



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

Of. Pres. Nº 30/16.

Brasília, 01 de abril de 2016.

A Sua Excelência o Senhor  
**NICOLAO DINO NETO**  
Subprocurador-Geral da República  
5ª Câmara de Coordenação e Revisão - MPF

Recebido em 1º. ABR. 2016

  
Ronaldo Pinheiro de Queiroz  
Procurador da República  
Secretário Executivo - 5ª CCR

**Assunto:** Encaminhamento de documentos produzidos pela Comissão Externa visando possível instauração de Inquérito Civil Público.

Senhor Procurador,

Conforme orientação emanada por V. Exa. na reunião do último dia 29 de março, encaminho as atas de reunião e das audiências públicas realizadas até o momento, cópias do material apresentado pelos expositores, cópia do requerimento de informação Nº 1.395/2015, bem como memorial com as impressões dos membros desta Comissão Externa até a presente data.

Solicitamos o encaminhamento do material à Procuradoria-Geral da República no Espírito Santo e a verificação da pertinência de instauração de procedimento investigatório para apurar a conduta da Agência Nacional de Transportes Terrestres e da Concessionária ECO-101, dado o fundado receio de lesão aos milhares de usuários da rodovia.

Certo de contar com a atenção de V. Exa., agradeço antecipadamente.

Deputado MARCUS VICENTE  
Coordenador



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

## MEMORIAL - CONCESSÃO DA BR 101/ES

### 1. Síntese histórica das concessões rodoviárias

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

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

O atual Programa de Concessões de Rodovias Federais tem sua origem no Decreto 94.002 de 04 de fevereiro de 1987, que dispõe sobre a concessão de obras públicas para construção, conservação e exploração de rodovias federais. A autorização para a concessão de rodovias contida neste documento, assinado pelo então Presidente da República José Sarney, não logrou êxitos imediatos. Não havia um ambiente institucional para a continuidade do programa e faltou decisão política do Governo para enfrentar o tema.

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

Oficialmente, o Programa de Concessões de Rodovias Federais – PROCROFE – foi instituído por meio da Portaria Ministerial 246 de 11 de maio de 1994, que especifica, também, os trechos a serem concedidos. No entanto, os primeiros passos para a efetivação do processo de concessões ocorreram em



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

1993 com a criação de comissões para o desenvolvimento dos procedimentos de outorga e com a definição de quais trechos de rodovias teriam sua administração transferida para a iniciativa privada.

Há que se destacar que as datas e as definições contidas nas portarias ministeriais sobre o assunto e a legislação federal, hierarquicamente superior, sugerem que este programa não nasceu de forma planejada ou como uma política de governo, mas como resultado de ações isoladas que buscaram um respaldo legal e político, para que pudessem se materializar. É fato que os cinco primeiros editais de concessão de rodovias conduzidos pelo Governo Federal foram lançados em 1993, ou seja, são anteriores à Portaria 246/94 e às Leis 8.987/95 e 9.491/1997 que disciplinam o assunto no âmbito federal.

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

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

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



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

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

No final da década de 1990, o DNER iniciou a Segunda Etapa realizando os estudos e estabelecendo as definições para concessão de outros sete lotes rodoviários, mas teve o processo suspenso pelo Tribunal de Contas da União – TCU em 2000. No ano seguinte, com uma série de exigências do próprio Tribunal, o processo foi retomado, porém foi extinto formalmente em 2002 após a criação da ANTT e a extinção do DNER.

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

A Segunda Etapa foi considerada concluída com a concessão de um lote de rodovias na Bahia, que ligam a capital, Salvador, à divisa com o estado de Minas Gerais. Inicialmente tratada como parceria público-privada, a viabilidade econômica do projeto motivou sua transformação em concessão simples tendo o Leilão sido realizado em 2009.

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

Uma Terceira Fase também se fez necessária para abarcar outros sete trechos rodoviários a serem concedidos, localizados nas regiões Nordeste, Centro Oeste e Sudeste conforme a priorização estabelecida pelo



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

Governo Brasileiro. Inseridas no Programa de Investimentos em Logística – PIL –, algumas dessas rodovias apresentam-se como importantes vias para a escoação da produção agrícola no Brasil. No segundo semestre de 2013, cinco rodovias da Fase Três e uma da Fase Um foram a Leilão, no entanto, em um desses eventos, não houve proponente.

Em relação à concessão da BR-101/ES, embora o edital tenha sido publicado em setembro de 2011, o leilão somente foi realizado em janeiro do ano seguinte. Esse lapso temporal incluiu um adiamento do processo, a republicação do edital para atendimento a algumas indicações dos investidores e a manifestação expressa do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) quanto à disponibilidade de análise para o apoio aos investimentos necessários à concessão.

Basicamente, o edital seguia a mesma estrutura e conceitos da Segunda Fase da Segunda Etapa, permitindo a participação de pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, de forma isolada ou em consórcios. Os três anos passados, desde o último leilão, haviam arrefecido a crise mundial, permitindo a participação de oito proponentes no certame e um deságio de 45,63% sobre a tarifa teto.

O contrato prevê a duplicação integral dos trechos em pista simples em todo o lote rodoviário, até o final do contrato de concessão. Neste sentido, o contrato divide a rodovia em trechos e estabelece o prazo máximo para a conclusão das obras de duplicação com a definição do prazo e do volume de tráfego limites para que estas ocorram, valendo a ocorrência do primeiro fato.

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

Além das obras de ampliação de capacidade previstas para acontecerem nos primeiros anos de concessão, o contrato prevê que estágio ideal da infraestrutura deverá ser alcançado já na etapa de “Trabalhos Iniciais”. O curto



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

prazo imposto para a recuperação geral de elementos como drenagem, terraplenos e faixa de domínio poderá impor à concessionária investimentos iniciais ainda mais elevados.

Concomitantemente, o contrato prevê a duplicação de todo o trecho em pista simples em, no máximo, cinco anos.

Sob a ótica regulatória, esses contratos preservam alguns pontos importantes como a alocação de riscos e o uso de parâmetros de desempenho para o acompanhamento dos contratos, além de providenciar a exclusão do controverso e inoportuno “risco de arredondamento”. Por outro lado, a alteração da nomenclatura e da diagramação do PER não resulta na mudança dos conceitos que eram adotados anteriormente. Visando simular as condições de mercado, foi inserido um Fator X que procura reproduzir os ganhos de produtividade que a concessionária possa adquirir durante a execução do contrato, repartindo-o com os usuários da rodovia. No entanto a falta de regulamentação sobre a metodologia e os critérios a serem utilizados nas revisões quinquenais indicam a precariedade da relação contratual, no que tange à previsibilidade das normas que deveriam reger as relações entre as partes.

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

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

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



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

Se, conceitualmente, a ação regulatória nos contratos de exploração da infraestrutura se assemelha a uma ação de defesa do consumidor (no caso, o usuário da rodovia), ela, na verdade, não se limita a tal. O desenvolvimento do aparato regulatório, além de oferecer novas armas em prol do usuário do serviço, torna-se um indutor para o avanço tecnológico no setor ao permitir que novas técnicas e materiais possam ser incorporados e, concomitantemente, serve de mecanismo de atração para a inclusão de novos *players* nos processos concorrenciais.

Além das obrigações e contrapartidas contidas nos contratos, um fator que se impõe na definição das tarifas é a estratégia utilizada para a escolha do parceiro privado. O processo definido pela ANTT é adoção de leilão sem repique com a oferta da menor tarifa de pedágio. Essa sistemática impõe aos participantes que apresentem, em uma única oportunidade, sua melhor proposta para aquele trecho e contribui, de fato, para as propostas extremamente agressivas notadas nos leilões já realizados.

Outra característica que vem sendo explorada nesse programa é a economia de escopo. A média das extensões dos trechos concedidos nessa Etapa atinge notáveis 787 km contra uma extensão média na Primeira Etapa de 247 km e de 410 km na Segunda. De fato, a amplitude dos trechos rodoviários permitirá ganhos de escala e que podem ter sido traduzidos nos deságios ofertados, beneficiando o usuário da rodovia.

Quanto à evolução da estrutura contratual, há de se destacar que a inserção da possibilidade de arbitragem confronta com a existência e a essência de um órgão de regulação.

A possibilidade de um conselho decidir sobre questões relativas ao contrato traz consigo a ideia de que a agência é um órgão de governo ou de defesa do usuário e que, portanto, não terá a isenção e a capacidade técnica suficientes para sustentar suas decisões. Ou ainda, demonstra a fragilidade do ambiente institucional, no qual as agências são vistas como órgãos de governo e, portanto, sujeitos às influências políticas.

Ressalta-se que uma das características que deveriam marcar a existência das agências reguladoras é a visão de longo prazo nos contratos por ela regulados. Em suma, a inserção de cláusula relativa a arbitragem nos contratos



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

promovidos pela ANTT demonstra o enfraquecimento do órgão frente à estrutura governamental sendo este o resultado das inserções políticas sofridas desde a sua criação.

## **2. Concessão da BR-101/ES e criação da Comissão Externa de Fiscalização.**

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

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

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

A imprensa capixaba vem noticiando atraso nas obras de duplicação previstas para o trecho concessionado. As matérias veiculadas alertam para o fato de que o contrato estabelece a duplicação de 50% da rodovia nos primeiros cinco anos de concessão, o que implica na duplicação de 240 km, que de forma simplista, corresponde a uma média de quase 50 km por ano. A mídia também ressalta que promessas anteriores da concessionária, de que as obras começariam em meados de 2015, têm sido sistematicamente descumpridas e que os atrasos devem ser ainda mais pronunciados em face da demora do licenciamento ambiental. Por fim, muito se questiona o porquê da autorização para o início da cobrança do pedágio se as obras de duplicação ainda não estão em andamento.





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

Compete à ANTT a fiscalização da avença, nos termos do art. 24, inciso VIII, da Lei 10.233/2001. Para acompanhar o andamento das intervenções previstas no Programa de Exploração Rodoviária – PER, foi criada uma Comissão Especial para Fiscalização e Acompanhamento das Obras da Concessionária Eco101, no âmbito da Assembleia Legislativa do Espírito Santo, presidida pelo Deputado Estadual Erick Musso, e, na Câmara dos Deputados, em atenção ao requerimento formulado pelo Deputado Federal Marcus Vicente, foi instalada Comissão Externa destinada a fazer o acompanhamento “in loco” e fiscalizar os planos de trabalho, obras realizadas, intervenções futuras, investimentos, obrigações e direitos adquiridos pela Concessionária Eco101.

Após cinco meses de atuação, em que foram realizadas audiências públicas, sendo três no Estado do Espírito Santo (em Anchieta, Viana e São Mateus), ocasiões em que autoridades da ANTT, do IBAMA, da Concessionária, da PRF, além de autoridades locais e usuários tiveram oportunidade de se manifestar, esta Comissão Externa concluiu ser fundamental solicitar a interveniência do MPF, em face das preocupações que emanaram dos debates. Entre as quais cito as seguintes:

- Em relação à demora no licenciamento ambiental, cabe esclarecer que, de acordo com o item 5 (cinco) do contrato de concessão, é responsabilidade da concessionária obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades da concessão, incluindo as licenças ambientais. Ocorre que, decorridos praticamente três anos da assinatura do contrato, apenas em fevereiro deste ano foi protocolado no IBAMA o EIA/RIMA para o trecho norte (de Vitória ao acesso à Mucuri, na Bahia). Ressalto que o EIA/RIMA para a concessão da LP do trecho sul havia sido entregue pelo DNIT. A demora na entrega de estudos certamente impactará o cronograma de duplicação. Não há dúvidas que a responsabilidade será colocada nos ombros do licenciador, mas há de se verificar o prazo em que o EIA foi entregue para análise.

- Em que pese haver desconto tarifário pelo descumprimento do cronograma de investimentos previstos, parece claro que o valor abatido por ocasião dos reajustes compensa, em termos de fluxo de caixa, o investimento não realizado, haja vista o já observado em outras concessões como a da BR-116/324/BA. Este risco só pode ser mitigado por meio da atuação firme do regulador, mas não percebemos ações efetivas que coibam a adoção de tal



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

estratégia por parte da concessionária. A percepção de risco advém justamente do histórico de leniência da ANTT nos casos da BR-116/324/BA e da Ferrovia Transnordestina.

- A Concessionária é responsável pelos projetos das obras e serviços da concessão, os quais devem ser aprovados pela ANTT e estar integralmente aderentes ao previsto no PER. No entanto, até o momento não houve soluções de engenharia para diversos trechos, como os das travessias de Fundão e Ibirapu (parece-nos claro que em ambos os Municípios há necessidade de contorno), os viadutos de São Mateus e a passagem pela reserva biológica de Sooretama. Como poderia ter sido licitada a concessão sem definições que nos parecem elementares? A inclusão tardia gerará reequilíbrio do contrato, o que torna a tarifa licitada irreal.

- Cabe à Concessionária, como entidade delegada do Poder Concedente, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução de obras e serviços vinculados à concessão. A Concessionária deve, desta forma, arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução de tais atos, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, sem que a concessionária faça jus a qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Há um prazo de cinco anos para a liberação da faixa de domínio, entretanto, passados três anos esta atividade também se encontra bastante atrasada.

Ressaltamos que nos aproximamos de novo reajuste (abril/2016) e a tarifa que foi licitada a R\$0,033/Km já se encontra em R\$ 0,054/Km, sem que sequer os quase dezoito quilômetros já autorizados pelo IBAMA tenham recebido máquinas.

### **3. Da BR-116/324/BA**

A Via Bahia Concessionária de Rodovias S/A administra um trecho de aproximadamente 680 km de rodovias, incluindo as BR-324 entre Salvador e Feira de Santana e BR-116 de Feira de Santana até a divisa com o estado de Minas Gerais. Integralmente localizada no estado da Bahia, a extensão cruza 26 municípios, incluindo a capital Salvador, Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista.



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

O supracitado contrato de concessão foi assinado em 3/9/2009. A concessionária efetivamente assumiu os trabalhos em 19/10/2009, tendo atingido, portanto, em setembro de 2015, praticamente seis anos de operação.

As auditorias do Tribunal de Contas da União, a atuação do Ministério Público Federal e a própria fiscalização do Ministério dos Transportes revelaram problemas recorrentes com este contrato de concessão, que, salvo melhor juízo, mereceriam até a declaração de caducidade.

As informações produzidas pelo TCU e MPF demonstraram haver significativa demora na execução dos investimentos previstos no Programa de Exploração Rodoviária – PER. Houve um importante desvio de agenda em relação ao previsto e observou-se a falta de uma efetiva cobrança, por parte da ANTT, de providências para sanar esse problema. Percebe-se que vale a pena se submeter ao desconto tarifário e não realizar os investimentos pactuados.

Ressalta-se, nesse contexto, a não execução de diversos itens do contrato de concessão, tais como a inexecução de instalação de sinais de advertência e de radares fixos; a insuficiência na destinação de recursos para a aquisição de radares móveis; a ocorrência de desníveis entre pista de rolamento e acostamentos; as deficiências, ou mesmo ausências dos próprios acostamentos; a inexecução de correções de traçados e de ruas laterais, etc., providências previstas no contrato a serem adotadas durante o primeiro, o segundo e o terceiro ano de operação, que vinham sendo, desde o início da cobrança de pedágio, remuneradas pela tarifa.

O descumprimento do prazo para a instalação de itens previstos contratualmente leva, sem dúvida, assim como no caso da BR-101/ES, ao fundado receio de lesão ao interesse público e de irregularidade grave, relativa ao cumprimento contratual. Cumpre informar que os problemas do trecho entre as cidades de Salvador e Feira de Santana, é objeto de acompanhamento do Ministério Público Federal – Procuradoria da República na Bahia (MPF), por meio do Inquérito Civil 1.14.000.0001264/2009-86.

#### **4. Do Pedido**



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

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

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

Deputado MARCUS VICENTE  
Coordenador