, é uma história que vamos debater em outra oportunidade. Mas a questão da CONCER precisa de resposta. Quanto à situação do Bingen, deixo a sugestão de se estabelecer um diálogo e buscar um entendimento entre o Estado, o Município e a CONCER. Não digo que isso resolveria, mas acalentaria.

Faço agora uma pergunta ao Dr. Francisco Donato e aguardo resposta ao final. Esteve aqui o Dr. Adalberto, que falou exatamente desse estudo que S.Sa. apresentou, com relação à avaliação do primeiro lote e, principalmente, à avaliação dos valores que estavam sendo aplicados na taxa de retorno, ou seja, do primeiro para o segundo lote de concessão rodoviária. E o Dr. Adalberto, naquela oportunidade, disse que estaria sendo feita essa avaliação, sobre a qual, parece-me, já há um estudo do Tribunal de Contas. Na oportunidade, pedi que enviassem uma cópia — à época, para a Comissão de Viação e Transportes — do estudo comparativo dos preços aplicados hoje, se eles guardam consonância. Quanto ao segundo lote, podem ser conceitos semelhantes, mas hoje possuem tarifas completamente destoantes.

Em resumo, quero saber por que hoje se paga uma tarifa de R\$7,20 numa estrada no Estado de Rio Janeiro, concedida, e o valor aproximado de R\$7,00 numa outra para Teresópolis, enquanto nas outras 3 rodovias concedidas do segundo lote paga-se R\$2,90 ou R\$2,91. Ocorre que o Tribunal de Contas da União estabeleceu um parâmetro, reduziu a taxa de retorno — a TIR. Ao fazer essa avaliação, ele conseguiu encontrar uma taxa que seria de R\$3,65.

Então, conforme manifestado desde 2007, com relação à avaliação do TCU, gostaria de saber o que falta para que ela seja efetivada em termos comparativos.

Muito obrigado, Sr. Presidente. Peço desculpas mais uma vez pela insistência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - O próximo inscrito é o Deputado José Carlos Vieira, de Santa Catarina. Aliás, registro que eu e S.Exa. somos os únicos que não fazemos parte da bancada do Rio de Janeiro. A presença dos Deputados Hugo Leal, Simão Sessim, Leandro Sampaio e Paulo Rattes demonstra o compromisso dos representantes do Rio de Janeiro nesta Casa.

[P19] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:18 Taq.:Wanessa Rev.:



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS VIEIRA - Por isso, Sr. Presidente, vou falar pouco.

Em primeiro lugar, cumprimento o Deputado Paulo Rattes pelo requerimento.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS VIEIRA - Vou ceder, mas não sem antes fazer algumas observações.

Parabenizo, portanto, o Deputado Paulo Rattes pelo requerimento apresentado, segundo a justificativa de S.Exa. para que não parem mais dúvidas sobre o custo do pedágio, onde os lucros são aplicados e quando será construído o novo trecho da Rio-Petrópolis. São esses 3 pontos.

Inicialmente, quero dizer que sobre mim pairam todas as dúvidas sobre o custo do pedágio, porque não me foram trazidos elementos. Vejam os senhores que a tarifa da BR-101, no meu Estado, é R\$1,10. Por que lá é esse valor, enquanto aqui é R\$7,20? Evidentemente, porque as condições das obras e de tráfego lá são diferentes das encontradas aqui. Tem de ser isso.

Para mim, nesta reunião, nem a empresa nem a ANTT apresentaram elementos que me demonstrassem que está tudo bem. Aliás, tampouco a ANTT disse: “Aqueles reajustes demonstrados pela empresa há pouco, em transparências, estão corretos”. Também não foi dito isso.

Já com relação ao que disse o TCU, tenho algumas perguntas a fazer para a ANTT. Em primeiro lugar, houve realmente reversão do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza — ISQN, conforme o Tribunal de Contas da União exigiu em acórdão? Houve a reverão do ISQN no valor de R\$36 milhões?

Em segundo lugar, há dados sobre o tráfego real e o previsto? O eminente Diretor-Presidente da CONCERT, aqui presente, disse que foi previsto um tráfego e aconteceu outro, que se previu mais do que o que está acontecendo. Ora, a concessão é de 1995, quando não se imaginava a quantidade de veículos que o País iria vender nesses anos, com recordes e mais recordes. É um absurdo o aumento que houve em termos de veículos rodoviários no País! Nenhum país da América do Sul teve tal aumento; nem os Estados Unidos da América aumentaram a venda de automóveis como o Brasil.



Se as concessionárias do Brasil fizeram previsões acima é porque estavam doidas, completamente loucas, porque ninguém faz uma previsão acima disso que aconteceu no Brasil. Eu duvido disso. Talvez eu seja como São Tomé. Para São Tomé era preciso apresentar prova. E é o que eu peço para a ANTT: que ela traga a prova do tráfego real *versus* o tráfego previsto.

O Tribunal de Contas diz que tinha que reduzir a tarifa. Quando foi reduzida a tarifa? Houve redução de tarifa durante esse prazo? Mas o Tribunal de Contas determinou que se fizesse isso, que deveria haver redução da tarifa.

E ainda diz que houve uma indevida redução dos multiplicadores de tarifa das categorias de veículos 3 e 5 em data anterior à efetiva aprovação da revisão 4. Há essa irregularidade? Foi cometida essa irregularidade? É a pergunta que faço à ANTT. E ainda: foi feita a checagem das obras, conforme recomenda o Tribunal de Contas? E mais: foram observados nas obras os preços e cotações do Sistema de Custos Rodoviários — SICRO como prevê o Tribunal de Contas? É outra pergunta que eu faço. E, finalmente: existe o equilíbrio tarifário solicitado pelo Tribunal de Contas? Foi feita uma revisão do equilíbrio ou está sendo feito agora? Qual é a taxa interna de retorno? Nós não vimos aqui qual é a taxa interna de retorno.

Então, são várias perguntas que ficaram no ar, sem explicação. Portanto, não há como dirimir as dúvidas sobre o custo do pedágio. Sobre as obras, deixo para os Deputados que conhecem bem a região.

Muito obrigado Sr. Presidente,

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Deputado Leandro Sampaio com a palavra.

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Sr. Presidente, quero agradecer e cumprimentar nossos convidados. Quero dizer ao Dr. Mário Rodrigues Júnior que estamos bastante esperançosos com a presença da nova Diretoria da ANTT. Cumprimento também o Dr. Pedro Antônio Jonsson, o Dr. Francisco, lamentando, mais uma vez, a ausência do Dr. Marcelo Cotrim. Saúde especialmente o Deputado Paulo Rattes, autor da audiência pública, que ocorre em muito boa hora, porque minha cidade, Petrópolis, e toda a região têm reclamado com insistência desse problema.

[P20] Comentário: Supervisor.:Zuzu

[p21] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:19 Taq.:Maria Teresa Rev.:



O Deputado Paulo Rattes levantou a questão da *Tribuna de Petrópolis*, um jornal centenário, muito prestigiado e conceituado em todo o Estado do Rio, mas eu tenho matérias também do *Diário de Petrópolis*. Não há uma reunião, um encontro qualquer com as classes produtoras da cidade, em que não seja levantada a questão da CON CER. O Deputado Hugo Leal reclamou da dificuldade que ele tem nos distritos e no centro da cidade porque todo o tempo é questionado com relação ao seu e ao nosso trabalho aqui, como Deputados, na fiscalização do serviço da concessionária.

Sr. Presidente, eu queria dizer que o que observei, ao longo de todos esses anos de concessão, foi que, no trecho onde a CON CER mais arrecada, que é a linha de Xerém até Pedro do Rio e Areal, o que aumentou foi o número de barracos, de construções irregulares, de bares, de tendas, de botequins ao longo de toda a estrada. Por quê? Com a presença da CON CER parece que houve um certo afrouxamento da Polícia Rodoviária Federal, que fazia um belo serviço de fiscalização nas margens daquela rodovia. Hoje alguns trechos estão completamente tomados por barracos.

Eu fui algumas vezes à CON CER, acompanhando comerciantes e empresários de Petrópolis, tentar uma audiência com o Dr. Pedro Jonsson. Não consegui. Fomos sempre atendidos pelo Dr. Ricardo Ibarra.

Uma dessas audiências, Deputado José Carlos Vieira, chamou-me muito a atenção, porque fui com os comerciantes da feirinha de Itaipava, que é um condomínio que reúne cerca de 600 comerciantes, um movimento de milhares de pessoas no coração de Itaipava. Os comerciantes foram reclamar — e veja que eles são responsáveis por um grande número de usuários, de veículos que passam por aquelas cabines de pedágio — um pouco de atenção da CON CER, porque precisavam de um ponto de ônibus, uma passarela ou que pelo menos que colocassem ali placas indicativas de uma feirinha que reúne milhares de pessoas, para que não houvesse tantos acidentes como aqueles que ocorreram naquele momento.

Fiquei muito impressionado porque o Dr. Ricardo Ibarra disse ao pessoal da feirinha que eles tinham que entrar em contato primeiro com a empresa de publicidade, para colocar ali um *outdoor* da feirinha e construir um ponto de ônibus e

[p22] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:20 Taq.:Paulo Domingos Rev.:



eles terem um contrato, que, se não me falha a memória, era algo em torno de 20 mil reais. Depois se pagaria por mês uma taxa de manutenção. Eu fiquei tremendamente aborrecido, o que nem é do meu feitio. Sou muito paciente, compreensivo, mas naquele dia eu perdi um pouco a paciência e perguntei: "*Dr. Ricardo Ibarra, a CONCER agora é uma empresa de publicidade também?*" Quer dizer, para os comerciantes, para o cidadão, os visitantes, os compradores da feirinha de Itaipava, é preciso a feirinha contratar um serviço de publicidade da empresa autorizada pela CONCER para fazer o tal ponto de ônibus? Nós insistimos, Dr. Mário, na questão do ponto de ônibus e conseguimos. Fomos ao DNIT. O seu presidente tinha sofrido um acidente naquele trecho, na entrada de Itaipava, quase em frente à feirinha, e resolveu autorizar a obra e resolver aquele problema. Mas antes já tínhamos buscado o apoio também das autoridades do Ministério dos Transportes para fazer um pequeno atalho porque os carros saíam da feirinha de Itaipava e entravam numa estrada federal, na contramão, para poder acessar Itaipava. E não havia nenhuma preocupação, pelo menos nunca expuseram qualquer preocupação com relação àquilo. Falo da CONCER. É lógico que quem usa a estrada Rio-Petrópolis, a grande maioria, está indo para Petrópolis ou para os distritos de Petrópolis, só não vai mais porque o custo desse pedágio e a insegurança dessa estrada têm provocado o esvaziamento econômico no Município de Petrópolis.

Outro dia, tive uma reunião com a associação da Rua Teresa, dos comerciantes, em conjunto com a associação de comerciantes do Bingen, em conjunto com o Petrópolis Convention Bureau, que representa o turismo e eles nos diziam que não tinham nenhum apoio da CONCER, que não conseguiam ser recebidos na CONCER e que, para fazer qualquer campanha para melhorar as vendas na cidade a CONCER cobrava R\$1.500,00 — parece-me que por hora —, de publicidade, de papel que é distribuído no pedágio. Quer dizer, não existe nenhuma parceria, Deputado Paulo Rattes, nenhuma boa vontade. No entanto, esse desequilíbrio financeiro só existe em favor da concessionária e nunca em favor do usuário.

Eu estava vendo no *Diário de Petrópolis* que o Instituto Nacional de Defesa do Consumidor — IDECON, entrou com uma ação civil em 2004 contra a CONCER e



falava justamente desse desequilíbrio financeiro. Conforme o argumento do presidente do IDECON, a obra fora orçada em 80 milhões, a preços de 1995. Falo da obra que tinha que ter sido feita. Aliás, queria fazer uma sugestão ao Deputado Paulo Rattes e ao Dr. Mário. Se a CONCERT estiver com muita dificuldade de buscar esses entendimentos com os órgãos do Ministério Público, da Reserva do Tinguá, com os órgãos ambientalistas, com a Prefeitura, pode pedir um apoio à empresa de gás do Estado do Rio de Janeiro. Essa empresa, num prazo recorde, construiu dutos, passando por toda aquela baixada e por toda a serra de Petrópolis, para levar o gás à cidade de Petrópolis e à região serrana, e numa velocidade incrível. Eu me lembro que foi num período eleitoral. E nós sempre chamamos a atenção porque a obra foi iniciada no período eleitoral e terminada às vésperas das eleições.

Então apresento uma sugestão à CONCERT, que não tem nenhum projeto ainda para estrada. Nenhum projeto. Olha que absurdo! Vamos fazer 100 anos de Rio-Petrópolis, assim como fez a estrada União e Indústria, e até agora não temos sequer um projeto, um pré-projeto, um croqui por onde vai passar essa estrada, até porque, para consultar os órgãos técnicos, precisava ter pelo menos um pré-estudo para se saber como vai-se dar a construção dessa estrada.

O presidente do IDECON fala dos 80 milhões, a preços de 1995, e que a obra deveria ter ficado pronta em 2003, de acordo com o cronograma definido em contrato, porém a obra não foi sequer iniciada, representando um desequilíbrio financeiro de mais de 5 milhões, em favor da concessionária e em prejuízo do usuário, que está pagando os reajustes do pedágio. Ainda de acordo com a ação civil pública, o IDECON verificou que, em valores atualizados, cerca de 120 milhões estão em poder da concessionária, fruto dos reajustes de cobranças de pedágio.

O que me chama atenção também é que não sou um especialista nessa área de cobrança e pedágio. Fiquei surpreso de saber das dificuldades que a CONCERT tem com relação aos valores, ao montante. Um Deputado fluminense passou por aqui e falou: *"Olha, não conheço nenhuma estrada que admite ganhar dinheiro com pedágio"*. Pelo que estou vendo, a CONCERT tem tido prejuízos financeiros, mas vou começar a trabalhar em cima dessa questão do pedágio com a equipe da Casa, da Câmara, com petropolitanos, com essas representações da cidade, porque não dá

[p23] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:21 Taq.:Paulo Domingos Rev.:



mais para aceitar que Petrópolis continue sendo vítima dessa situação de abandono, Dr. Mário, em relação à estrada Rio-Petrópolis.

No início havia olho de gato em todos os lugares naquela serra. Essas coisas foram desaparecendo. O engraçado é que se fala que a duplicação do Bingen, em Quitandinha, só interessa a Petrópolis. Falou isso aqui o Dr. Artur. Que só interessa a Petrópolis do Bingen para o Quitandinha. Na verdade, interessou muito mais à CON CER. O Governo da época teve de fazer os reparos na pista de subida, próximo ao Quitandinha. A situação ali, por vários meses, deixou a estrada por mão inglesa, passando por dentro do túnel. Não sei de nenhum acidente que tenha sido registrado ali. Quando Prefeito de Petrópolis, eu levei a equipe do DNIT na cidade e fizeram um projeto. É preciso então ampliar o túnel em alguns metros para que se possa fazer a mesma coisa que se fez no momento em que a CON CER precisou fechar aquele trecho da estrada.

Quero salientar que, ao longo da estrada, há a comunidade de Santa Rosa, que cresceu tremendamente e está extremamente prejudicada com essa situação. A comunidade dos Duques é próxima ao Quitandinha. No dia em que o Dr. Mário for visitar Petrópolis ou a Rio-Petrópolis, por favor, não deixe de olhar a situação dos Duques, a descida do ônibus, onde o ônibus e os carros têm de trafegar para chegar até a comunidade.

Quanto à feirinha de Itaipava, há quantos anos vem-se pedindo uma passarela para atender àquelas milhares de pessoas e de trabalhadores que se utilizam da feirinha de Itaipava?

Não vou mais me estender, Sr. Presidente. Só quero, mais uma vez, registrar a minha alegria com a disposição do Deputado Paulo Rattes, com as presenças dos Deputados Hugo Leal, José Carlos e Simão Sessim, o decano nosso aqui, um homem com uma experiência incrível, que veio emprestar o seu prestígio e a sua inteligência à nossa audiência. Deputado Paulo Rattes, temos de continuar.

Esse foi um pontapé inicial para um trabalho que tem de ser mais detalhado. Somos 3 Deputados representantes de Petrópolis. Com o apoio da imprensa petropolitana, com o apoio da comunidade, temos de avançar para que amanhã possamos olhar para o petropolitano e dar realmente, como Deputado e homem



público, uma satisfação por aquilo que está sendo feito na principal via de acesso à cidade de Petrópolis.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - O último inscrito é o Deputado Simão Sessim, que, a exemplo dos demais representantes do Rio, como os Deputados Leandro Sampaio, Hugo Leal, Paulo Rattes e Alexandre Santos, representa muito bem o Estado do Rio de Janeiro nesta Casa e nesta Comissão, já tendo sido inclusive seu Presidente.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Sr. Presidente, a minha intervenção não tem outro objetivo senão parabenizar todos por este encontro de hoje, esta audiência pública; parabenizar a nossa bancada, que tem sido bastante efetiva no controle desses serviços públicos do Rio de Janeiro; cumprimentar de modo especial a bancada de Petrópolis, capitaneada pelo Deputado Paulo Rattes, pela a iniciativa do requerimento desta audiência pública, trazendo a CON CER, a ANTT e o Tribunal de Contas da União.

Mas, Sr. Presidente, eu queria avançar um pouco na discussão deste tema. Nosso querido Deputado Leandro Sampaio, nos trouxe à memória um amigo querido e saudoso: seu pai, nosso sempre Leônidas Sampaio, que foi coordenador de bancada junto comigo.

Quero dizer o seguinte: nós não podemos ficar apenas em audiências públicas pontuais neste tema pedágio, como fizemos já com a Ponte, como fizemos com a Nova/Dutra, como estamos fazendo hoje com a CON CER. Não sei se chegamos a fazer outra, mas o fato é que, só no Estado do Rio, já tivemos 3 audiências públicas sobre este assunto do pedágio.

E por que não podemos ficar presos a problemas pontuais? Porque está provado que o modelo que nós temos implantado hoje, Dr. Francisco, já está superado. Esse modelo está sendo corrigido desde a época do DNER, como bem disse a matéria que foi aqui exposta. Desde a época do DNER, contratos eram feitos sem maiores atenções. Eu me lembro, como Presidente desta Comissão, que tivemos de corrigir o problema do déficit com o Imposto sobre Serviços que os municípios passaram a receber. E até hoje não se sabe como foram aplicados aqueles recursos que foram recolhidos pelas concessionárias. Eu não sei que

[p24] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:22 Taq.:Maria Teresa Rev.:



destino tomaram, porque o DNER até hoje não nos explica o que fez com esse dinheiro.

Quero dizer que o modelo está superado. A forma como foram dadas as concessões têm sido corrigidas por resoluções, por audiências públicas da ANTT e principalmente pelo nosso Tribunal de Contas da União, que vem resolvendo demandas.

Agora mesmo eu estava conversando com o Dr. Mário, preocupadíssimo que estou com uma solução dada pelo Tribunal de Contas da União no caso de Seropédica. Meu Deus, vamos criar mais um pedágio dentro de Seropédica, ao lado da Dutra! Os moradores do Bairro de São Miguel, só para comprar pão no centro de Seropédica vão ter que pagar pedágio. Era a mesma situação de Três Córregos, em Teresópolis, que teve de ser corrigida.

Não é possível hoje ver a coisa pontualmente. É preciso um modelo antes de se abrir a concessão, um modelo novo para que novas concessões sejam amparadas por ele.

Então, esta audiência pública não pode ser como as outras que aconteceram para se discutir problemas da ponte, da Nova/Dutra, que trouxeram assuntos pontuais. Nós brigamos cada um pela sua região, e no todo pelo nosso Estado, na condições de representantes. Tivemos oportunidade de reclamar do preço, do valor da tarifa, do não cumprimento da obra não realizada. Afinal, vamos ficar discutindo, discutindo. Eu acho precisa haver nesse novo modelo uma definição certa de quando vão acontecer as obras, o traçado. Eu vou dar um exemplo com relação a colocação do pedágio, como é o caso da CON CER, que tem 3 praças. A Nova/Dutra tem uma praça em Seropédica, e já estamos criando uma outra ao lado de uma estrada, que não é nem estrada. A 364, que foi construída pela concessionária, não é nem estrada, não faz parte do contrato da concessionária, e recebeu um novo pedágio.

Quer dizer, as coisas estão acontecendo sem que haja um perfil melhor estruturado na hora da assinatura do contrato.

No caso da Nova/Dutra, se a praça que tem hoje lá em Seropédica fosse recuada evitaria os famosos desvios que são criados e que sempre assustam as



concessionárias, como aconteceu a CON CER em Xerém, e como acontece em vários lugares.

Então, tudo isso precisa ser melhor estudado geograficamente, o trajeto, o perímetro, para não haver esse tipo de contrato que é subsidiados por aumento, por novas praças.

Eu quero parabenizar o nosso Presidente, Deputado Sílvia Torres, e V.Exa., Deputado Rômulo, que têm sido pontuais no cumprimento das audiências públicas aqui aprovadas. A nossa Comissão não está devendo nenhuma audiência pública, todas aprovadas aqui foram cumpridas. É o exemplo de que esta Comissão quer realmente trabalhar.

E nova audiência pública sobre este tema deveria ser feita com o Tribunal de Contas, com a ANTT, para que consigamos algumas propostas. Eu tenho certeza de que o tribunal se propõe a fazer isso com pessoas que são competentes e que têm conhecimento do assunto e que estão acostumadas a resolver demandas. Quem sabe, essas pessoas não queiram nos trazer, nessa nova discussão, um novo perfil, um novo modelo para que as estradas tenham novas concessões, para podermos corrigir os problemas que hoje existem e, quem sabe, com isso, tenhamos a defesa da sociedade no que tange a esse problema, que passou a ser para muitos um pesadelo do qual se quer fugir.

Como bem disseram os Deputados Leandro Sampaio, o Hugo Leal e o Paulo Rattes, Petrópolis está sentindo que com o pedágio passa a ter menos... O próprio presidente da CON CER está reclamando que a demanda tem sido menor porque o pedágio está alto.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - A segurança da Estrada também Deputado Simão. Não é só o pedágio que é alto, a qualidade do serviço que está sendo feito também é importante. Então, as pessoas ficam com receio de ir a Petrópolis.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - É esse ponto que queremos discutir aqui. Defender a sociedade, defender também as concessionárias que entraram nisso, mas sabendo o que vai acontecer porque elas também são pegadas porque durante o cumprimento do contrato há problemas de ordem econômica e os problemas sociais.



Então, por isso, Sr. Presidente, eu vou entrar com requerimento pedindo uma audiência pública restrita à ANTT, ao Tribunal de Contas e a nós, membros desta Comissão, para que tenhamos um novo modelo de pedágio.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Deputado Simão.

O SR. DEPUTADO SIMÃO SESSIM - Deputado Hugo Leal...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Agradeço ao Deputado Simão Sessim as palavras em relação ao trabalho desta Comissão. Na condição de Vice-Presidente, em meu nome e em nome do Presidente Sílvio Torres, agradeço a V.Exa., ex-Presidente desta Comissão.

É com alegria, Srs. Deputados, que registro também a presença em nossa Comissão do Presidente do Tribunal de Contas do Estado da Paraíba, Conselheiro-Presidente Antônio Nominando Diniz, que foi meu colega, Deputado Estadual, e grande presidente da Assembléia Legislativa do Estado da Paraíba e que hoje está revolucionando o Tribunal de Contas da Paraíba com um trabalho sério, dinâmico. Inclusive **vem** de uma audiência pública nesta Casa onde tratou de assuntos dos Tribunais de Contas, ao lado do Presidente do Tribunal de Contas da União, Ubiratan Aguiar.

[P26] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:24 Taq.:Odilon Rev.:

Peço ao Deputado Simão Sessim que presida esta Comissão para que eu leve o Presidente Nominando até o nosso Presidente Sílvio Torres, uma vez que uma das propostas do Presidente Nominando Diniz é interagir com a Comissão de Controle e Fiscalização da Câmara Federal.

Passo a Presidência dos trabalhos ao Deputado e ex-Presidente desta Comissão Simão Sessim.

Concedo a palavra ao Deputado Leandro Sampaio, do Rio de Janeiro, e, depois, ao Deputado Hugo Leal, também do Rio de Janeiro.

Presidente Nominando, estamos debatendo aqui a concessão, investimentos da rodovia 040, com a presença, inclusive, do representante do Tribunal de Contas da União.

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Sr. Presidente, eu inclusive deixei de participar da reunião da Comissão Especial que recebeu o Presidente do Tribunal de Contas da Paraíba e o Presidente do Tribunal de Contas da União, para debater a PEC 28, justamente para estar aqui defendendo os interesses de Petrópolis.



Eu só quero fazer um pedido ao Deputado Simão Sessim, uma vez que ele vai fazer requerimento para pedir uma nova audiência aqui na Comissão de Transporte. Na condição de membro da Comissão de Desenvolvimento Econômico, e como esse assunto afeta a economia das regiões dos nossos municípios, que pudéssemos então propor que a próxima audiência pública seja em conjunto com a Comissão aqui de V.Exa. e a Comissão de Desenvolvimento Econômico.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Maravilha!

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Idem para a Comissão de Viação e Transportes, a qual represento como Vice-Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Três requerimentos; 3 requerimento pode, em conjunto.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Por enquanto não tragam as concessionárias, não. Deixem só o Tribunal de Contas e a ANTT. Por enquanto as concessionárias não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - E vai emergir aí um modelo que vai ser bom para todo mundo.

Antes de passar a palavra, se é que alguém ainda deseja fazer uso dela, eu quero anunciar que a Ordem do Dia começou e nós já estamos com requerimento de retirada de pauta e a verificação nominal foi solicitada pela Oposição.

Antes de encerrar, se for rápido, eu darei a palavra a quem desejar.

Com a palavra o Dr. Mário.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS VIEIRA - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - A, sim, Deputado José Carlos Vieira.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS VIEIRA - Seria possível que os palestrantes, os convidados pudessem nos encaminhar as respostas daquilo que nós...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Sim, sem dúvida. Aquilo que não foi respondido nesta audiência podemos solicitar aos nossos convidados que remetam as respostas por escrito.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - O Marcos pode providenciar, através da degravação, o encaminhamento das perguntas aos nossos convidados, e eles então responderiam.

O Sr. Mário está com a palavra.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - É uma satisfação estar aqui, a ANTT está aberta para sempre que convidada estar presente.

Foram várias perguntas que não vamos ter tempo de debater. A justiça de pedágio ou a injustiça de pedágio ela existe em todas as estradas. Infelizmente hoje não temos tecnologia para o usuário pagar o que ele usa da rodovia. Futuramente, com o *chip*, sim. Já há no Chile uma estrada controlada por *free flow*, que não tem cabine de pedágio, o usuário paga somente o que usa. Infelizmente essa tecnologia nós não temos, mas para o futuro vamos ter, porque isso é justiça tarifária.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Já é uma proposta para um modelo novo.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR - É, o usuário pagar pelo que uso. Só para V.Exa. ter conhecimento, não sei se todos os Deputados conhecem, a Dutra tem 400 quilômetros, mas a concessionária só arrecada de 8% dos usuários da Dutra, ou seja, 92% de usuários não pagam pedágio na Dutra, somente 8%.

Por que? Grande parte em São Paulo, Guarulhos, usa a rodovia de graça, e os habitantes ao longo da Rio-Resende usam a rodovia de graça. Então, veja, o grande volume de tráfego está nessas duas pontas que o usuário não paga, quem paga é quem usa a rodovia inteira, o caminhoneiro. Então isso é uma injustiça tarifária.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Principalmente aquele que fica perto da praça.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JUNIOR - Veja bem. É lógico que se tivéssemos mais cabines de praça, tarifa teria, mas você está atingindo mais a população. O ideal — e infelizmente, repito, não temos tecnologia hoje — seria o usuário pagar o que ele usa na rodovia. Como é feito nos Estados Unidos e em alguns países da Europa, onde o usuário paga simplesmente o que usa. Vamos demorar um pouco para chegar lá mas vamos chegar.

[P27] Comentário: Sessão:0740/09
Quarto:25 Taq.:José Mário Rev.:



A ANTT, tem sua definição de papel de agência. Sabemos que rodovia é fundamental para qualquer desenvolvimento de qualquer região ou município. Temos a particularidade de também estarmos estudando necessidades, por mais que não estejam na obrigação da agência. No caso da ligação de Quitandinha, a ANTT está à disposição. Vai receber o projeto, analisá-lo, verificar alternativas, ver se é viável montar, e estaremos aí prontas para fazer.

O SR. DEPUTADO LEANDRO SAMPAIO - Desculpe-me, mas, aproveitando uma audiência com o Prefeito da cidade de Petrópolis, acompanhado dos Deputados Federais aqui de Petrópolis, junto à ANTT, posso solicitar que ele apresenta as propostas lá nessa reunião? Convidar o Deputado Hugo Leal, o Deputado Paulo Rattes?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR - Sem dúvida. Estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Só quero anunciar, Dr. Mário, que a ausência na votação nominal constitui falta do Deputado. Estamos na Ordem do Dia, pois começa a acender a luz aqui na bancada.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JUNIOR - Infelizmente. Temos muito mais. Gostaria de falar um pouco também, em uma outra oportunidade, sobre a concessão antiga, que são momentos diferentes, Custo País diferente. Quanto era a taxa de juros quando houve essa concessão? Não quero defender concessionário. Quanto alavancaram para o financiamento e quanto estão alavancando hoje? Então, as diferenças têm as concessões de antigamente. Lógico que vamos buscar instrumentos para estarmos reequilibrando essa situação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Com a palavra o Dr. Pedro Antônio Jonsson, para suas considerações finais.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Rapidamente, a única coisa que quero dizer aos Deputados Leandro Sampaio e Hugo Leal, pedindo desculpas a S.Exas., é que nunca chegou a mim solicitação alguma para o diálogo. Por que digo isso? Já estive reunido com o novo Prefeito de Petrópolis e com o Presidente da Câmara, Bernardo Rossi. Amanhã estarei conversando com o Secretário de Planejamento de Petrópolis para verificar exatamente os problemas de sinalizações. Tudo aquilo que a concessionária pode fazer ela faz. Somos vizinhos do mesmo condomínio.



Quero deixar bem claro a todos os Deputados que qualquer solicitação que eu venha a receber, retornarei a V.Exa. Não tem problema nenhum. Acho que só assim conseguiremos melhorar.

Para finalizar, quero dizer que todo esse tipo de atrito que se cria é exatamente devido ao modelo que existe: a rodovia fechada e as rotas alternativas, que aqui não foram tratadas dessa maneira.

Estou à disposição e gostaria imensamente de marcarmos uma conversa onde V.Exas. quiserem. Se quiserem me dar o prazer da visita, está feito o convite ao Deputado Hugo Leal e a qualquer outra pessoa.

Agradeço a oportunidade que nos foi dada por V.Exas. para estarmos aqui.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Com a palavra o Deputado Hugo Leal.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Quero fazer uma proposta, dentro do que o Deputado Leandro Sampaio manifestou e o Deputado Paulo Rattes provocou. Já que há uma intenção de a ANTT receber o Prefeito e o Secretário de Transporte, convidaria também a CONCERT para essa reunião.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JUNIOR - Se for necessário poderemos ir lá.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Esse convite já foi feito, Dr. Mário. Estamos aguardando.

O SR. MÁRIO RODRIGUES JUNIOR - Podemos marcar uma reunião lá.

O SR. DEPUTADO HUGO LEAL - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Está marcada.

O SR. PEDRO ANTÔNIO JONSSON - Deputado Hugo Leal, já estive com o Prefeito conversando sobre o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Quero, ao finalizar, agradecer a presença ao Dr. Mário Rodrigues Junior, ao Dr. Francisco Giusepe; Donato Martins, do Tribunal de Contas da União;...

O SR. FRANCISCO GIUSEPE DONATO MARTINS - Agradeço a V.Exa. o convite.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) ... ao Dr. Pedro Antônio Jonsson, representante e Diretor-Presidente da CONCER; e aos nossos colegas Deputados.

Quero parabenizar, mais uma vez, o Deputado Paulo Rattes pela feliz iniciativa. E também parabenizar os Deputados de Petrópolis, que tão bem defenderam a sociedade daquele município.

Está encerrada a reunião.