

# Concessões Rodoviárias Federais

## AudRodoviaAviação

Junho/2023

# Áreas Temáticas x Unidades Jurisdicionadas

- Áreas temáticas

Obras rodoviárias e de aeroportos



Concessões rodoviárias e aeroportuárias

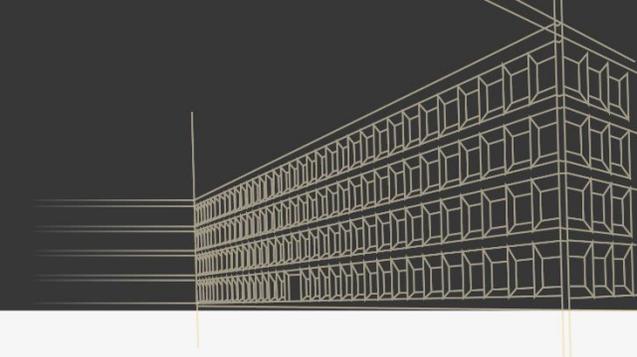


# Concessões rodoviárias federais



- Novos projetos de desestatização/ relicitação
  - Lei 9.491/1997; Rito: IN TCU 81/2018
- Denúncias e Representações
  - Lei Orgânica do TCU
  - Regimento Interno TCU
- Auditoria
  - Lei Orgânica do TCU
  - Regimento Interno TCU

# Análise das desestatizações – Escopo



## EVTEA

MEF: Serviços (quantidade e valor) e Incentivos Financeiros  
Licenças Ambientais: condicionantes socioambientais  
Estudo de demanda – concorrência modos de transportes (?)

## EDITAL CONTRATO

Qualificação econômica  
Incentivos Financeiros  
Matriz de Risco apropriada  
Regras Claras

## PER

Clareza nos investimentos a serem realizados  
Parâmetros de desempenho adequados  
Dados



Indenização



Relicitação

### III. EXAME TÉCNICO

- ▲ III.1 Dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA)
  - ▷ III.1.1 Superestimativa dos serviços de manutenção do pavimento
  - ▷ III.1.2 Superestimativa dos serviços de recomposição de defensas metálicas
  - ▷ III.1.3 Superestimativa dos serviços relacionados ao tapa buraco
  - ▷ III.1.4 Superestimativa dos serviços de roçada manual por inadequação executiva
  - ▷ III.1.5 Superestimativa dos serviços destinados à realização dos aceiros
  - III.1.6 Superestimativa em serviços de recomposição de cercas e revestimento vegetal
  - III.1.7 Reflexo de obra recente do DNIT em trecho desta concessão
  - III.1.8 Resumo da análise do Capex e Opex
  - III.1.9 Estudo de Demanda - concorrência com a Ferrovia Norte-Sul
- ▲ III.2 Do edital
  - ▷ III.2.1 Qualificação Econômica
- ▲ III.3 Do contrato e seus anexos
  - ▷ III.3.1 Mecanismos de Mitigação de Risco de Receita
  - ▷ III.3.2 Mecanismos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato
  - III.3.3 Mecanismos de Proteção Cambial
  - ▷ III.3.4 Capital Social
  - ▷ III.3.5 Relator Independente
  - ▷ III.3.6 Extinção dos Contratos de Concessão
  - ▷ III.3.7 Acordo Tripartite
  - ▷ III.3.8 Resolução de Controvérsias
  - ▷ III.3.9 Garantias
  - ▷ III.3.10 Desconto de Usuário Frequente
  - ▷ III.3.11 Contornos Alternativos
  - ▷ III.3.12 Penalidades
  - ▷ III.3.13 Recursos Vinculados e Mecanismos de Conta
  - ▷ III.3.14 Reclassificação Tarifária
  - ▷ III.3.15 Projetos
  - ▷ III.3.16 Segurança Viária – Sistema de Gestão de Segurança Viária e Metodologia iRAP
  - ▷ III.3.17 Dados Contratuais
  - ▷ III.3.18 Revisão Extraordinária
  - ▷ III.3.19 Reajustes da Tarifa de Pedágio
- ▲ III.4 Programa de Exploração da Rodovia - PER

## Resumo

### Por que a fiscalização foi realizada?

Conforme determinação contida na Lei 9.491/1997, compete ao TCU apreciar os processos de desestatização incluídos no Programa Nacional de Desestatização (PND), entre os quais os relativos a serviços públicos objeto de concessão, permissão ou autorização.

### O que o TCU fiscalizou?

No curso da fiscalização do processo de desestatização, foram analisados os estudos de viabilidade para a concessão da rodovia BR-153/TO/GO e BR-080/414/GO entre as cidades de Aliança do Tocantins e Anápolis, bem como os demais documentos encaminhados pela ANTT, como a minuta de edital e contrato, e o plano de outorga.



Numa extensão de 850,70 km, a concessão da BR-153/TO/GO e BR-080/414/GO é planejada para o período de 35 anos (prorrogável por mais 5 anos). Trata-se de uma rodovia que possui 97% dos trechos em pista

Como contrapartida a esses serviços, os usuários da rodovia pagarão uma tarifa de pedágio que não excederá a **R\$ 0,11508/km** para Trechos Homogêneos de **pista simples** e **R\$ 0,16112/km** para Trechos Homogêneos de **pista dupla**, para categoria 1 de veículos, em nove praças de pedágio.

### O que o TCU encontrou?

Com base na análise do EVTEA, verificou-se superestimativa de quantidade de alguns serviços previstos, resultando em uma redução de **R\$ 444,4 milhões** nos investimentos estimados ao longo dos 35 anos (revisão incorporada no projeto pela ANTT) e de uma possível redução de **R\$ 761,8 milhões** (em questionamento na presente instrução), totalizando **R\$ 1,21 bilhões**.

Da análise do edital observou-se a ausência de exigências de qualificação econômica, o que viola a legislação em vigor.

Quanto ao contrato, constatou-se que: há ausência de definições importantes para que algumas cláusulas sejam exercidas; há previsões contratuais cuja operacionalização demanda estruturação ainda inexistente da Agência, alguns mecanismos regulatórios apresentam eficácia questionável (relator independente, *dispute board*).

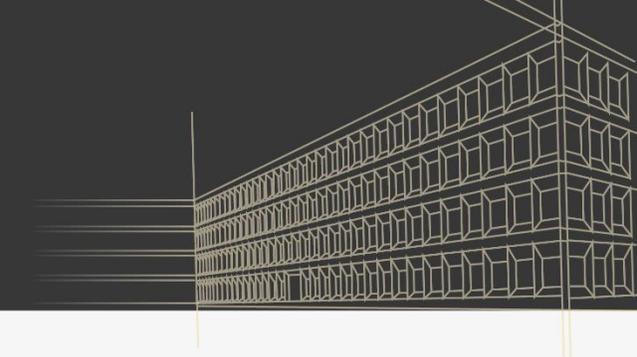
Assim, apesar de trazer avanços, com relação a concessões pretéritas, o projeto para obter sucesso demandará que a Agência organize seus macroprocessos relacionados ao acompanhamento/ fiscalização contratual, de forma que possa obter todos os dados que os mecanismos regulatórios demandam.

A ANTT deve, também, estar atenta às lacunas regulatórias apresentadas no presente trabalho. Nesse sentido, deve detalhar melhor o contrato e/ou elaborar resoluções que esclareçam os pontos destacados, antes do leilão.

### Quais os benefícios esperados?

Em alinhamento com a missão institucional do TCU, busca-se no presente trabalho garantir que processo de desestatização seja realizado

# Denúncias e Representações



- Alteração de obras que modificam o equilíbrio do contrato;

**TC 036.417/2016-5 – Voto do Acórdão 2934/2019 - TCU-Plenário (Ministro Relator Augusto Nardes)**

Em relação à obra do contorno de Goiânia, a negociação suprimiria 30 km de trecho de classe I-A, para o qual se obteve expressivo desconto no curso da licitação, e acrescentaria 44 km de trecho de classe especial, sem concorrência ou deságio, com incremento de **valor de 11,7 vezes mais oneroso** aos usuários, para uma extensão adicional de aproximadamente 50%.

- Inexecuções contratuais

**TC 034.032/2017-7 – Voto do Acórdão 2644/2019-TCU -Plenário (Ministro Relator Bruno Dantas)**

22. Oportuno informar que em outro processo de minha relatoria, TC 024.813/2017-6, são apurados **indícios de inadequações na aplicação do desconto de reequilíbrio** em diversas concessões da 3ª etapa do Procrofe e na BR-116/324/BA (2ª etapa do Procrofe), tais como: (i) aplicação incorreta do “Fator D”; (ii) ausência de aplicação do desconto de reequilíbrio para obrigações contratuais da frente de recuperação e manutenção nos segmentos que deixaram de ser construídos; e (iii) existência de conflito de interesses na avaliação dos parâmetros de desempenho contratual. (...)

72. Portanto, diante de um quadro generalizado de inexecução contratual, não resta dúvida que este Tribunal deve determinar à ANTT a imediata retomada do curso natural do processo de fiscalização de descumprimento contratual, o que poderá ensejar a aplicação de penalidades diversas e, até mesmo, a decretação de caducidade da concessão.

# Auditoria



- Prorrogação Contratual não permitida em contrato

**TC 031.581/2015-3 - Acórdão 2247/2018-TCU-Plenário (Ministro Relator Augusto Nardes)**

12. Por fim, noto que parte das questões suscitadas pela unidade técnica foi objeto de outros processos, a exemplo do TC 014.689/2014-6 no qual foi prolatado o Acórdão 738/2017-TCU-Plenário (Rel. Min. Walton Alencar Rodrigues), de modo que não me parece haver prejuízo em deixar esta Corte de emitir qualquer juízo de mérito desta vez.

(...) Para melhor conhecimento do decidido naquela ocasião, transcrevo a ementa do referido julgado

1. A prorrogação da vigência do contrato de concessão para além do prazo inicialmente ajustado, em detrimento de nova licitação, somente é lícito caso haja expressa autorização do instrumento convocatório e do contrato, bem assim comprovação de que é a solução que melhor atende ao interesse público.

# Auditoria



- **Avaliação da performance do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (Procrofe)**  
**TC 012.624/2017-9 - Acórdão 2190/2019 -TCU-Plenário (Ministro Bruno Dantas)**  
Inadequada estruturação (de seu planejamento estratégico e de sua gestão) bem como apresentava desempenho insuficiente (quanto aos aspectos eficácia; segurança; economicidade; qualidade e indeterminação do volume de investimentos).
- **Avaliação dos atos administrativos praticados pela ANTT relacionados à inadimplência;**  
**TC 010.222/2019-7 – Acórdão 601/2023 – TCU- Plenário (Ministro Antonio Anastasia)**  
Acompanhamento contratual realizado pela ANTT não consegue verificar a totalidade do que foi contratualizado, e que a ANTT não utiliza as medidas de *enforcement* de forma adequada.



Obrigada!