



PLANO DE TRABALHO

1 - IDENTIFICAÇÃO DA COMISSÃO

CEXBRSRJ - Comissão Externa Temporária destinada a fazer o acompanhamento “in loco” e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, aditivos contratuais, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos das concessionárias administradoras dos trechos da BR-040 (Rio de Janeiro - Juiz de Fora, BR-116 (Rio de Janeiro - São Paulo) e BR-116 (Além Paraíba - Teresópolis)

2 - PARTICÍPES

Deputado Hugo Leal (PSB-RJ) - Coordenador
Deputado Deley (PTB/RJ)
Deputado Flavinho (PSB/SP)
Deputado Julio Lopes (PP/RJ)
Deputado Marcio Alvino (PR/SP)
Deputado Renzo Braz (PP/RJ)
Deputado Walney Rocha (PEN/RJ)

3 - DESCRIÇÃO

TÍTULO	PERÍODO DE EXECUÇÃO	
	Início	Término
Comissão Externa Temporária destinada a fazer o acompanhamento “in loco” e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, aditivos contratuais, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos das concessionárias administradoras dos trechos da BR-040 (Rio de Janeiro - Juiz de Fora, BR-116 (Rio de Janeiro - São Paulo) e BR-116 (Além Paraíba - Teresópolis)	20/06/2016	31/12/2018
JUSTIFICATIVA		
Os investimentos em infraestrutura rodoviária, através do programa de concessões e parcerias com a iniciativa privada, são extremamente relevantes para o crescimento econômico do país, assim como é salutar a retirada de entraves burocráticos e excessos de interferência do Estado nesta seara. Contudo, deve haver razoabilidade e uma efetiva ponderação dos interesses em jogo, principalmente quando estamos diante do interesse da sociedade. Os contratos de concessão das rodovias BR-040 (Rio de Janeiro - Juiz de Fora), BR-116 (Rio de Janeiro - São Paulo) e BR-116 (Além Paraíba - Teresópolis), administradas respectivamente pelas concessionárias CON CER,		



NOVADUTRA e CRT, encontram-se na fase final de sua vigência (restando 5 anos), de maneira que usuários e o Poder Concedente poderão auferir significativos benefícios com um novo procedimento licitatório ao final do referido contrato.

Contudo, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, através da inclusão de novos investimentos nesses contratos por meio de termos aditivos, vem propondo a renegociação desses contratos antigos, mesmo ciente da evidente alteração do ambiente de negócios, que não justifica mais percentuais da magnitude anteriormente praticada. O referido órgão regulador tem plena consciência de que a extensão dos prazos das referidas concessões, por se tratarem de contrato antigos, com tarifas elevadas, parcas previsões de investimentos, melhorias e obrigações da concessionária, ofende diretamente o interesse público e os direitos dos usuários, além de desestimular a eficiência do serviço, a modicidade tarifária, a segurança viária e um melhor acompanhamento pela Agência.

Os contratos assinados há mais de 20 anos garantem atualmente às empresas, entre elas as maiores empreiteiras do País, uma lucratividade não encontrada em qualquer outro investimento de infraestrutura. Podemos citar como exemplo a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (CONCER), que registrou um lucro líquido de R\$ 127.759 milhões em 2015.

As condições econômicas desfavoráveis da época do início dessas concessões, com juros e dólar altos, foram responsáveis pela adoção de taxas internas de retorno (TIR) altas, em alguns casos até mesmo o dobro dos 8,9% adotados nas concessões federais em 2007. No modelo de concessão de rodovias, quanto maior a TIR maior o preço máximo do pedágio e o lucro do concessionário.

É cediço que mudanças nas principais variáveis envolvidas na equação inicial resultam em grandes impactos na TBP. Na concessão da CONCER, p. ex., apesar da utilização da taxa interna de retorno (TIR) real de 8,01% em relação aos novos investimentos (inferior aos 13% previstos no contrato original), foi ainda previsto no 12º Termo Aditivo firmado com a ANTT o recebimento do percentual de 10,12% sobre o montante dos custos diretamente relacionados à obra, em função dos novos investimentos, e o percentual de 6,24% para cobrir as despesas com supervisão, acompanhamento, controle tecnológico e sobre os custos de execução das edificações e sistemas da praça de pedágio P1 no km 102, gerando lucros exorbitantes para a concessionária. A concessão da CCR NovaDutra, em princípio definiu a TIR em 9,95%.

Em contratos administrativos de longo prazo, como é o caso das concessões rodoviárias, a subsistência de uma mesma TIR atrelada a uma equação financeira objetiva e invariável pode inviabilizar a prestação ou onerar desproporcionalmente o usuário, gerando lucros extraordinários para o contratado, maculando o objetivo central da outorga. Uma pequena diferença positiva entre a TIR e a TMA (Taxa mínima de atratividade) representa quantias expressivas de rentabilidade, acima dos resultados médios de mercado.

Podemos mencionar ainda que as atuais rodovias pedagiadas encontram-se em estágio de conservação bem diferente daquele do início da concessão, o que por si só não justificaria uma prorrogação contratual nas mesmas condições estabelecidas há 20 anos atrás. Conforme dados da ABCR (2005), em 1996, quando o programa de



concessões teve início, a maior parte das principais rodovias brasileiras estava completamente deteriorada por falta de manutenção;

A referida conduta vem contrariando inclusive disposições normativas do Ministério dos Transportes, que, por meio do Aviso 47/2013/GM/MT ao Ministério da Fazenda, referente à prorrogação do contrato da BR-040, aduziu:

“(…) dentre as formas possíveis de reequilíbrio do contrato, entende-se que o pagamento pelo Poder Concedente é o instrumento mais adequado, considerando que o pedágio praticado é elevado e que a extensão do prazo contratual não se configura como opção mais vantajosa para a União na medida em que se trata de contrato antigo que não contempla relevantes aprimoramentos feitos nas concessões rodoviárias mais recentes.”

A rodada de concessões federais em 2013 foi um avanço, segundo especialistas, ao criar condições para a combinação de tarifas baixas com uma maior exigência de desembolso e investimentos das concessionárias antes da cobrança dos pedágios. No leilão de 2013, o governo federal adotou novas exigências, fixou tarifas-teto mais altas e condicionou o início da cobrança de pedágio às melhorias nas pistas. O formato é mais equilibrado, por perseguir a modicidade tarifária sem inviabilizar o investimento. A exigência de um desembolso da concessionária antes da cobrança da tarifa forçou a formação de consórcios financeiramente fortes, com capacidade de realizar as obras necessárias.

No que se refere às tarifas, segue abaixo uma comparação dos valores cobrados a cada cem quilômetros pelas concessões antigas e pelas concessões recentemente leiloadas:

1ª Etapa	Km	Tarifas/distância (R\$/100km)	3ª Etapa	km	Tarifas/distância (R\$/100km)
BR 290/RS (CONCEPA)	121	12,70	BR 050 GM/MG (MGO)	437	5,60
BR 116/RJ (CRT)	142	8,60	BR 101/ES/BA (ECO101)	476	5,40
BR 040/MG/RJ (CONCER)	180	18,70	BR 163/MT MT - 407 (CRO)	851	4,50
BR 116/RJ/SP (DUTRA)	402	12,30	BR 163/MS (MS VIA)	847	6,50
			BR 040 DF/MG (VIA 040)	937	5,40
			BR 060/153/262 DF/GO/MG (CONCEBRA)	1.176	4,00

Tabela 6: comparativo tarifário das concessões da 1ª e 3ª Etapas do PROCOFE

Destaca-se que, além das concessões mais recentes possuírem tarifas inferiores, as mesmas custeiam amplos investimentos que não foram exigidos das concessões antigas. Nos contratos da 3ª Etapa do Procofe, além das obrigações de recuperação e manutenção das vias, é exigida a duplicação integral das rodovias nos cinco primeiros anos de concessão.



Outrossim, frisa-se que o aditamento do objeto e a prorrogação do prazo contratual desses contratos, que já eram aprioristicamente extensos (25 anos), parecem ter sido intentados como forma de burlar o princípio licitatório (CF, art. 37, XXI). Em paralelo, dado que se cogita estender a vigência contratual por até 16 anos e 09 meses, parece ser transgredida também a cláusula da temporalidade das concessões (art. 2º, III e art. 23, I, da lei de regência).

A não realização de um certame público para a contratação das grandiosas obras que se pretende implementar (exemplos: nova subida da Serra de Petrópolis na BR-040 e duplicação da Serra das Araras na BR-116) não consiste em mera transgressão de um preceito legal. Não se trata de uma irregularidade formal, sem maiores consequências. Os torneios licitatórios, quando moral e competentemente conduzidos, são procedimentos que acarretam significativas reduções nos custos das obras públicas - através da criação de um ambiente de franca competitividade entre diversas empresas interessadas na exploração do serviço licitado.

Quanto maior a concorrência que se logre induzir, menor tende a ser o preço da contratação administrativa resultante da licitação. Na hipótese sob exame, não se tem um certame com pouca competitividade. Simplesmente não há disputa alguma.

Sabe-se, ainda, que a ANTT não vem desempenhando a contento as funções fiscalizatórias que lhes são próprias. No que se refere às inexecuções contratuais, destaca-se que as Concessionárias em tela não vêm cumprindo suas obrigações contratuais. Conforme informações fornecidas pela ANTT, nos últimos anos, a inexecução da empresa CON CER, p. ex., se aproximou dos cem por cento em alguns exercícios:

Concessão	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CON CER	99,61%	43,95%	83,23%	96,67%	60,27%	94,22%

Nesse sentido, diante da importância desse tema e profundo impacto social, é fundamental a constituição desta Comissão Externa Temporária destinada a fazer o acompanhamento "in loco" e fiscalização contratos dos trechos da BR-040 Rio de Janeiro - Juiz de Fora, BR-116 Rio de Janeiro - São Paulo e BR-116 Além Paraíba - Teresópolis, ampliando, assim, os fóruns de debate junto à população dos municípios interessados.

OBJETIVOS

- FISCALIZAR os contratos, planos de trabalhos, Programa de Exploração da Rodovia, aditivos e outros instrumentos celebrados com as concessionárias responsáveis pela administração da BR-040 (Trecho Rio de Janeiro - Juiz de Fora), BR-116 (Trecho Rio de Janeiro - São Paulo) e BR-116 (Trecho Além Paraíba - Teresópolis);
- ACOMPANHAR E FISCALIZAR as obras realizadas, os novos investimentos, obrigações e direitos das referidas concessionárias;
- REALIZAR audiências públicas para debater com a população dos diversos municípios interessados os serviços que estão sendo prestados pelas concessionárias;



- REQUERER informações dos órgãos públicos e das concessionárias de serviço público responsáveis pelas citadas rodovias com o objetivo de esclarecer fatos de interesse da Comissão;
- REALIZAR seminários com vistas a coletar informações técnicas e jurídicas sobre os contratos celebrados, aditivos, investimentos, prorrogação dos contratos e outros temas de interesse da comissão;
- REPRESENTAR ao Tribunal de Contas da União acerca dos fatos que mereçam análise detalhada da Corte de Contas, assim como a análise de atos atentam, em tese, contra o interesse público;
- INFORMAR e ORIENTAR a sociedade acerca de todas as medidas adotadas pela Comissão Externa;

RESULTADOS ESPERADOS

Garantir a observância dos Princípios da Administração Pública, notadamente os da Economicidade, Eficiência e da Supremacia do Interesse Público na gestão dos contratos acima mencionados, bem como na regulação desempenhada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres -ANTT e pelo Ministério dos Transportes.

CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
1. Reunião com os membros da Comissão para dar início aos trabalhos;	X					
2. Reunião com os membros da SEINFRA RODOVIAS - TCU com o objetivo de informar sobre a instalação da Comissão, apresentar as ações em andamento na Corte de Contas e, se possível, definir uma linha de atuação em conjunto;		X				
3. Análise dos contratos, Programas de Exploração das Rodovias, Aditivos e demais instrumentos (1ª Etapa 2016)		X	X	X	X	X
4. Requerimento de informações dos órgãos públicos e concessionárias das rodovias citadas acima;		X	X	X	X	X
5. Requerimentos para início das Audiências Públicas (1ª Etapa 2016);		X	X	X	X	X
6. Elaboração do 1º Seminário (1ª Etapa 2016);					X	



MUNICÍPIOS AFETADOS

BR-040 (Rio – Juiz de Fora)

ESTADO RJ:

- Rio de Janeiro
- Duque de Caxias
- Petrópolis
- Areal
- Três Rios
- Comendador Levy Gasparian

ESTADO MG:

- Simão Pereira
- Matias Barbosa
- Juiz de Fora

BR 116 (SP – RJ)

ESTADO SP:

- São Paulo
- Guarulhos
- Jacareí
- São José dos Campos
- Caçapava
- Taubaté
- Aparecida
- Guaratinguetá
- Lorena
- Cachoeira Paulista
- Cruzeiro
- Queluz

ESTADO RJ:

- Itatiaia
- Resende
- Porto Real
- Barra Mansa
- Volta Redonda
- Pinheiral
- Piraí
- Queimados
- Nova Iguaçu
- São João de Meriti
- Belford Roxo
- Duque de Caxias
- Magé
- Rio de Janeiro

BR 116 (Além Paraíba – Teresópolis)

ESTADO RJ:

- Magé
- Teresópolis
- Guapimirim
- Além Paraíba