



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

09/03/2017 - 4ª - Comissão Mista da Medida Provisória nº 752, de 2016

**O SR. PRESIDENTE** (Sergio Souza. PMDB - PR) - Bom dia a todos!

Havendo número regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 752, de 2016.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a matéria.

Convido a fazer parte da Mesa o Sr. César Augusto Rabello Borges, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) - por favor, Ministro -; Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), frequentador assíduo desta Comissão e que já esteve ontem conosco; Sr. Anderson Moreno Luz, Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; o Sr. Luiz Fernando Ururahy de Souza, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e Aeroportuária do Tribunal de Contas da União.

Só para que os senhores e as senhoras entendam o procedimento desta Comissão, nós vamos realizar mais três audiências públicas, com a de hoje. Realizamos uma ontem, tratando do modal aeroviário; hoje vamos tratar do setor de transporte rodoviário; na próxima terça-feira teremos uma audiência pública às 9 horas, também aqui, no plenário das Comissões, no Senado, para tratar do setor ferroviário, e, na próxima quinta-feira, às 9 horas, teremos uma audiência pública para ouvirmos as entidades do setor produtivo. Inicialmente estamos ouvindo as entidades diretamente interessadas em cada um dos setores, o Governo e também as agências.

Por falar em agência, convido o Sr. Marcelo Cardoso Fonseca, Assessor da Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes (ANTT), para fazer parte da Mesa.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar podem enviar comentários pelo endereço [senado.leg.br/ecidadania](http://senado.leg.br/ecidadania) ou pelo número 0800-612211.

Como é permitido ao nosso telespectador e ao nosso internauta participar, vamos também abrir aos nossos convidados que estão na plateia para que possam também fazer perguntas. No entanto, a pergunta será por escrito - vou pedir à assessoria para passar um papel e uma caneta para anotação. Àqueles que tiverem pergunta, será limitado a uma pergunta por pessoa, no máximo duas, para que a gente crie essa interatividade também com o público aqui presente.

A Presidência adotará as seguintes normas: o convidado fará uso da palavra por dez minutos. Em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares. Na sequência, a Presidência vai ler as perguntas dos presentes e também dos internautas para os convidados.

As perguntas serão analisadas. Como pode haver mais de uma pergunta com o mesmo tema, as perguntas serão selecionadas pela Mesa para serem lidas e encaminhadas aos convidados.

Concedo a palavra, inicialmente, ao Sr. Anderson Moreno Luz, Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento do Ministério dos Transportes.

V. Sª tem o tempo de até 10 minutos.

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Bom dia; bom dia, Relator, bom dia a todos!

Primeiramente, queria expor acerca do objetivo desta MP. Com esta MP a gente buscou solucionar alguns gargalos do setor de infraestrutura de nosso País, buscando trazer novos investimentos. Para isso, a gente discutiu com o Ministério dos Transportes, o Ministério do Planejamento, a Casa Civil, as agências, com as associações dos setores, buscando o que seria possível. Como o Dr. Adalberto fala, a gente buscou alcançar esse equilíbrio entre o que o setor de infraestrutura necessita e o que é possível efetivamente o Governo realizar. A medida provisória foi basicamente isso.

É isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Anderson Moreno Luz.

Dr. Adalberto Santos de Vasconcelos com a palavra.

Ele é Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Obrigado, Deputado Sergio Souza, a quem cumprimento como Relator da MP nº 752 e agora presidindo a Mesa também. Gostaria de cumprimentar também o Presidente da ABCR, Ministro César Borges; os colegas Marcelo Cardoso da Fonseca, da ANTT; o Anderson que acabou de falar, do Ministério dos Transportes; um cumprimento especial ao Luiz Fernando, com quem já trabalhei no Tribunal e atualmente é Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e Aeroportuária. Cumprimentos também os colegas presentes, o Dr. Oriel, Secretário do Tribunal e os demais colegas aqui.

Eu tenho uma apresentação e vou tentar fazê-la o mais breve possível, pois já fiz ontem.

Mas, Deputado, em virtude de haver outros participantes, eu pediria...

Então, inicialmente eu quero pontuar e falar um pouco sobre o programa, sobre o PPI. O PPI é uma força-tarefa, é algo que vai existir neste momento em que o Brasil precisa de uma coordenação nessa área de infraestrutura. Não é uma estrutura para ficar definitiva, até porque uma das premissas do PPI é retomar o poder político dos ministérios e o poder regulador das agências reguladoras. Então, é fortalecer as agências reguladoras e fazer com que o Ministério volte novamente a exercer o papel dele de formulador de políticas públicas.

Então, o programa tem como objetivo coordenar e supervisionar os esforços na área de parcerias público-privadas, na área de concessões, na área de desestatizações, conforme prevê a Lei nº 9.491, de 1997.

A Secretaria do PPI trabalha em apoio aos ministérios e às agências setoriais. Ela faz um papel de apoio, de coordenação. E, em virtude também de discussões sobre a parte de regulação, do planejamento do setor - a gente precisa de um planejamento do País, a gente precisa da previsibilidade -, a EPL está vinculada ao PPI para a gente fazer um planejamento do Estado brasileiro para curto, médio e principalmente longo prazo, para a gente saber quais são os investimentos necessários no País para a gente poder retomar o crescimento de forma sustentável e competitiva no País.

A gente também tem trabalhado na carteira de projetos, discutindo com os ministérios e com as agências reguladoras para colocar projetos, que efetivamente estejam maduros, no mercado, para a gente não ter empecilhos e para que a gente possa cumprir rigorosamente as datas que foram distribuídas.

A carteira de projeto PPI está crescendo de forma bastante tranquila. Todos os projetos que estão entrando na carteira têm um nível de maturação suficiente para serem lançados no mercado. Nós estamos cumprindo rigorosamente o calendário que foi acordado.

Aqui, Relator, Deputado, eu gostaria de fazer alguma coisa que já foi acordada. Nós tivemos uma primeira reunião do PPI em setembro. De lá para cá já foram assinados três contratos e entre eles a reprecificação da Celg, que teve um primeiro leilão frustrado, depois a gente fez uma remodelagem econômico-financeira e tivemos aí uma venda com um ágio significativo.

Nós tivemos em consulta pública já colocados a prorrogação da malha paulista, a concessão da antiga rodovia Concepa com os trechos a mais, o terminal de celulose em Paranaguá, assim como o terminal de veículos, e também o terminal de celulose no Porto de Itaquí. Todos esses aí já estão em consulta pública e todos eles estão com data prevista para terminar - exceto a prorrogação da Rumo, que já terminou em março -, vamos terminar neste mês ainda. São ações concretas. E aqui uma agenda de março a maio com data fixada. Estão sendo cumpridas diversas coisas dessa agenda na área de infraestrutura em todos os setores.

Então, as coisas estão caminhando de forma consistente, e tudo que foi divulgado está cumprindo rigorosamente o cronograma. Tivemos uma segunda reunião anteontem, em que foram colocados 35 lotes de linha de transmissão, nós estamos falando aí em 12,8 bilhões. Nós tivemos aqui a questão de portos, são 11 terminais portuários, alguns para licitação e outros com prorrogação e, em contrapartida, novos investimentos.

Tivemos também agora uma nova concessão da BR-101/Santa Catarina, ligando ali Paulo Lopes, perto de Torres, em Santa Catarina, até São João do Sul, em Santa Catarina. Então, estamos interligando a rodovia concessionária da Litoral Sul até essa nova da Concepa. Então, nós estamos preenchendo esse trecho aí. E temos três concessões, que foi uma decisão do Governo de fazer a nova licitação. Então, já vão começar os estudos porque o Estado brasileiro não pode fazer as coisas de última hora. Então, vamos respeitar os contratos de concessão das concessionárias NovaDutra, da CRT e da Concer. Elas têm um contrato que vai vencer em 2021, mas já temos que dar um ultimato na realização dos estudos para termos a melhor transição, a transição mais tranquila possível.

Na questão das ferrovias também entraram cinco trechos de ferrovias para fazer a prorrogação, alicerçada nos termos da Medida Provisória nº 752. Em termos do BNDES, não poderíamos deixar de destacar também a questão do saneamento básico e iluminação pública, principalmente o saneamento básico, que já tem várias adesões de governadores de Estado, a gente sabe que, de cada R\$1 investido em saneamento, você tira cerca de R\$9 em saúde pública e, no tratamento de água, em cada R\$1, R\$2,05.

E aqui o contexto da MP que eu vou colocar agora, que é o objeto aqui. Conforme já adiantou o Anderson, a gente busca trazer soluções com a MP para empreendimentos com dificuldades.

Soluções dentro da regularidade, solução dentro da legalidade. A gente tem a seguinte meta lá: fazer as coisas de forma consistente, legal, regular para a gente poder avançar o mais rápido possível. O Brasil precisa de uma gama de investimentos, uma série de investimentos. A qualquer um que estiver presente aqui, Deputado, se a gente perguntar quais são as obras de que o Brasil precisa, vamos relacionar aqui todas essas obras. Por outro lado, se a gente perguntar quais são esses projetos, onde estão esses projetos, a gente vai buscar essa carteira de projetos e não alcança, não há. O Brasil não tem planejamento. Está faltando planejamento no País, está faltando carteira de projetos maduros. Então, a gente está trabalhando, principalmente com a EPL, no planejamento para um país, na construção de uma carteira de projetos.

Buscar trazer novos investimentos e modernizar as concessões. Em diversas concessões ao longo desse tempo, desde a década de 90, quando o Brasil sai de um Estado prestador de serviços para o Estado regulador, a gente teve várias evoluções na questão da regulação, na questão da construção dos contratos, principalmente no aperfeiçoamento dos contratos e na construção da matriz de riscos. Então, a gente tem que trazer esses novos conhecimentos, essa modernização dos contratos de concessão, modernização da regulação para os novos contratos, contratos antigos.

Cria a figura da prorrogação antecipada, respeitando o marco legal posto e os contratos já assinados. Ou seja, não se busca com a medida provisória incorporar dúvidas no marco legal e nos contratos atualmente assinados. Busca-se, sim, viabilizar investimentos pelos quais, na oportunidade em que foram assinados, já se previa a questão da prorrogação, e a gente busca qualificar a prorrogação; em que termos, em que medidas pode ser efetuada essa aprovação, em que condições. Porque a prorrogação não é um direito concessionário. O Poder Público tem que avaliar a conveniência, a oportunidade de fazer a prorrogação, então ele busca modernizar esses contratos.

Não adianta você pegar um contrato que foi executado há 20 ou 25 anos, desprezar todo o conhecimento da regulação que foi adquirida durante todo esse tempo e você não modernizar esses contratos.

Então, busca-se na prorrogação trazer novos investimentos.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Cria também a figura da relicitação.

A relicitação é uma saída amigável, construída entre o Poder Público e o concessionário; uma saída amigável, uma alternativa à caducidade do processo, um processo traumático para o Poder Público e para o concessionário, mas principalmente para os usuários, que ficam desassistidos da prestação de serviços com regularidade durante esse prazo grande. Então, a relicitação é uma possibilidade de você minimizar os efeitos da falta de prestação e o usuário obter logo esses serviços.

Alguns tópicos principais. Cria procedimentos objetivos para aplicação das medidas. Prevê forma negocial e por adesão dos concessionários, nada é obrigatório, então tudo é por adesão, tudo é de forma negocial. Prevê um roteiro de transparência e o envolvimento do TCU num acompanhamento - e aí fica a cargo do Tribunal - *pari passu*, a fim de se dar segurança jurídica aos procedimentos firmados. Reforça o uso da arbitragem, que era uma questão bastante solicitada, principalmente nas agências reguladoras. Ontem mesmo, Deputado, tivemos aqui o setor aéreo. Falou-se que há na Anac cerca de 4 bilhões de processos de reequilíbrio, e a figura da arbitragem é uma figura que pode fazer deslanchar esses contratos, essas decisões também.

Outras características - e agora focando na prorrogação antecipada - são critérios objetivos e técnicos para concessões de rodovias e concessões de ferrovias, para poder fazer essas prorrogações com os elementos técnicos mínimos para

instrução do pedido de prorrogação por parte da agência reguladora e entre eles demonstrar a vantagem de você fazer a prorrogação em vez de fazer uma nova licitação. As obrigações de novos investimentos com cronograma e melhoria da operação dos contratos. Ou seja, vai ter que haver incorporação das melhores práticas regulatórias aos novos contratos a serem assinados - contratos aditivados.

Já na relicitação, extinção amigável da concessão - conforme eu já tinha falado -, motivada pela incapacidade de o concessionário adimplir com seus compromissos contratuais ou financeiros. É um instrumento facultativo, não é obrigatório pelo concessionário, mas submetido a crivo técnico da agência reguladora. Ele suspende o andamento de eventual processo de caducidade, e os atuais exploradores e acionistas comprometem-se a não participar da nova licitação, porque isso é um instrumento facultativo, um acordo negocial.

Por que reliciar? Aqui só coloco num quadro uma comparação de quais são as vantagens. Para o concessionário: cláusula *stop loss*; suspensão de eventual processo de caducidade; cláusula arbitral para o cálculo de indenizações, uma coisa muito rápida que não vai entrar nos precatórios; possibilidade de recebimento da indenização pelo novo contratado e não pelo precatório, e possibilidade de transferência de financiamento existente. O Poder Público ganha garantia da continuidade dos serviços públicos, quer dizer, o Poder Público e o usuário ganham isso; forma amigável de resolver a dissolução de contratos eventualmente com problemas; a relicitação impede possível recuperação judicial; vedação do atual explorador de assumir novo contrato, o que desmoraliza o sistema, e a possibilidade de se corrigirem equívocos nas licitações e nas condições em que foram licitados os contratos anteriores.

Muito rapidamente, essa era a apresentação que eu gostaria de trazer a vocês.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Dr. Adalberto de Vasconcelos, do PPI.

Eu convido o Deputado Hugo Leal para presidir a nossa reunião, porque logo mais eu farei também algumas indagações aos nossos convidados. E V. Ex<sup>a</sup>, Deputado Hugo, tem profundo conhecimento da causa, é militante na área, e não tenho dúvida de que aqui ocupará o espaço da Presidência com êxito. (*Pausa.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Hugo Leal. PSB - RJ) - Dando continuidade à audiência, com a palavra o Dr. Luiz Fernando Ururahy de Souza, Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e Aeroportuária do Tribunal de Contas da União.

V. S<sup>a</sup> tem até 10 minutos.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Deputado Hugo Leal, Deputado Sergio Souza, saudando-os eu estendo meus cumprimentos aos demais colegas da Mesa; senhoras e senhores da plateia e público que nos assiste pela internet, inicialmente agradeço, em nome do Presidente do TCU, o Ministro Carreiro, pelo convite feito para comparecer aqui nesta oportunidade. Ele certamente tem a maior satisfação no comparecimento do Tribunal para debater o tema, até porque é oriundo do corpo de servidores do Senado. Então, acredito que ele tem grande satisfação no nosso comparecimento aqui.

Eu trouxe uma rápida apresentação, um pouco didática, para tocar inicialmente em como o TCU atua em relação a esses processos de concessão.

Dentro da missão do Tribunal, que é aprimorar a Administração Pública em benefício da sociedade e com foco no controle externo, como é que as coisas se dão? A gente pode dizer que o TCU foca esses atributos, objetivos de regularidade, transparência e melhoria no processo de concessão, atuando em diferentes momentos da regulação, seja na fase ainda da outorga, seja já na execução contratual, e também verificando o desempenho do regulador nesse meio aí e, por fim, buscando, na sua missão de prestar auxílio ao Congresso Nacional, que é o detentor do controle externo, que se agregue valor aos resultados da agência e, ao fim, ao resultado da concessão. Então, atua de forma contínua e sistêmica, técnica, independente e efetiva, ou seja, baseado nesses pilares, podemos dizer assim. Agora, é sempre bom observar que a fiscalização... Não se pode perder de vista que a fiscalização dos contratos é de responsabilidade das agências reguladoras e cabe ao TCU fiscalizar a atuação do ente regulador e não o concessionário em si - às vezes pode haver uma visão errada em relação a esse ponto.

Pois bem, traduzindo isso de uma forma mais palatável, podemos dizer que o Tribunal atua no processo licitatório, ou seja, naquela fase inicial; posteriormente, na avaliação dos atos de conformidade ao longo da execução contratual, e busca, por fim, analisar o desempenho, a eficácia, a efetividade e a eficiência do regulador. Então, a atuação do Tribunal se dá nessa linha.

Ainda mais objetivamente: como se dá essa atuação do Tribunal? Pois bem, a IN nº 46, de 2004, que regula a atuação do Tribunal no aspecto das concessões rodoviárias, divide a atuação do Tribunal em cinco estágios. Num primeiro, um estágio ainda inicial, antes da concessão, avalia os documentos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental daquela concessão; posteriormente, analisa edital e minuta do contrato; numa terceira fase, já com o edital na praça e o processo correndo, analisa a fase de habilitação dos proponentes; mais à frente, a fase de propostas técnicas e econômico-financeiras, e, por fim, a assinatura do contrato em si.

Aqui vale fazer uma observação, como está ali: é um controle concomitante do processo, que eu avalio ser extremamente salutar, no sentido de que o Tribunal não chega depois, com a coisa já realizada, e, sim, ele tem condição de agregar o seu conhecimento, a sua ajuda, a todo o processo de concessão para, no fim, atingir o objetivo da boa prestação do serviço - eu acho que é interessante ressaltar esse aspecto do controle concomitante e não somente aquele *a posteriori*.

Também uma outra observação: isso, inclusive, gerou uma reestruturação recente do Tribunal. Por quê? Havia uma divisão nas suas unidades técnicas, unidades que tratavam especificamente de fiscalização de obras e unidades que tratavam de fiscalização da desestatização. Com o volume maior, cada vez maior, de concessões, o Tribunal, em 2015, aglutinou essas secretarias porque, cada vez mais, as coisas estão interligadas, as concessões dependem... As obras acontecem naturalmente na concessão... É interessante que aqueles técnicos que só atuavam na fiscalização de obras... É fundamental que eles conheçam de desestatização e vice-versa. Então, o Tribunal aglutinou essas unidades técnicas e assim tem trabalhado. Eu acho que juntar as suas unidades acabou sendo uma consequência desse controle concomitante feito pelo Tribunal.

Pois bem, passada essa fase inicial - vou entrar rapidamente e é do conhecimento da grande maioria -, o que existe hoje? Um painel rápido - e aí a ANTT, caso haja algum erro, me perdoe já - que existe de concessão. Nós temos, na primeira etapa, cinco concessões; na segunda, oito; na terceira, seis. Aí nós estamos falando da primeira etapa, década de 90; segunda etapa, idos de 2007, 2008; e a terceira etapa, mais recentemente, 2012, 2013.

Aí, alguns dados: a extensão média das rodovias; alguma coisa sobre a necessidade de investimentos - muitos já foram executados obviamente -, e outras informações sobre a taxa interna de retorno dos projetos, valores de pedágio cobrados nessas concessões - isso apenas para dar uma ideia do cenário. Aí, resalto só, ali embaixo, que as primeiras da primeira etapa vencem proximamente - estamos aí na boca. Então, até por isso, este debate é extremamente oportuno, porque a gente tem problemas a enfrentar aí num curto espaço de tempo.

Agora falando especificamente, nesse final, sobre o tema da MP, que é prorrogação e eventual relicitação de contratos, o que o Tribunal tem de trabalhos nessa área? Especificamente, em termos de prorrogação, ele tem dois trabalhos: um é em relação à BR-040, e o outro, em relação à BR-116, o trecho da NovaDutra. Esses trabalhos abordaram aspectos de conformidade de eventuais prorrogações que poderiam ocorrer nesses contratos de concessão. Eu trouxe aí os processos do Tribunal que trataram desses assuntos. Eu resalto que nenhum deles já tem uma decisão do Tribunal. Então, não há uma opinião do Tribunal já formada, uma vez que o Tribunal é formado por seus ministros e se pronuncia por meio de acórdãos do plenário ou de suas câmaras. Então não há ainda uma opinião formada, deixo isso bem claro.

Em relação a alguns descumprimentos verificados em contratos de concessão que podem levar à eventual relicitação que está prevista na MP, já há um número maior de trabalhos em execução pelo Tribunal. Aí, nesse caso, dois já têm deliberação e os demais ainda não têm. Só ressaltando: os trabalhos do Tribunal em relação a prorrogação estão circunscritos à primeira etapa, e esses sobre eventuais descumprimentos já são relacionados a contratos da segunda e terceira etapas - aí há prazos de vencimento mais para frente.

Bem, era isso que eu tinha a falar. Agradeço.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Hugo Leal. PSB - RJ) - Voltando à última - e faço a justificativa; vocês estavam falando, e eu acabei tendo uma desatenção aqui -, esses são os processos que estão lá no tribunal com relação a descumprimentos?

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Na verdade, eles não são específicos para tratar de descumprimentos, mas, de alguma maneira, estão tangenciando esse aspecto, verificando se houve realmente descumprimentos, e aí, obviamente, tentando captar as informações para, no fim, deliberar sobre se ocorreram ou não.

**O SR. PRESIDENTE** (Hugo Leal. PSB - RJ) - Perfeito.

Encerrada a participação do Sr. Luiz Fernando Ururahy nesta primeira etapa, passo de imediato a palavra a Marcelo Cardoso Fonseca, assessor da Diretoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

V. Sª tem o tempo regulamentar de dez minutos, prorrogáveis em sendo necessário.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Primeiramente, bom dia. Agradeço ao Deputado Hugo Leal, que preside a reunião; ao Deputado Sergio Souza, Relator da medida provisória; e estendo meus cumprimentos aos demais membros da Mesa, membros da imprensa, membros do setor de concessões rodoviárias e demais interessados aqui presentes.

A ANTT agradece o convite, em nome do diretor-geral, Jorge Bastos, para aqui fazer um diálogo um pouco mais propositivo. Não raro, somos instados a nos manifestar sobre o cumprimento dos contratos, o desempenho das concessionárias, mas raras são as oportunidades de fazer um diálogo como este, que pretende instruir um processo tão importante como o da medida provisória.

Nós preparamos uma apresentação que toca em muitos pontos que já foram mencionados pelo Luiz Fernando, secretário do TCU, e pelo secretário do PPI também, Adalberto. Então, vou procurar passar uma visão da ANTT sobre a MP e sobre o setor de concessões rodoviárias. Vou procurar passar com mais rapidez aqui devido ao curto tempo também.

Hoje, este é o panorama de concessões. Concessões atuais: temos 21 concessões que se distribuem em três etapas e em diferentes fases dentro dessas etapas, as quais resultam em um total de aproximadamente 10 mil quilômetros de cobertura de concessões dentro das concessões federais. Se considerarmos as rodovias federais brasileiras, isso equivale a aproximadamente 15% das rodovias federais.

Aqui nós trouxemos uma distribuição regional - conseguimos visualizar isso. Nós tivemos, na primeira etapa, uma concentração em Sul e Sudeste. Essa etapa corresponde à fatia que vocês veem em azul, de 13% do total de quilômetros cobertos. Na segunda etapa, tivemos uma concessão no Nordeste e outras concessões também no Sul e no Sudeste. E, em uma última etapa, em 2013, mais recente, expandiu-se para o Centro-Oeste a cobertura de concessões, e se reforçaram também no Sudeste as concessões brasileiras. Esta corresponde hoje a mais de 50% dos trabalhos da agência.

Basicamente, o TCU já trouxe uma visão bastante sintética sobre todas as etapas de concessão, a evolução. Esse quadro procura demonstrar isso. Nós passamos de concessões, no início, muito curtas, em termos de extensão, com taxas de retorno muito elevadas.

Fala-se aqui em um contexto de década de 90, de necessidade de alavancar o crescimento econômico, de condições macroeconômicas bastante deterioradas, quando se modelaram essas concessões. Então, trabalhava-se com taxas de retorno muito elevadas, de 13% a 21%.

Os prazos, na época, eram mais reduzidos do que aqueles com que trabalhamos hoje: eram de 20 a 25; hoje, evoluímos para prazos de 25 e 30 anos na última etapa.

Todo esse contexto de evolução... As concessões, as etapas guardam muito o contexto do momento em que foram modeladas. Então, a gente vai ver essa diferença perpassando a taxa interna de retorno, perpassando o nível tarifário também. Quando há taxas maiores, é natural que haja tarifas maiores, então há tarifas muito mais altas na primeira etapa do que na segunda e na terceira etapas.

Outra característica são as obras. No passado, era muito pontual, as obras de duplicação eram muito pontuais, e passou-se, ao longo do tempo, a exigir mais obras, a concentrar mais obras.

Outra evolução importante é que deixamos de utilizar nos nossos contratos o plano de negócios como referencial para reequilíbrio e passamos a parametrizar, por meio do uso de fatores: Fator D, de desconto de equilíbrio; Fator C, Conta C para ajustes pontuais ao longo da concessão.

Também é válido aqui a gente falar da matriz de riscos, que no início era muito pouco desenvolvida, quando da não existência ainda da agência reguladora, que é criada somente em 2001 e realmente implantada em 2002. A partir daí, começou-se a desenvolver mais a matriz de riscos dos contratos, e hoje a gente tem uma matriz bastante complexa, que abarca diversos riscos, que foram bastante estudados ao longo do desenvolvimento dessas modelagens.

Aqui nós trouxemos o cenário atual. Então, partimos de uma terceira etapa ainda em uma matriz anterior, do governo anterior, e chegamos ao PPI, que foi já muito bem exposto aqui pelo secretário Adalberto. É uma nova fase, em que se buscam projetos mais adequados à realidade nacional. É realmente buscar uma parceria com a iniciativa privada, e não tentar impor obrigações muito duras, mas, ao mesmo tempo, trazer o benefício para a sociedade na forma que cada rodovia demanda e cada Região demanda também. Então, buscamos aqui tarifas adequadas, buscamos essa garantia de que tenhamos uma intervenção mínima e respeitemos os negócios, dando estabilidade jurídica e segurança regulatória a esses processos.

Em termos de empreendimentos, focando mais em rodovias, a gente tem trabalhado hoje somente com projetos muito maduros, que são caracterizados por um estudo muito ajustado àquele próprio projeto; não um padrão geral para todos, mas mais um ajuste fino de cada um.

Temos na nossa carteira hoje qualificadas no PPI três concessões. A primeira delas já se encontra em audiência pública; a última, a BR-101, em Santa Catarina, foi nesta semana incluída no programa. E tivemos também a inclusão de estudos, que são concessões atuais que vencem em 2021. Com a inclusão, passa a haver uma sinalização de que faremos novas licitações para esses trechos que se encerram em 2021, o que é uma questão bastante sensível dentro do setor.

Aqui nós trouxemos alguns aspectos dos novos institutos criados pela medida provisória, na nossa visão, como agência.

Quanto à prorrogação, teremos que ter uma aplicabilidade, no caso, muito mais para ferrovias do que para rodovias, devido ao contexto contratual das rodovias, das três etapas. Mas é importante, pois confere, de toda forma, bases jurídicas adicionais sem prejudicar a estabilidade dos contratos que temos.

Alguns critérios foram colocados - inclusive, a agência foi consultada à época pelo governo -: que os percentuais, por exemplo, o percentual de execução do Programa de Exploração de Rodovias é bastante adequado, de 80% do programa; também a questão de termos estudos técnicos para que se demonstre a vantagem das prorrogações. Esses temas foram todos debatidos, e a agência se posiciona favoravelmente a essas questões, inclusive ao encaminhamento desses documentos ao TCU no decorrer do processo.

Em termos de relicitação - este é o ponto que talvez tenha a maior atenção do setor rodoviário e da ANTT nesse setor -, nós temos aqui um processo que hoje é muito sensível porque oferece uma alternativa à caducidade das concessões, como previsto na Lei 8.987, de 1995. Esse é um processo que procura trazer uma solução menos traumática. Como o Adalberto colocou aqui, é uma solução, mas sem perder a legalidade, estando dentro da legalidade; uma solução possível e que não ofereça um trauma de uma caducidade em massa, devido ao número de descumprimentos que a gente tem hoje, que é considerável dentro das concessões, sobretudo em segunda e terceira etapa.

A relicitação oferece alguns institutos interessantes do ponto de vista dessa transição para uma nova concessionária, como a suspensão das obrigações de investimentos não essenciais naquele momento; a manutenção dos serviços, da prestação do serviço público; e a possibilidade de equacionar as questões de financiamento, dos financiamentos tomados.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Quanto à possibilidade de não participação da SPE e de seus acionistas, essa é uma questão reputacional. O Governo tem atentado muito para isso, de buscar guardar essa reputação perante o mercado. Então, isso facilita muito para que os novos leilões sejam muito competitivos, sabendo que as regras se cumprem no Brasil hoje.

Da mesma forma, reconhecemos aqui a importância do envio ao TCU dos documentos.

Por último, nas disposições finais, a MP traz também de relevância para a ANTT três artigos.

O primeiro deles, de extrema relevância, permite que não se misturem os institutos da prorrogação antecipada, como está sendo colocado, com outros reequilíbrios, instrumentos de reequilíbrio que são utilizados já pela agência reguladora. Então, ele preserva essa distinção.

Além disso, para finalizar, temos outros dois artigos.

O art. 23 permite que, enquanto estejamos desenvolvendo estudos ou em processo licitatório, não haja descontinuidade dos serviços. Isso vai se afigurar em breve já. Nós temos concessão que se encerra neste ano e temos outras em 2021, e talvez seja necessário utilizarmos esse instituto.

E o último ponto aqui é a arbitragem. Antes, havia uma grande discussão sobre direitos patrimoniais disponíveis, se poderia ser feita a arbitragem em contratos de concessão para questões de reequilíbrio econômico-financeiro.

E a MP, por meio do art. 25, traz essa clareza e permite, então, que, caso a agência emita uma decisão e o concessionário não concorde com ela e ambos entendam que seja interessante ir a um processo de arbitragem, que se vá e se busque uma solução mais rápida do que seria uma judicialização das questões, porque aí, sim, a gente não teria uma eficácia das decisões que a agência profere; da decisão para a solução do caso.

Basicamente é isso. A ANTT fica à disposição para perguntas e agradece a participação.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Hugo Leal. PSB - RJ) - Obrigado, Sr. Marcelo Cardoso Fonseca, Assessor da Diretoria-Geral da ANTT, pela sua exposição.

Passo, de imediato, a palavra ao Sr. César Augusto Rabello Borges, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). V. S<sup>a</sup> tem o tempo regulamentar de dez minutos, em sendo necessário com prorrogação.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Inicialmente, quero saudar o Presidente eventual desta Comissão, Deputado Hugo Leal, um Parlamentar interessado nas questões que dizem respeito às concessões, em particular as concessões rodoviárias que se discutem aqui hoje.

Saúdo o Deputado Sergio Souza. Agradeço pelo convite formulado à Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), a qual presido. E saúdo os demais componentes da Mesa, em especial Adalberto Vasconcelos, que está secretariando a PPI. Saúdo a Sr<sup>a</sup> Parlamentar Lúcia Vânia, que aqui está bem como os Srs. Parlamentares de modo geral. Quero dizer da minha satisfação de retornar a esta Casa, na qual eu estive durante oito anos e tive o convívio de colegas como a Senadora Lúcia Vânia. Saúdo todos os interessados no setor. Em particular, vejo aqui a representação de diversas sociedades de propósitos específicos e grupos econômicos que trabalham na área da concessão. O Senador Wellington Fagundes, que também aqui chega, é muito interessado em toda essa questão, uma vez que ele representa o grande polo produtor agrícola do País, o Mato Grosso, que precisa escoar de forma eficiente a sua safra e tem problema com relação à 163, haja vista tudo ao que temos assistido, inclusive com a 163, na parte que vai à Calha Norte, com mais de cinco caminhos, atualmente, atravancados, sem poder escoar sua produção pelo Porto de Mirirituba, lá no Rio Tapajós.

Dito isso, farei uma explanação, mas querendo pontuar que vi muito bem, aqui, a explanação do PPI, vi o Ministério dos Transportes, vi a ANTT, que acaba de fazer uma bela exposição, e o Tribunal de Contas.

Vejam como o setor público está bem instrumentalizado, está preparado para acompanhar todo esse trabalho. E aqui está o setor privado querendo investir muito no País, mas tendo, sem sombra de dúvida, uma série de obstáculos que estão colocados à sua frente dia a dia, seja obstáculo de ordem formal, administrativa, de relacionamento, de visões às vezes conflitantes entre órgãos públicos, tipo agência reguladora ANTT e Tribunal de Contas da União, que, muitas vezes, revê aquilo que foi decidido nas agências. Há também das mudanças macroeconômicas repentinas que acontecem no País, que impactam diretamente qualquer plano de negócios em qualquer concessão. Se isso altera a vida pessoal de cada cidadão brasileiro, imaginem de uma concessão, de um plano de negócios que é feito para 20 anos. Imaginem o impacto no momento em que o País tem uma recessão que é única na história do País, essa que estamos vivendo, da qual espero que estejamos começando a sair.

Dito isso, quero mostrar, através da nossa exposição, num breve sumário, as rodovias que são concedidas. Isso já foi dito aqui há pouco. São 20 anos de experiência. Por que se fez concessão de rodovias no País? Com certeza, não é porque o setor privado exigiu do Governo fazer concessões, é porque os governos perceberam que, não havendo espaço fiscal, recursos para fazer os investimentos necessários para manutenção, para melhoria, para ampliação do sistema rodoviário nacional, que é e continuará sendo por muito tempo ainda o principal modal no País, respondendo por mais de 65% do transporte de cargas e passageiros no Brasil, foi e convocou o setor privado a vir fazer parceria para resolver os nós e os gargalos da infraestrutura brasileira, que são enormes.

Parece-me lugar comum sempre dizer que o País está muito atrasado em relação à infraestrutura logística, seja para escoamento da nossa safra, escoamento das nossas riquezas, seja para transporte de passageiros. Por isso, há esse esforço do Governo. Mas faltando recurso fiscal, o Governo vai atrás do setor privado, para que essa parceria possa resultar em melhor infraestrutura.

Depois, falar um pouco sobre a Medida Provisória nº 752 e deixar análise e sugestão sobre essa medida provisória.

Então, como já foi dito aqui hoje, são 19.683 quilômetros de malha concedida, mas nós temos um total de 210 mil quilômetros. Assiste-se hoje à falta de recursos, seja do Governo Federal, seja dos Governos estaduais, para manter a atual malha pavimentada no País. Então, o que se tem concedido são apenas 9,3% das rodovias pavimentadas, considerando o total. Considerando-se as rodovias federais, é um pouco mais, porque são 65 mil quilômetros de rodovias pavimentadas na área federal e a concessão é de aproximadamente dez mil quilômetros.

Então, são 20 concessões federais e 37 estaduais, sendo que há uma concentração muito grande em São Paulo e no Estado do Paraná. Em São Paulo, há 20 concessões; no Estado do Paraná, são 6 concessões. Portanto, das 37, 26 são estaduais, o que mostra que há uma concentração, mais uma vez, no Sul e no Sudeste do País, por conta, inclusive, da sua potência econômica, em detrimento de regiões mais deprimidas do Nordeste brasileiro. E, recentemente, na terceira etapa, houve um esforço de se levar o modelo de concessões para o Centro-Oeste do País, principalmente na rodovia BR-163.

Essas concessões já trouxeram, como benefício, manutenção e prestação de serviços, com investimento de R\$45 bilhões; recuperação, ampliação e melhorias com R\$50 bilhões investidos, desde 1995, que geram mais de 55 mil empregos, o que constitui um novo setor da economia brasileira gerador de empregos, de rendas, com pagamento de impostos inclusive aos Municípios lindeiros às concessões.

Isso tudo é benefício para a economia do País. Por isso, mais uma vez, o Governo diz: "Precisamos avançar no processo de concessões e privatizações". Precisamos, sim, avançar, mas, para isso, é preciso tirar obstáculos e não colocar obstáculos

a esse avanço. Então, as previsões dos contratos existentes levam investimentos, de imediato, de R\$20 bilhões, se tiverem sucesso as concessões que estão aí implantadas,

Esse modelo está calcado principalmente - aí há um equívoco muito grande - na Lei nº 8.987, na Lei nº 9.074, de 1995, e na Lei nº 10.233, quando criou a ANTT.

Quando começou o modelo de concessão, não existia a ANTT; era através do DNER, que hoje virou DNIT. A partir de 90, ou melhor, de 2001, criou-se a ANTT.

Há, realmente, uma interpretação equivocada achando que obras por concessão deveriam estar regidas pela Lei nº 8.666. Aqui, o Dr. Luiz Fernando, que quero saudar, do TCU, falou que houve a junção. Assim, há uma junção no TCU no sentido de que obras por concessão devem estar também como obras contratadas. São coisas totalmente diferenciadas. Uma é feita pela Lei de Licitações, a 8.666; a outra é pela Lei das concessões, pela necessidade da concessão de fazer aquela obra.

Realmente, essa visão me preocupa, porque a concessão não é uma construtora de obras; é uma prestadora de serviço ao usuário da estrada. Então, há uma diferenciação básica na sua origem. Acho que a distinção é importante que seja feita, inclusive nessa visão do TCU.

Os fundamentos são de que esse arcabouço regulatório foi feito para as concessões; pedágio inicial e critério de reajuste; preservação, sempre, do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos. Por isso, inicialmente se previa um plano de negócio. Plano de negócio regula, é a base do projeto apresentado. Passa a ser tipo um regulamento que disciplina as relações econômico-financeiras entre o Poder Concedente e a concessão. Lamentavelmente, recentemente...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - ...foi retirado o plano de negócios.

Por fim, a recomposição do equilíbrio dos contratos.

O histórico do modelo do Brasil é esse aí, uma linha de tempo. Esse processo começou com o governo Itamar Franco, avançou no governo Fernando Henrique, teve um dissenso entre 2002 e 2007. Aí, já no governo Lula começa novamente o processo que é chamado de segunda etapa. Esse inicial aqui é a primeira etapa, esse é a segunda etapa. Outro dissenso, no período de 2010, 2011 e 2012, mas volta a avançar aqui no ano de 2014, com a chamada terceira etapa das concessões, que representam 50% do que já tinha sido feito. São 10 mil quilômetros - imaginem o senhores - na área federal; 5 mil, primeira e segunda etapas, e 5 mil na terceira etapa.

Para se fazer a equação econômica da concessão, é feita uma análise de risco que tem esta distribuição: qual é o risco da concessionária e qual é o risco do poder concedente? Se descarregar o risco de tráfego, de financiamento, tudo em cima da concessionária, principalmente porque no Brasil o financiamento de longo prazo é feito pelo BNDES, se o BNDES trava ou cria maiores exigências para a concessão do crédito, provavelmente pelo peso desses riscos, se não forem compartilhados com o poder concedente, dificilmente o setor privado terá condições de alavancar recursos para cumprir um programa ambicioso de concessão.

Então, é preciso estar atento, sempre revendo essa matriz de risco, para que ela seja uma matriz justa, cujo risco esteja distribuído entre o poder concedente e o concessionário.

Esse seria um resultado prático do que houve na questão das concessões.

Quando a CNT faz uma pesquisa que é divulgada, nas rodovias concedidas, 78,7% recebem a avaliação excelente/bom; 19,9%, regular; ruins/péssimo, apenas 1,4%. Quando vai para a gestão pública, 28,9% avaliam ruim/péssimo; 32,2%, regular; apenas 32% avaliam excelente/bom, mostrando que a concessão vem dar qualidade e melhor uso para o usuário de todo o sistema rodoviário brasileiro.

Essas avaliações são feitas avaliando geometria da via, pavimento e sinalização. Nessa classificação, nesse *ranking*, as primeiras melhores rodovias do Brasil são todas concedidas. A vigésima é que passa a ser uma rodovia que tem a administração, a gestão pública.

Medida Provisória 752.

Eu vou falar pelo setor rodoviário; não vou falar pelo setor ferroviário nem pelo aeroportuário. No setor rodoviário, existe hoje um grande problema, que é dar viabilidade a esses 5 mil quilômetros que foram licitados em 2013, a chamada terceira etapa, e que estão tendo hoje praticamente uma paralisia nos seus investimentos. Porque foram ofertadas pelo Governo brasileiro - e aí não estamos falando se é o Governo atual ou se é o governo passado, é o Governo nacional, do Brasil - condições vantajosas do ponto de vista de financiamento. Até 70% do total do valor do investimento do projeto seria com TJP mais 2%. Haveria até um "fundo noiva" para entrar com parte do *equity* em 15%, formado pelos fundos de pensão. Isso não aconteceu. Não é essa a maneira de analisar o BNDES.

Em 2013, previa-se um crescimento, que foi ofertado na modelagem, de 2,5%. Chegou a ser 4,5%; com algum trabalho, o Tribunal de Contas aceitou se reduzir para 2,5%. Mesmo assim, isso não se realizou. E o que se realiza hoje? Uma recessão profunda de 3,5% por dois anos seguidos - 2015 e 2016.

Ora, isso traz um desequilíbrio econômico imenso, dismantela, destrói a modelagem. Então, é preciso que esses contratos sejam reequilibrados. Esses casos são fortuitos, as concessionárias não fizeram absolutamente nada para que acontecesse esse tipo de risco; foram medidas governamentais.

Se o Governo não entender isso e sentar com as concessionárias para procurar uma solução e imaginar que uma medida provisória que diz que quem não conseguir executar o projeto deve devolvê-lo, é muito simplista para resolver essa questão. Pode piorar a questão, levando-a para um imbrólio judiciário, que nós sabemos como começa, mas não sabemos como termina.

Muito bem. Então, nesse propósito, a medida provisória não veio atender a esses 5 mil quilômetros que precisam ser duplicados para escoar safra, as estradas aí estão. Pela primeira vez, fez-se concessão no Centro-Oeste, a BR-163, que é a grande escoadora da safra que vem de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. São 1,6 mil quilômetros aqui. Temos a BR-040, que liga Brasília a Juiz de Fora.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Temos a BR-060, que liga Brasília a Goiânia, em direção ao Triângulo Mineiro, e chega a Betim pela BR-262; são 1,1 mil quilômetros. Temos a MGO, que é a BR-050, que liga Goiânia ao Triângulo Mineiro também. Então, estão aí todas as concessões hoje problemáticas.

Todos os investimentos estavam em dia e começam a não estar, porque o financiamento de longo prazo do BNDES não saiu. Quando saiu, foi em valores percentualmente bem menores do que os previstos no contrato, e não há o *equity* suficiente para se tocar esse projeto.

Procura-se o Governo. E tenho que reconhecer que o Governo tem sido altamente receptivo nas questões, nas conversas, nos diálogos, mas, na prática, a saída que o Governo viu foi a Medida Provisória 752; é entregue o projeto para que seja relicitado. Mas ali há investimento, seja de *equity*, seja do empréstimo-ponte, e a medida provisória não diz como vai ser indenizado nenhum desses patrimônios, desses capitais que estão ali, que não foram amortizados, porque não houve tempo ainda - essa licitação é de 2013; foram assinados em 2014.

Portanto, a esse propósito a Medida Provisória nº 752 não atende. Enquanto isso, R\$12 bilhões deixam de ser investidos, e, nos 3,5 mil quilômetros que poderiam estar sendo duplicados, as obras estão paralisadas.

Outro propósito da medida provisória é atender ao setor ferroviário e atender ao setor aeroviário, inclusive, agora, com renegociação, mas não atende ao setor rodoviário. Não sei exatamente qual é a questão que existe com o setor rodoviário, porque a perspectiva é que não se pode fazer equilíbrio de contratos através de extensão de prazo. Eu nem chamaria de prorrogação; é extensão de prazo.

A Lei nº 8.987 permite três formas de reequilíbrio. Ou a União, o Poder Concedente paga por uma obra necessária, para que se resolva um gargalo, como é o caso da Dutra, como é o caso da Concer, como é o caso da CRT (BR-116); ou se aumenta o pedágio, se couber, se o usuário tiver capacidade de pagamento, fazendo degraus de aumento de pedágio ano a ano; ou então se faz simplesmente uma extensão de prazo que permita a amortização do investimento. Mas a decisão do Governo tem sido no sentido de esperar 2021, quando teremos já outro governo, teremos outra situação macroeconômica do País.

Enquanto isso, gargalos como a Serra das Araras e a Serra de Petrópolis ficam insolúveis, causando prejuízos à economia brasileira, causando mortes - que são irreversíveis - a cada dia, causando interrupções no fluxo de estradas, muito importante para o sistema brasileiro.

Então, a nossa visão é de que a medida provisória, no setor rodoviário, digo mais uma vez, não atende aos objetivos pretendidos, não dá sustentabilidade ao modelo e não atende à necessidade de melhoria das rodovias.

Não foi solicitada pelo setor. O setor esperava que houvesse a abertura de uma mesa de negociação à qual todos pudessem se sentar, caso a caso, e, de forma realística, encontrar saída para esse gargalo. Esta foi a expectativa quando foi criada o PPI. Lamentavelmente, a solução foi a Medida Provisória nº 752, que, repito, não é solução, porque dificilmente alguém vai entrar numa aventura de fazer um acordo amigável para uma caducidade amigável, em que não se sabe sequer como vai ser feita a indenização; sequer é dito qual é a metodologia para o cálculo dos valores já investidos. Seria até, vamos dizer, desleal com os acionistas. E muitas dessas empresas estão na Bolsa de Valores, elas têm regras de governança ligadas à Bolsa de Valores. Não se pode simplesmente entrar numa aventura em que não se sabe qual será o resultado final.

Há dúvida de quando serão feitos os estudos, como serão feitos, quanto custarão e qual será o resultado final, inclusive para a sociedade; qual será o preço que virá do pedágio na nova licitação; quanto será colocado de prazo para a execução dos novos investimentos, e se a sociedade vai participar ou não desses novos prazos, vai aceitar ou não.

Quer dizer, você vai entrar num processo e, enquanto isso, ficam paralisados todos os investimentos, dando-se apenas manutenção com o próprio concessionário, que se vê totalmente fora do mercado até de financiamento para continuar seus investimentos.

A Lei nº 8.987/95 já estabelece esses parâmetros de uma boa gestão do modelo. Portanto, não foi a medida provisória, nesse caso, inovadora.

Por fim, ficam essas análises e sugestões. O meu tempo já está esgotado, vou apenas pegar a parte final.

O reconhecimento expresso pelo concessionário - que é exigido pela medida - da incapacidade de cumprir o contrato de concessão e/ou suas obrigações financeiras poderá causar execuções antecipadas, inclusive negativa de financiamentos. Porque, para a negociação amigável, é preciso reconhecer que se está inadimplente e é preciso que você entre em caráter irrevogável e irretratável, sem saber sequer qual é o caminho que você vai trilhar.

Não há definição de prazo para a decisão sobre o pedido de relicitação feito pelo concessionário, o que pode demorar meses ou até anos, deixando o usuário sem os serviços e melhorias.

Rescisão amigável do contrato deve conter regras que estimulem a sua celebração. Será benéfica ao concessionário e aos serviços concedidos, sem prejuízo ao Poder Concedente.

(*Soa a campanha.*)

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Impossibilidade de participação do consórcio contratado. É como se fosse uma penalização. Eu tenho que reconhecer que sou culpado e, ao mesmo tempo, aceito uma penalização, porque eu não posso, mesmo tendo *expertise* e tendo interesse, como tenho ali, de recuperar o capital investido, eu não posso participar dos novos certames. Realmente, isso é até inconstitucional, mas está na medida provisória.

Pois bem, senhores. Por fim, a conclusão.

É consenso que investimento em infraestrutura por meio de concessões é a solução para alavancar o crescimento do País. Todos dizem isso, há unanimidade nacional.

As concessionárias estão prontas para investir imediatamente, desde que sejam criadas condições adequadas. Não pode é trancar o crédito, não haver o crédito. Você não analisa mais o projeto como *project finance* porque o tráfego não foi o do projeto de 2012, passa a ser o tráfego de hoje, em pleno fundo do poço da recessão brasileira, o que desequilibra qualquer contrato.

Então, tem que haver realidade para se analisar essa questão, e não simplesmente impor uma fórmula ao concessionário: devolva, entregue o seu patrimônio, entregue o que já investiu e devolva, para que nós possamos relicitar.

Poderes Concedentes, Agências Reguladoras e Órgãos de Controle precisam equacionar essas questões, rapidamente, em benefício do Brasil.

Um programa de concessões em infraestrutura não pode ser modificado a cada novo governo. Cada governo quer fazer o seu programa para chamar de seu. Isso faz uma barafunda jurídica; é bom para advogados e bancas de advocacia. Por isso há um excesso de judicialização hoje, no País, com questões de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro. As agências sentem-se tímidas diante de análises posteriores que os órgãos de controle, como TCU, vão fazer sobre suas decisões, podendo chegar à conclusão de que a decisão delas não foi a mais eficiente nem foi a melhor. Então, eles não decidem, preferem não decidir.

Um pedido de reequilíbrio econômico-financeiro é um ativo da concessão, mas ele não é decidido. O resultado é que, a cada governo, se cria uma solução mágica que vai resolver todos os problemas; e as coisas não são assim, sabemos que não são assim.

É preciso ter continuidade, é preciso analisar diante dos fatos. Não é porque foi de um governo ou de outro governo que se vai simplesmente abandonar uma solução que estava sendo tomada.

Os Poderes Legislativo e Executivo têm neste momento a oportunidade de criar uma política de Estado que garanta a sustentabilidade do programa de concessões de rodovias, e ela está aqui nesta Comissão. O que sair dessa medida provisória, o que for acatado das emendas que estão propostas pelos Srs. Parlamentares, ou de emenda do Sr. Relator, com certeza pode trazer, sim, avanços. Desconsiderar os atuais concessionários de rodovias nessa Medida Provisória 752 com certeza não é o melhor caminho para garantir essa política.

Muito obrigado a todos os senhores.

**O SR. PRESIDENTE** (Hugo Leal. PSB - RJ) - Obrigado, Sr. César Augusto Rabello Borges, presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

Antes de passar a palavra ao Relator para suas indagações, eu vou transferir a Presidência ao Senador Wellington Fagundes, que, a partir deste momento, presidirá a sessão da nossa Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Dando sequência à nossa audiência, quero cumprimentar o Relator, Sergio Souza, que terá essa incumbência extremamente importante para o País, dada a relevância de se tratar aqui de três setores de que a nossa infraestrutura, claro, carece muito, principalmente quanto à segurança jurídica. Eu vou depois abordar esse assunto.

Passo a palavra ao nosso companheiro, Deputado Sergio Souza, como Relator.

**O SR. SERGIO SOUZA** (PMDB - PR) - Obrigado, Senador Wellington.

Quero cumprimentar a Senadora Lúcia Vânia - é um prazer tê-la aqui na nossa Comissão -, o nosso ex-Senador João Pedro - seja bem-vindo, João Pedro, à nossa Comissão sobre a medida provisória -, o Deputado Hugo e todos os expositores.

Dá para perceber desta audiência pública que nós temos pontos bastante polêmicos no que diz respeito ao setor rodoviário.

Há três modelos de concessões no Brasil: um da década de 90, que está por vencer nos próximos três, quatro anos; um de 2003, 2004, 2007, que é um modelo em que há poucos investimentos, é mais de conservação - no Paraná, o meu Estado, em Santa Catarina, inclusive em São Paulo, a Dutra pega esse modelo, com um pedágio na faixa de R\$3 a cada 100km, mais ou menos -; e um modelo mais recente, em que cerca de 50%, um pouco mais, foram concedidos no ano de 2013, 2014, 2015. Nessa nova modelagem, nós percebemos que há uma ação forte para que haja as duplicações - muito diferente das concessões da década de 90 - e para que a tarifa também seja algo equalizado, que não penalize o setor produtivo, os usuários das nossas rodovias.

Sabemos que o Brasil, de fato, como colocado aqui pelo César Borges, nosso ex-Ministro dos Transportes, passa por um momento delicado, um momento de recessão. Neste momento de recessão, o Governo brasileiro - o Adalberto Santos de Vasconcelos nos trouxe um pouco disso - busca criar mecanismos para a retomada do crescimento, e nós sabemos que o Poder Público não tem hoje os recursos necessários para fazer os investimentos nos modais. Isso não é só no Brasil, isso é algo que acontece no mundo todo. As grandes obras de infraestrutura de modais partiram dos investimentos privados.

Algumas dúvidas eu gostaria de tirar, e depois, Senador Wellington, nós abrimos também para que a plateia faça perguntas, ao limite de uma pergunta, e já há uma aqui sobre a mesa. Após ouvidos os Parlamentares - e, se houver, também os internautas - nós passaremos a fazer as questões dentro de um limite razoável de tempo, porque temos também os nossos afazeres logo mais no Congresso Nacional.

Eu pergunto aqui ao TCU, ao Luiz Fernando, e gostaria de ouvir também o Adalberto neste tema: eu ouvi de vários colegas Parlamentares nos últimos tempos que há uma dificuldade de entendimento de aplicação legal. Temos uma Lei das Concessões, uma lei que rege todas as concessões, mas também temos uma lei anterior, de 1993, que é uma Lei de Licitações, e há entendimentos já explícitos pelo Tribunal de Contas em alguns casos de aplicação da Lei 8.666. Eu gostaria de ouvir do Luiz Fernando e também do Adalberto se, no caso das concessões, uma vez havendo lei específica, aplica-se ou não a Lei de Licitações e em que momento se aplicaria.

Ao Adalberto, talvez ao representante do Ministério dos Transportes, ao TCU também, a quem puder responder: quando falamos de prorrogação de contratos, no que tange aos contratos da década de 90, há, de fato, uma polêmica. No meu Estado, o Estado do Paraná, fala-se muito em prorrogação, e há uma crítica muito forte às prorrogações das concessões rodoviárias do Paraná, como vi que também acontece no Rio de Janeiro e acontece em outros locais também. Eu pude tirar aqui de algumas das exposições: por que a sociedade, o setor produtivo, ou boa parte dele, às vezes, critica os pedágios da década de 90? Da apresentação da ANTT até anotei aqui: o TIR da década de 90 ia até 21%. O TIR das concessões de 2013, ou seja, de mais de 50% das concessões federais, é abaixo de 10%. Isso tem que ser revisto.

Lógico, o Brasil da década de 90 é um Brasil muito diferente do de hoje, é um Brasil muito diferente do de 2011, 2012 e 2013, quando foram gerenciadas essas novas concessões. E qual o prejuízo de se deixar para uma nova licitação, lá em 2021, 2022? É lógico que a licitação teria que ocorrer antes disso, em 2018, 2019, porque vocês já têm que ter uma nova concessionária ao término daquela.

Mas o problema - e é a pergunta que faço - é o seguinte: há uma discussão de que não há previsão, em alguns dos contratos, de prorrogação. E a pergunta que eu deixo é esta: há necessidade de previsão de prorrogação no contrato original para

haver prorrogações dessas concessões dos anos 90? Sabemos que, nas concessões de 2007 e 2013, há previsão, mas lá, na época, não havia.

Outra questão que nós podemos concentrar no Ministério dos Transportes ou no PPI: fala-se em devolução de malhas. Por exemplo, como exposto aqui pelo palestrante César Borges, boa parte das malhas da última concessão estão com obras paralisadas, investimentos não feitos, devido a vários fatores. Quando se fala nessa devolução de malha, por mais que seja de maneira amigável, quanto tempo isso vai demorar? E como ficam essas concessões nesse período, para haver aí a relicitação - que é um processo amigável, mas é um processo amigável que tem interesses econômicos de volumes razoáveis? Nós estamos falando de cinco mil quilômetros de rodovias concedidas, nos últimos anos, pelo Governo Federal.

Prorrogação antecipada. Eu tenho ouvido bastante a respeito, mas não vejo muitos pleitos nesse sentido, a não ser os da década de 90. Qual seria a vantagem de uma prorrogação antecipada? No caso dessas últimas concessões: nós estamos falando em relicitação. Devolvem-se ao Governo as malhas, para o Governo fazer um novo edital. Este novo edital vai dar uma tarifa mais barata, em face da situação econômica do Brasil, tendo em vista inclusive a diminuição de fluxo nessas rodovias? Essa nova licitação vai dar investimentos mais ágeis? Nós temos um prazo contratual de cinco anos. Não seria o caso, aí, de nós acharmos uma solução, em que não haja diminuição dos investimentos, mas talvez o prolongamento do prazo para os investimentos? É uma pergunta que eu deixo, porque a tenho ouvido muito, com relação a essa situação também.

Ainda ontem, eu estava conversando com alguns Parlamentares sobre a participação em novas licitações das concessionárias ou das empresas participantes das concessões que venham, porventura, a ser devolvidas para relicitação.

A medida provisória coloca dispositivo - é muito clara nesse sentido - sobre a proibição não só daquele consórcio, daquele CNPJ, como de todos os CNPJs que estejam ligados àquele consórcio. Se eu sou dono de uma ação de uma empresa que porventura esteja naquele consórcio, eu não posso participar; se sou acionista de outra empresa, eu também sou impedido e acabo "impedindo", entre aspas, a participação de outra empresa também nessa nova licitação. E esta empresa que deu causa à relicitação, que fez a devolução do trecho, não pode participar daquele certame, mas pode participar de outro certame que foi devolvido? Imaginemos a 163 e a 040. Como é que fica isso?

Então, são perguntas que eu deixo aqui, Sr. Presidente, Senador Wellington, aos nossos expositores, palestrantes, especialmente ao Adalberto e ao Luiz Fernando, que são profundos conhecedores do tema, e também ao Ministro César Borges.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Dando sequência, então, queremos passar a palavra à Senadora Lúcia Vânia.

**A SRª LÚCIA VÂNIA** (PSB - GO) - Sr. Presidente, senhores expositores, Sr. Relator, Deputado Sérgio Souza, eu gostaria de agradecer a deferência de passar a palavra para mim. Embora eu não seja membro da Comissão, eu tenho interesse nessa medida provisória, uma vez que nós temos em Goiás um problema sério com a BR-153, e me parece - dessa medida provisória eu não pude ver todas as disposições -, mas não sei se essa medida provisória encamparia também a 153. Pelo mapa do ex-Senador César Borges, presidente da ABCR, a 153 não está contemplada ali.

De qualquer forma, eu me sinto extremamente contemplada com as perguntas feitas pelo Relator. Eu apenas gostaria de uma informação maior do TCU. Eu gostaria de saber qual é o posicionamento do Tribunal de Contas em relação às indenizações a serem pagas às concessionárias nos casos em que houver a relicitação dos contratos, conforme previsto na Medida Provisória 752.

A segunda pergunta é: ainda nos casos em que houve relicitação de contratos em andamento, os senhores acreditam que haveria o interesse de empresas em assumir tais concessões, de modo que não ocorra interrupção dos serviços prestados aos usuários?

Por fim, eu gostaria aqui de ressaltar a presença do ex-Senador César Borges, que nos deu aqui uma lição de praticidade. Eu acredito que o ex-Senador César Borges, durante a sua gestão no Ministério do Transportes, enfrentou grandes desafios e apresentou soluções práticas, que redundaram num sucesso total, como pôde ser visto aqui pela exposição apresentada. Portanto, eu acredito que essa experiência externada aqui pelo ex-Senador César Borges tem que ser levada em conta nesta situação em que nós nos encontramos.

Em relação à 153, eu gostaria que a ANTT pudesse dar algumas informações adicionais para que eu possa me situar no processo já em andamento, buscando uma solução para aquela rodovia. É uma rodovia extremamente importante para o Estado de Goiás, que tem provocado acidentes e vitimado várias famílias ao longo do tempo. Nós não podemos esperar um tempo indeterminado para a solução daquele problema, uma vez que há uma expectativa na região em relação a uma

tomada de posição, principalmente dos políticos que representam o Estado de Goiás, que são extremamente cobrados pela omissão em relação ao processo que se deu ali.

A empresa concessionária não pôde cumprir o contrato e, o que é mais grave, não pôde manter a conservação da rodovia, e nós somos surpreendidos a cada dia com um acidente gravíssimo na região, onde há grande circulação de mercadorias, principalmente de caminhões pesados, que acabam por vitimar grande parte das pessoas que circulam por aquela região. Portanto, eu quero aqui encerrar a minha intervenção cumprimentando todos e esperando que haja uma solução, que, como foi bem colocado aqui pelo ex-Senador e presidente da ABCR, César Borges, precisa ser, acima de tudo, uma posição política, porque, se formos nos ater aos detalhes técnicos apenas, nós não vamos achar uma solução.

Para finalizar, eu gostaria de perguntar ao TCU como ele vê essa contradição, apontada aqui por César Borges, em relação à Lei de Licitações e à Lei de Concessões.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Senadora Lúcia Vânia, impactado ainda pelo evento de ontem do Dia da Mulher - e as mulheres provaram que podem parar o Brasil -, pela força e principalmente pela competência da Senadora Lúcia Vânia, sempre muito atuante, eu gostaria de passar, então, agora, para que os depoentes possam responder-lhe e responder também aqui ao Relator Sérgio, para depois passar à segunda etapa das perguntas, ao Deputado Leal e a outros que aqui chegarem, e também, como foi dito aqui, à inscrição da plateia e aos internautas.

A sequência não tem obrigatoriedade, mas vocês podem se manifestar.

O Adalberto gostaria, então...

Luiz Fernando, representando o Tribunal de Contas.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Tentarei, então, responder da maneira mais objetiva possível os questionamentos da Senadora Lúcia Vânia.

A senhora perguntou em relação à indenização sobre eventuais investimentos. A lei prevê, em caso de investimentos não amortizados, que haja essa indenização. Então, acho que isso seria natural ocorrer no andamento do processo.

A senhora perguntou se, nos casos de relicitação, haveria interesse das concessionárias em participar da relicitação ou se poderia haver interrupção dos serviços. Eu acho que isso vai ocorrer caso a caso. Infelizmente, vamos ter que aguardar o caso em si para verificar se isso vai ocorrer. É claro que a tentativa, o pior caso seria realmente a interrupção dos serviços. Eu acho que a lei deve prever ao máximo e tentar abarcar todas as possibilidades para que isso não ocorra, porque seria o mais indesejado.

Em relação à última colocação, acerca de uma eventual contradição entre as leis de concessão e de licitação - aí eu aproveito, já respondo ao ex-Ministro César Borges, que fez essa colocação, e pego o gancho com o que comentei na minha exposição -, talvez eu não tenha sido claro, não tenha conseguido passar a mensagem que queria. Na verdade, quando eu falei que as unidades do TCU que tratavam de licitação e as que tratavam de obras públicas se juntaram, por conta desses avanços, eu não quis dizer que há essa confusão. Na verdade...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - ... é bem clara para o TCU essa distinção de onde estão as coisas: que as concessões são regidas pela Lei 8.987, e as obras públicas, pelas licitações mais corriqueiras ou a que estamos mais acostumados, da Lei 8.666.

É claro que se deve considerar que a própria 8.987 considera que a 8.666, em alguns casos, aplica-se subsidiariamente. Mas quero deixar bem claro que não há essa confusão nas análises que o Tribunal faz sobre a legislação. Ele tem plena consciência de que são coisas distintas e que o principal, o modo de analisar os investimentos, é distinto. Você não deve utilizar na 8.987 o normal da 8.666, com orçamento descritivo, com todos os itens de serviço, porque isso não acontece nas concessões. Então, acho que isso é bastante claro.

Acredito que tenha respondido.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - O Relator está satisfeito?

**O SR. SERGIO SOUZA** (PMDB - PR. *Fora do microfone.*) - Estou sim.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Dr. Adalberto então.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Obrigado, Presidente.

Vou seguir a sequência aqui. Acho que foi uma boa medida a gente ir respondendo aos poucos, porque se vão acumulando as perguntas.

Ministro César Borges, gostaria de falar que não só naquela época, mas o Governo atualmente convoca o setor privado para poder fazer os investimentos de que tanto o País precisa. E a gente tem realmente que trabalhar para tirar os obstáculos, a gente tem que trabalhar para tirar os obstáculos para o investimento acontecer. O País não pode esperar mais ter investimento em infraestrutura para ter um crescimento sustentável, de forma sustentável e competitiva, Ministro. Por isso a importância de a gente estar neste momento aqui debatendo um assunto tão importante, que tem todo o condão de poder retirar investimentos que estão paralisados.

Também gostaria de fazer a observação de que concordo com o senhor; a gente não pode mudar o modelo de regulação, o modelo de contratação em cada governo que entra. A gente tem que procurar respeitar as regras. É assim que a gente vai recuperar a credibilidade do País.

Dessa maneira, até gostaria de acrescentar que, por exemplo, nas concessões da primeira etapa, Deputado Sergio Souza, a gente tem as tarifas que o senhor colocou - e vou responder daqui adiante - mais altas, a gente tem uma TIR que varia de até 23,4% em algumas concessões. Já foi feita a nova licitação da Ponte Rio-Niterói, que foi uma decisão de governo. A decisão de governo foi encerrar as concessões da primeira etapa para fazer novas licitações, para trazer modernidade aos contratos. E agora, quando o Governo adota essa nova medida, há uma continuidade da política das ações adotadas no governo anterior...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - ... para não haver descontinuidade desse processo de governo. Mas vamos lá para a gente poder colocar as perguntas.

Primeiramente, respondendo ao Deputado Sergio Souza. Realmente, existem três modelos de concessões de rodovias, e a gente tem que dar solução para cada um dos modelos; tem que entender cada um dos modelos e ver qual é a melhor solução que se aplica. E, sobretudo, a gente tem que ter em mente que esses contratos foram assinados com o Estado brasileiro, não foi com o governo. Então, a gente do PPI não está aqui - isso é uma premissa que o Ministro Moreira Franco colocou desde o início - só para poder pensar o Brasil para o futuro e os novos contratos. A esses contratos que foram celebrados a gente tem que dar solução, tem que dar efetividade para que tragam aos brasileiros, aos usuários o que eles querem, que é um serviço prestado de forma regular e com qualidade.

Sobre o primeiro ponto, a dificuldade da aplicação legal, isso é bastante claro, também é a teoria do Direito. Você tem uma lei geral, as leis de licitações e contratos são leis gerais, e leis que se aplicam de forma geral. Você tem a Lei 8.987, que se aplica a contratos de concessão, e aí você só pode aplicar a Lei 8.666, a lei de obras, se for de forma subsidiária, onde a Lei 8.987, lei geral de concessões, não regula. E mais: se você incluir esse determinado trecho no Programa Nacional de Desestatização, aí você tem a Lei 9.491, de 1997, que é mais particular ainda. E você tem Lei 11.079, de 2004, a lei de PPPs, também particular.

Então, a Lei 8.666 só vem a ser aplicada de forma subsidiária. Por exemplo, alguns pontos da Lei 8.666 a gente tem que olhar com ressalvas, porque um contrato da Lei 8.666 prevê contratos de contratação até 5 anos. Contratos de concessão são firmados por 25, 30 anos. É claro que você tem que olhar sob ótica diferente um contrato que é firmado para ter uma validade de 5 anos e um contrato que vai ser firmado para ter uma validade 25 anos. Então, a aplicação da Lei 8.666 tem que ser de forma harmônica com o contrato que está sendo assinado, mesmo ela sendo aplicada de forma subsidiária.

Aí - deixem-me ver se consigo uma colinha minha aqui - eu coloco aqui até uma questão para ser avaliada, e o Parlamento aqui está para fazer esse debate, para avaliar e para gente poder ver. Refiro-me a alguns processos que estão para paralisados lá na agência reguladora sobre a questão de novos investimentos nas concessões licitadas na segunda etapa. Eu estou falando aí da Autopista Planalto Sul, da Autopista Litoral Sul, Autopista Régis Bittencourt, Fernão Dias, Autopista Fluminense, entre outras tantas, porque elas foram licitadas com a tarifa baixa, com o serviço mais ou menos de manutenção, mas com poucos investimentos. Em 2007, essa foi a diretriz do governo. Então, a elas cabe um aumento de tarifa. Se você for comparar com a Rodovia Nova Dutra, que deve estar na faixa de R\$17, essas rodovias estão girando em torno de R\$3,50 a R\$6. Então, a elas cabem novos investimentos, mas para trazer qualidade ao usuário, para você poder trazer um serviço melhor ao usuário. Apesar de eu achar que o marco regulatório, pelo que eu já falei, já permite à ANTT fazer esse reequilíbrio econômico-financeiro do contrato para colocar esses novos investimentos...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - ... talvez a medida provisória pudesse, Relator, Deputado, se o senhor entender pertinente, trazer uma clareza para essa questão dos 25% que é trazida na Lei 8.666 e que eu acho que não se aplica a concessões pelos fatos que eu já expus aqui. Então, eu acho que isso poderia dar um ânimo para essas concessões e trazer investimentos em curto prazo para o País. São questões que a gente pode amadurecer, e o Parlamento é o lugar correto para se discutirem essas questões.

Sobre a questão que o senhor colocou da prorrogação dos contratos da década de 90, já falei alguma coisa. A gente tem que ver que, no contrato de concessão na década de 90, o Brasil era um Estado prestador de serviço. O Estado regulador estava começando ali, as primeiras concessões começaram com concessões de rodovias: Ponte Rio-Niterói, em 1994; depois, veio a Nova Dutra, a Concer, a CRT; e depois veio a Concepa. Então, no Brasil, naquele momento ali, você estava acostumado a prestar diretamente o serviço, e o Brasil começa a se transformar no Estado regulador. Então, aqueles contratos foram feitos, como bem destacou aqui o Ministro César Borges, com a ótica de obra...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Posso continuar?

Com a ótica de obra. Então, aqueles contratos foram construídos com um PER totalmente fixo e com a obra. Então, são contratos que já estão ultrapassados. Hoje você tem uma nova visão do contrato, hoje você tem o foco do contrato de concessão no usuário. A obra não é um fim em si só no contrato de concessão; a obra é o meio para você atingir ao objetivo final, que é entregar um serviço de forma adequada ao usuário. Então, a obra é um meio para você fazer aquilo ali. O que importa é você entregar esse serviço ao usuário. Nisso, os contratos de concessão foram evoluindo ao longo dos tempos nessas rodadas, em diversas discussões. Então, é necessário que haja, nesses contratos da primeira etapa, uma modernização.

E aqui já procuro responder a outra questão que foi levantada pelo senhor, Deputado, que é a questão da prorrogação. Olha, prorrogação - esse é o entendimento que a gente tem... Tanto é que a medida provisória prevê prorrogação só para contratos que originalmente preveem a questão da progressão, porque aí não há quebra contratual, não há nada que está em desconformidade com o marco legal e o marco regulatório posto. Se a gente altera isso no contrato depois, vai haver questionamentos na Justiça comum, questionamentos no Tribunal de Contas, em diversas instâncias, e isso faz com que atrasem os investimentos. O Brasil não pode mais atrasar investimento. A gente tem que fazer uma coisa clara, uma coisa correta para que os investimentos deslanchem da forma mais rápida possível. Então, trazer dúvidas para o marco regulatório não atende a necessidade urgente de investimentos de que o País precisa.

Então, creio que no contrato de concessões de ferrovias há previsão de prorrogação. Se há previsão de prorrogação, o Governo está condicionando essa prorrogação antecipada à realização de novos investimentos, bem como à modernização desses contratos. Você preserva o objeto, mas você tem que modernizar os contratos. Você não pode ficar com aqueles mesmos contratos, com aquelas mesmas restrições e com os mesmos gargalos que, por exemplo, nós vamos discutir aqui, no setor ferroviário. Não podemos ficar. Nós temos que solucionar esses problemas. O Brasil não pode pegar e prorrogar um contrato para depois ficar com esses gargalos se perpetuando por mais 40, 50 anos. Não podem acontecer essas questões. Então, a gente tem que resolver esses problemas aqui. E esses contratos novos têm que trazer ganho de eficiência, ganho de eficácia e modernizar.

A questão dos investimentos a partir de 2021, quando o Governo decidiu, não é bem assim. O Governo está querendo trabalhar com planejamento. A gente está trabalhando já no planejamento para o Estado brasileiro, de toda a logística para o Estado brasileiro, igual ao planejamento para o setor elétrico que a EPE faz. A gente precisa de um planejamento para o setor de logística, no qual todas as áreas do Governo conversem a mesma linguagem, no qual você possa orientar até a formulação do PPA, no qual você tenha com clareza para todo mundo o que se pretende fazer no País para poder solucionar os gargalos logísticos que existem. A gente está trabalhando de forma intensa nessa questão do planejamento. Mas a gente sabe que existem diversas ações em curto prazo para serem feitas.

Então, a questão de colocar essas rodovias em licitações significa o seguinte: que a gente já vai começar os estudos e vai ver a melhor forma de fazer isso. Não significa... Existem investimentos, Ministro, que podem ser feitos pelo Poder Público, podem ser feitos antes de terminar, porque são investimentos que estão fora do domínio da rodovia. Dependendo da solução que for adotada e dependendo da solução que os estudos alavancarem para aqueles gargalos, há investimentos que podem ser realizados, e aí depende de qual vai ser essa modelagem. Então, o que a gente não quer é deixar tudo para a última hora. A gente quer ter previsibilidade, arranjar a melhor solução e poder debater isso aqui.

A devolução das malhas rodoviárias. A questão que foi colocada é quanto ao tempo que isso vai demorar. Como é um acordo amigável, a gente acredita que isso vai ser uma coisa muito rápida. Ontem mesmo, quando eu saí da reunião, Deputado Sergio Souza, eu já falei para o pessoal antecipar, adiantar um decreto, uma minuta de decreto presidencial para

poder colocar algumas coisas que vão sair da futura conversão da medida provisória em lei. A ANTT também está com todos os esforços para poder fazer o regulamento de indenização dos investimentos realizados pelos atuais concessionários que forem devolver e não foram amortizados ainda. Então, quando sair a lei, a gente já tem que estar com a minuta pronta para dar eficácia. A gente não pode soltar um regulamento enquanto a medida provisória não for convertida em lei, porque a gente tem que saber como vai ser o texto final.

Então, como fica isso? Nesse intervalo de relicitação, a medida provisória é clara. Ela prevê serviços mínimos. Se a concessionária não tem condições de tocar aqueles investimentos, se ela está em dificuldade financeira, se está com dificuldade de cumprir o contrato, como é que você vai exigir que a concessionária, a partir do momento em que ela adere ao processo de relicitação, continue a fazer aquelas obras? Então, ela vai estar isenta de realizar aquelas obras e vai ter que manter os serviços mínimos, porque isso aqui é uma fase transição. Então, a medida provisória já prevê esse tempo, esse vácuo de tempo.

E qual é a vantagem de você fazer uma prorrogação antecipada? A vantagem para o concessionário é porque ele vai querer financiamento, ele vai querer novos financiamentos, ele tem as ações dele nas bolsas. Se ele consegue falar e chegar para o banco: "Olha, eu tenho quatro, cinco anos, tenho dez anos de tempo para poder executar meu contrato". Quem é que vai emprestar dinheiro ou que quantidade vai emprestar se você só tem esse tempo para poder amortizar? Se você fala que conseguiu um contrato com a prorrogação antecipada, você tem um período aí muito maior, você vai apresentar um *project finance* de 40, 50 anos. Então, você tem condições conseguir esse financiamento em maior quantidade para fazer esses investimentos e numa taxa mais interessante. Para o Governo e para a sociedade brasileira esses investimentos não vão demorar tanto tempo para ocorrer.

Por exemplo, nos contratos de ferrovias - e aí, vou pedir licença para falar, sei que o setor aqui é rodoviário -, as concessões de ferrovias já preveem a cláusula de prorrogação, não estaríamos inventando nada, estaríamos só antecipando isso com alguns condicionantes, para vencer daqui a dez, doze anos.

Então, a gente pode esperar, o País pode esperar para fazer esses investimentos no setor ferroviário, com essa safra agrícola que a Sr<sup>a</sup> Senadora destacou aqui. No caso que estamos passando lá na BR-163, temos a previsão, já se lançou a Ferrogrão para fazer paralela à rodovia e soltar pelo Porto de Miritituba. Nesta semana eu já tive duas reuniões.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Será que a gente pode esperar esse tempo todinho? São questões que a gente tem que trabalhar.

Então, há vantagem para você retornar o crescimento do País, mexer com a empregabilidade e novamente colocar o Brasil no eixo atrativo dos investimentos internacionais.

A questão da relicitação: sim, nós vamos fazer novos estudos para relicitação. Evidentemente que o cenário é outro e a gente vai ter que adaptar esses estudos ao novo cenário, mas, principalmente, quando você for fazer um processo de licitação, você vai adequar as exigências.

Nessas concessões, por exemplo, dessa última etapa, você fez exigências que eu reputo não adequadas, exigências de que o concessionário duplique determinado trecho em cinco anos e que ele possa escolher aqueles trechos. No entanto, às vezes, o trecho não tem demanda para isso, não tem necessidade para isso. Isso não existe.

A Resolução nº 1 do PPI já soltou o seguinte: "Olha, investimento tem que ser atrelado à demanda, quando precisar, senão você vai onerar desnecessariamente o usuário pagando uma tarifa maior. Você vai estar inviabilizando o concessionário e exigindo isso daqui." Então, temos dado muita atenção à construção dos contratos. Os contratos têm que ser construídos de forma que você possa cumpri-los, de forma que você tenha previsibilidade e que você construa a matriz de repartição de risco, que você consiga pelo menos prever a maior parte dos riscos que podem acontecer durante todo esse tempo. Então, quando você começa a enxergar o contrato como um contrato de prestação de serviço e não como um contrato de obras, você começa a desenhar esse contrato de forma mais fácil para colocar.

Também está aqui, Deputado, a questão que o senhor colocou de estender o prazo para realizar esses novos investimentos, haja vista que as concessionárias estão aqui. É claro que os contratos estabeleceram isso aqui, mas a medida provisória convertida em lei pode vincular uma solução em virtude disso aí, pode ser. Estamos aqui para poder debater, para poder colher sugestões e para poder aperfeiçoar o texto que foi encaminhado pelo Governo Federal.

A questão da proibição da atual concessionária para nova licitação, se ela pode participar: sim, a concessionária, no processo de relicitação no texto que está disposto na medida provisória, não poderá participar só do trecho que ela está devolvendo, ela pode participar de qualquer outro trecho de qualquer outra nova licitação. Isso é uma vantagem do processo

de relicitação, porque acontece de forma amigável. Ela não estaria impedida de contratar com a Administração Pública e nem de participar de outros trechos.

Foi colocada uma questão ontem bastante interessante. Logo que eu cheguei lá no PPI, a gente entrou em reflexão sobre isso aqui, porque as boas ideias têm que ser refletidas, e a gente não pode se apegar às coisas que foram construídas. Se há boas ideias para aprimorar o modelo - e é isso que a gente está querendo aqui, é para isso que serve o debate -, a gente coloca. É a questão, Deputado, desse novo licitante. Se houver a primeira licitação e for fracassada, como foi levantado ontem, se foi fracassada a nova licitação, se não acudiram interessados, se ele não poderia participar dessa segunda perna, da segunda licitação - a medida provisória está prevendo que haverá a segunda licitação, ele não participa também e, não tendo êxito, retoma o processo de caducidade. Então, talvez, seja uma coisa em que a gente possa avançar.

A primeira licitação teria o risco moral. Evidentemente, se você colocasse isso aqui, você estaria transvestindo o processo de licitação de um processo de repactuação, de um processo de revisão. Mas, se o primeiro certame der vazio, o que você quer é uma prestação de serviço, um atendimento ao usuário. Realmente, é uma questão, um ponto em que a gente pode avançar.

Agora respondo as questões formuladas pela...

**A SRª LÚCIA VÂNIA** (PSB - GO. *Fora do microfone.*) - Uma delas foi essa.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - É, já respondi.

Mas eu gostaria de me ater à BR-153. Eu a conheço bem porque é uma rodovia que atende parte de Goiás e de vez em quando eu passo por lá. Realmente, está num estado bastante precário a 153. Tivemos diversas reuniões, tivemos diversas propostas, mas nenhuma proposta sólida para a retomada do investimento em curto prazo. Hoje mesmo eu tenho uma reunião com o Governador Marconi Perillo para a gente discutir, entre outros pontos, a questão da BR-153. Isso está no radar do PPI, e a gente tem que encontrar uma solução o mais rápido possível. Aí, depois, o representante da ANTT pode pegar e colocar que existe um processo avançado lá para poder decretar a caducidade da 153. Tão logo se decrete, se for essa a decisão da agência reguladora, a gente vai relicitar, porque não se pode deixar o usuário desassistido nas condições em que está a rodovia. Aí fazemos um apelo à ANTT para tomarmos uma decisão o mais brevemente possível, porque a pior decisão é não tomar decisão nenhuma. Se você toma uma decisão, você faz as coisas andarem; agora, se você não toma decisão... A pior decisão que há é não tomar decisão nenhuma.

**A SRª LÚCIA VÂNIA** (PSB - GO. *Fora do microfone.*) - Há algum óbice no TCU?

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - O quê?

**A SRª LÚCIA VÂNIA** (PSB - GO) - Ela depende de uma solução do TCU?

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Se for pelo processo de caducidade... Vou deixar para o Luiz Fernando responder, desculpe-me.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Não, não há nenhum óbice a esse caso da Galvão, pelo menos eu não conheço no Tribunal.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Respondido, Senadora?

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Eu quero aqui agradecer ao Dr. Adalberto, que representa o Secretário Especial do Programa de Parcerias .

Convido agora, representando a ANTT - espero que esteja aqui a ANTT -, Marcelo Cardoso Fonseca.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Obrigado, Senador Wellington. A gente...

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Só queria antes registrar aqui que temos vários internautas que fizeram perguntas. Essas perguntas serão, todas elas, aqui apresentadas por nós.

Quero ainda dizer a todos os internautas que aqueles que estão assistindo podem participar através do [www.senado.leg.br/cidadania](http://www.senado.leg.br/cidadania). Aqui temos algumas perguntas, mas vamos deixá-las para o próximo bloco.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Eu vou dirigir minha fala para a pergunta da Senadora Lúcia Vânia, especificamente sobre a BR-153 e, por meio da aplicação desse caso, eu também faço alguns comentários em relação às outras questões levantadas pelo Deputado Sergio Souza, fechando de forma aplicada o nosso entendimento.

A BR-153 é uma concessão da terceira etapa, é o caso mais crítico que nós temos em termos de descumprimento desses contratos de terceira etapa, é uma concessão que perpassa os Estados de Goiás e Tocantins - de Anápolis até Aliança do Tocantins, muito próximo de Palmas -, um trecho muito relevante da conhecida rodovia Belém-Brasília.

Essa foi uma concessão cujo contrato foi assinado em 2014, também a sua assunção aconteceu naquele ano. A concessionária vencedora do certame, a Galvão Engenharia - ela está sob controle da Galvão Engenharia, é controlada pela Galvão Engenharia -, entrou logo após a assunção da rodovia na Operação Lava Jato. Ela foi alvo da Operação Lava Jato e, a partir dali, ela não conseguiu mais se sustentar financeiramente, entrou num processo de recuperação judicial que está em curso hoje e cujo objetivo é garantir os credores da Galvão Engenharia. A agência reguladora, desde abril de 2015, já reconhece a insolvência iminente dessa concessionária.

A Galvão inicialmente fez aquisição de equipamentos, estava se preparando para prestar o serviço, começou a fazer conservação da rodovia - o que ela mantém até hoje, só que com recursos muito escassos e muito aquém da necessidade que aquela rodovia demanda pelo seu alto tráfego. É sabido pela agência, desde então, desde 2015, que ela não cumpre suas obrigações contratuais e, por isso, ela vem sendo multada paulatinamente com as fiscalizações da agência em relação a isso.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Posso continuar?

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT. *Fora do microfone.*) - Pode!

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Posso?

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Essa campanha - já está registrado - não mostra a vontade de quem está presidindo. Então, não se incomode.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Vamos deixar mais um tempo, vou regular aqui.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - A partir daí, a agência se preparou para seguir no processo de penalização e de agravamento dessas penalizações, que, por consequência natural, é o processo de caducidade previsto na Lei nº 8.987, de 95. Esse é um processo bastante complexo e bastante sensível, porque nunca, no Brasil, se chegou ao final, ao fim de um processo de caducidade. Eu não falo do setor de rodovias, eu falo de qualquer setor - energia, ferrovias - de concessão, nunca se chegou ao fim de uma caducidade, um processo de caducidade. Então, a agência procurou se cobrir de todos os amparos legais, o devido processo legal, e conferir os prazos previstos na 8.987 para que fossem corrigidas as falhas da concessionária - isso é uma obrigação da agência - e, a partir daí, instalou uma comissão para a verificação da situação do trecho - nós acompanhamos pela fiscalização, sabemos que ele fica muito ruim, sobretudo em períodos de chuva, fica numa situação bastante calamitosa mesmo, temos ciência disso. Isso tudo começou a ser documentado no último ano para que se evoluísse para o processo de caducidade. Foi aberto o processo de caducidade. Foram dados os prazos de defesa, de ampla defesa, à concessionária.

Hoje, esse processo se encontra próximo de sua conclusão, está em trâmites processuais para a conclusão, para a decisão da Diretoria Colegiada da ANTT. Então, caso não haja uma solução muito rápida... Aparentemente, não há algo colocado de forma concreta à mesa. A agência vem conversando, vem discutindo possíveis soluções com a concessionária desde 2015, mas, até o momento, não chegou à agência uma proposta que fosse exequível do ponto de vista da garantia do contrato, da manutenção do contrato como ele foi desenhado, para, ao mesmo tempo, permitir, portanto, que o usuário tivesse os benefícios que foram modelados lá atrás.

Estamos nessa situação. Naturalmente, o processo de caducidade é a pior das situações que podem existir, porque a conclusão dele seria a de a gente ter de, por meio do Governo, elaborar novos estudos. O que se estima é que isso demoraria entre 18 meses e 24 meses, mas adicionando a isso o período de processo para uma nova licitação, que passa pelo TCU, que passa por audiência pública. Chegaríamos, no mínimo, a dois anos de interstício, o que teria de ser coberto pelo DNIT, com uma contratação como obra pública.

Então, por isso, estressou-se muito a possibilidade de tentar renegociar esse contrato, principalmente porque ela vem em insolvência iminente desde 2015. Essa é a única hipótese que temos no nosso contrato antes da conclusão das obras de duplicação nessa etapa que permite que se faça a transferência do controle acionário. A concessionária, para saldar compromissos com seus credores, dentro do processo de recuperação judicial, buscou investidores que pudessem adquirir a concessão e, a partir dali, dar-lhe nova vida. Nós poderíamos negociar com um novo ator que não está na Operação Lava Jato, que poderia fazer face a esses investimentos de que a rodovia carece.

Então, do ponto de vista do interstício, a caducidade traz isso. A relicitação não o traz, porque há o instituto previsto de que são mantidas as obrigações mínimas necessárias para a conservação da rodovia. São retirados investimentos não essenciais, mas o mínimo é garantido até que seja feita a relicitação. Então, essa é a grande vantagem da relicitação, do instituto novo.

**A SRª LÚCIA VÂNIA (PSB - GO)** - Já há um novo investidor?

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - O que a concessionária nos traz - isto ocorreu por diversas vezes - é que haveria investidores interessados, principalmente internacionais. Contudo, até o momento, como falei, não houve uma proposta que fosse concreta do ponto de vista da exequibilidade, que pudesse aportar os recursos necessários.

Uma coisa aconteceu com a Galvão: quando ela entrou na Operação Lava Jato, ela não obteve sequer empréstimo-ponte do BNDES para fazer seus investimentos, coisa que todas as outras concessionárias obtiveram à época, mesmo outras que estavam envolvidas na Lava Jato. O que se dirá do empréstimo de longo prazo, não é? Então, a gente precisa de um *player* que tenha capacidade financeira para suprir essas lacunas.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Presidente, quero só aproveitar, para não perder a linha de raciocínio, porque esse tema é importante...

**O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. PR - MT)** - O Deputado Hugo Leal...

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Nós estamos falando só de relicitação...

**O SR. PRESIDENTE (Wellington Fagundes. PR - MT)** - ...tem a palavra pela ordem.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Muito obrigado.

Falamos da questão de transferência, da possibilidade de transferência das ações até então detidas por um consórcio para outra entidade, para que outra empresa do exterior, um fundo, possa assumir essa concessão, entendeu?

Ou seja, como aconteceu? Houve ali uma transferência de ações, uma transferência societária. No meu Estado, o Rio de Janeiro, temos a BR-101 Norte, onde houve uma troca acionária: era o grupo OHL; depois, ela passou para o grupo Arteris. Essa também não seria, em curto prazo, uma possibilidade, a assunção dessas circunstâncias em vez do processo de relicitação?

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Seguramente, essa, talvez, fosse a primeira hipótese com que trabalharíamos. E nós a trabalhamos. Estressamos muito essa possibilidade. Caso houvesse a transferência do controle acionário, teríamos mais condições de fazer qualquer processo de reequilíbrio. E há uma particularidade muito grande: ela não cumpriu sequer o mínimo, que, contratualmente, era de 10% da duplicação e os trabalhos iniciais, além de algumas obrigações acessórias - era basicamente isso -, para iniciar a cobrança de pedágio. Então, ela não auferiu sequer qualquer receita, onerou o usuário. Então, ali há uma característica *sui generis* dessa concessão, diferente de todas as demais. Como eu disse, é o caso mais crítico. Talvez, essa solução, passando para o controle de um terceiro, pudesse trazer condições jurídicas para que a agência construísse... Existe hoje previsão para isso na legislação atual, na 8.987. A própria MP diferencia esse tipo de procedimento da relicitação.

**A SRª LÚCIA VÂNIA (PSB - GO)** - Há um prazo, um tempo? Ou vamos ficar esperando o investidor aparecer?

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Então, como eu falei, é questão de curtíssimo prazo. O processo está concluso. Vamos dizer que, em termos jurídicos, ele está concluso para despacho. É possível que haja, muito brevemente, uma solução, uma decisão, em função da caducidade desse processo. Contudo, ressalvo que, quanto a essa decisão, a agência indica as condições técnicas para a possível caducidade - assim é previsto na 8.987 - e quem decreta a caducidade - é um ato de oportunidade, de conveniência - é o poder concedente, propriamente o Poder Executivo. Então, é um decreto, de fato. A agência não tem autonomia para chegar até o fim do processo. Ela o instrui e o encaminha posteriormente para o Ministério dos Transportes, para o Poder Executivo.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Posso complementar aqui?

A questão não é nova. O serviço está desassistido. Há dois anos a rodovia está paralisada, e só há buracos, até a sinalização está difícil.

Por várias vezes, chegaram proponentes trazendo propostas para assumir essa concessão, Senadora, mas nenhum depois o fez com firmeza, ninguém depois se comprometeu com isso. Nesta semana mesmo, já tivemos reuniões com um proponente. Eu falei assim: "Olha, nós vamos trazer um investidor internacional." Ele já falava que ia fazer. Eu falei assim: "Eu não levo esse assunto para frente, enquanto não houver um CPF, enquanto a pessoa não estiver aqui, enquanto não

estiver aqui o responsável." Aí, na última reunião, eu falei assim: "Não existe mais um processo, porque tem de se tomar uma decisão, nem que seja pela caducidade, para a gente poder assistir ao usuário com serviços." E aí eles não o trouxeram: "Não, nós não sabemos quem é." Então, se não sabem quem é, vamos continuar o processo para a vida seguir normalmente.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Eu só gostaria de fazer um comentário quanto a outro ponto que foi levantado em relação às diferenças contratuais que temos entre as diferentes etapas.

Na minha exposição, eu até comentei aqui que o instituto da prorrogação antecipada para as rodovias que são geridas pela ANTT não tem um sentido muito grande, pelo contexto contratual. Explico o porquê disso.

Na primeira etapa, nós temos contratos em que há uma grande discussão jurídica, uma grande insegurança quanto à possibilidade de fazer prorrogações neles. É cláusula essencial prevista pela 8.987 qualquer contrato de concessão tratar sobre a prorrogação.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Nesses contratos, há certa lacuna contratual, há um tratamento da prorrogação, como previsto na lei, mas não fica clara a possibilidade de prorrogação. Houve já alguns questionamentos por parte do Tribunal de Contas da União sobre esse ponto. Então, existem teses jurídicas tanto para o lado de que pode quanto para o outro lado, de que não pode. É bastante conflituoso isso. É uma decisão que tem de ser dialogada entre o tribunal, a agência, o PPI, o Governo, para que se tomem decisões sobre prorrogações nesses contratos de primeira etapa de forma geral.

Nos contratos de segunda etapa, a prorrogação é totalmente vedada. Não há qualquer hipótese contratual para isso. Então, não seria possível fazê-la.

Na terceira etapa, são contratos muito recentes, de três anos, embora lá haja previsão de prorrogação possível. Então, poderia ser feita a prorrogação antecipada futuramente, mas é um horizonte mais distante.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Já vou passar a palavra para o Ministro César Borges, que hoje representa o Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). Então, ele está aqui não na condição de Ministro, mas na condição de ex-Ministro. Já lhe passo a palavra, para que ele possa também fazer suas considerações.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Obrigado, Presidente.

Eu queria, em primeiro lugar, agradecer as palavras carinhosas da Senadora Lúcia Vânia em relação à minha pessoa. Agradeço esse reconhecimento.

Procuramos efetivamente ser práticos e avançar nesse processo, pelo simples entendimento de que o País precisa disso. O Brasil está se tornando um país muito atrasado em relação à sua infraestrutura de modo geral e, em particular, à sua infraestrutura rodoviária. Se pegarmos o número de quilômetros duplicados no Brasil com relação à nossa área e fizermos uma comparação com países como Estados Unidos, os da União Europeia e com a China, veremos que é irrisório o que temos de estradas duplicadas aqui. E pistas simples significam vidas que são ceifadas a toda hora, porque a ultrapassagem nas curvas verticais ou horizontais se faz de forma indevida e, além disso, a cada dia permite-se que maiores veículos de carga trafeguem pelas nossas estradas. Resoluções que vêm do Contran e do Denatran falam em 11 eixos com 90 mil toneladas, falam em tritrem, e por aí vai. Entendeu? Realmente, fica difícil poupar vidas.

Então, temos de avançar num programa nacional de autopistas. O País exige e merece isso. Mas ficamos perdidos nesta barafunda regulatória de contratos, de órgãos de controle, do órgão regulador, e, no fundo, o setor privado se sente perdido. Então, o que se procura é avançar nesses processos, mas as dificuldades são grandes.

As perguntas que foram feitas aqui pelo Relator Sergio Souza são perguntas do próprio setor. Não sabemos, numa medida provisória, nos processos de relicitação, quando é que vai acabar. A ANTT acabou de dizer que, para a BR-153, ela precisa contratar um estudo, que vai demorar 18 meses. A mesma coisa haverá em todos esses outros contratos da terceira etapa. Se houver uma adesão a essa relicitação, será preciso fazer uma nova modelagem, um novo estudo, uma nova contagem de tráfego. Inclusive, vai ter de se verificar o que vai ser duplicado ou não vai ser duplicado, uma vez que, agora, não haverá a exigência de cinco anos. O Governo fala que poderá fazer um prolongamento dos investimentos.

Agora, pergunto: por que não se faz isso simplesmente negociando com os atuais concessionários, com os que já estão lá, fazendo uma readequação do contrato? Por que, na medida provisória, não se acrescenta o inciso IV ao art. 2º, que fala de prorrogação, de prorrogação antecipada, que fala de relicitação? Também há a possibilidade de readequação dos

contratos, dando mais prazo para os investimentos. Só isso daria uma folga nas necessidades de investimento, *de equity*. Simplesmente se negocia com quem já está no trecho. Mas não, tira-se quem está no trecho, paralisam-se todas as obras, e se entra num processo de reestudar. E fica ainda o concessionário obrigado a manter a rodovia durante todo aquele tempo, e ninguém sabe quanto tempo levará até uma nova relicitação.

Já se fala, então - ouvi aqui o tribunal falando sobre isto -, desta possibilidade: "Não, você não é bom para a primeira rodada, mas é bom para a segunda, se der licitação deserta." Realmente, fico perplexo. Acho que ele é bom para qualquer uma. Se ele não for inadimplente, se se está dando uma oportunidade de renegociar, não vejo por que há esse risco moral que foi colocado aqui pelo nosso amigo Adalberto, porque isso é subjetivo. Risco moral de quê? Se o Governo resolveu que é melhor para a Administração Pública rever os parâmetros daquela concessão, reestudar, dar mais prazo para a execução da duplicação e fazer um reequilíbrio para um novo licitante, por que aquele que já está ali não pode efetivamente participar da primeira rodada? Ele não está inadimplente para outras, ele o estaria para aquela. Esse risco moral para mim é subjetivo, não há razão de ser.

Agora, chegando à questão da BR-153, Senadora Lúcia, eu não considero sequer que tenha sido uma concessão. Ela não é associada da ABCR. Ela não é uma concessão, porque, logo que houve o leilão e a assinatura do contrato, ela estava envolvida na Lava Jato. Então, ela não teve acesso à linha de crédito, ela entrou em recuperação judicial, ela não implantou praças de pedágio. Não está sendo cobrada nenhuma tarifa de pedágio. Ou seja, ela não se implantou, não se efetivou, não houve condições reais de efetivação. Agora, imagine que isso faz três anos e que, até hoje, a agência reguladora não tomou ainda uma decisão a respeito disso. Não o fez nem a agência reguladora, nem o TCU, nem o PPI. Quer dizer, você está no limbo total com relação a essa concessão. E o prejuízo de quem é? É do usuário! Já devia, a meu ver, ter havido o deslinde desse processo, com caducidade, com qualquer intervenção ou com retomada. Uma posição deveria ter sido tomada. Ela não é uma concessão efetiva. Não aceito que ela seja igualada a uma das concessões existentes. Então, o Poder Público é que está com todas as obrigações e deveres de tomar uma providência rápida.

**A SRª LÚCIA VÂNIA (PSB - GO)** - A visão de V. Exª é pela caducidade?

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - A caducidade é uma possibilidade. Agora, se há etapas, se tem de se tomar precaução jurídica, que se tome, mas faça isso de forma tempestiva, porque vidas humanas são perdidas, fora o prejuízo para a economia.

Volto à questão da extensão de prazo para reequilíbrio de contrato. Aqui se falou muito: "Ah, porque a TIR elevada foi feita na década de 90." Acontece que há uma resolução do Tribunal de Contas da União, inclusive também calcada numa resolução da ANTT, que diz que, para esses investimentos novos que não estavam previstos inicialmente na sua totalidade - estava até prevista a intervenção, mas não estava previsto o total dos investimentos -, você recalcula o valor da TIR, que vai ser o valor da TIR atual. Quando houver esse reequilíbrio, isso não será feito pela TIR de duas décadas atrás, não; é uma TIR atual para um fluxo de caixa marginal. Há uma resolução, um acórdão do TCU adotando o fluxo de caixa marginal. Então, isso pode ser feito. Agora, por que é que deve ser feito? Deve ser feito porque hoje há um gargalo, morre gente, há prejuízo para a economia.

Na Serra das Araras, na Serra de Petrópolis, há um túnel de cinco mil metros, de 5km, que é o maior túnel rodoviário do Brasil e que está paralisado. O Rio de Janeiro, como Estado, está penalizado. O Rio de Janeiro foi um campo de experimento, porque as primeiras concessões se concentraram no Rio de Janeiro: a Dutra, que pega São Paulo e parte do Rio de Janeiro, a Serra das Araras, em Pirai; a Serra de Petrópolis, que é a BR-040; a BR-116, indo para o Rio Paraíba, Rio-Teresópolis. Concentrou-se aí. Então, ficaram gargalos a serem resolvidos, e o próprio Poder Público demorou a dar uma solução. Agora que há solução, ele disse: "Não, agora vamos esperar até 2021 para relicitar. Ou, nessa hipótese, pode o Governo vir a fazer a própria obra, pela Lei 8.666." É um desastre! Minas paga a BR-381, a "Rodovia da Morte", em Governador Valadares. Já se deu ordem de serviço várias vezes, e as empresas abandonam! Tudo foi feito pela Lei 8.666. Não é uma solução.

Então, o que é que existe lá? Hoje, há uma premência, o Estado inteiro está exigindo a intervenção governamental, e o Governo diz "Não, vamos jogar para 2021, porque a formalidade nos impõe isso". É preciso explicar isso para a população do Rio de Janeiro.

Era isso que eu queria dizer, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - O Dr. Anderson está com a palavra.

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Só complemento os questionamentos iniciais do Ministro César Borges em relação à devolução das malhas. O art. 15 da MP fala da suspensão de obrigações. Então, é uma forma de manter o atual

concessionário enquanto ele está lá cumprindo obrigações mínimas, não realizando a interrupção da prestação do serviço - essa era uma dúvida da Senadora.

Em relação aos obstáculos, o Ministro comentou que o ideal seria retirar esses obstáculos para possibilitar os novos investimentos - não é isso, Ministro?

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Isso.

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Pode não parecer perfeita a MP, mas o nosso objetivo foi justamente este: trazer alguma alternativa para possibilitar a retirada desses obstáculos, para trazer esses novos investimentos.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Em que prazo?

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Como?

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Quando?

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Do modo mais imediato possível, claro.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Há uma previsão do que é imediato?

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Não.

Então, é isso. Como o Dr. Adalberto falou, a gente pode conversar, a gente pode sentar com as associações.

É isso. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Wellington Fagundes. PR - MT) - Eu tenho as minhas angústias na mesma linha, mas vou convidar o nosso Vice-Presidente, Deputado Domingos Sávio, a assumir a Presidência, para que, depois, o Deputado Hugo Leal e eu possamos fazer as nossas colocações também.

Volto a dizer que todos os internautas serão atendidos. Aqueles que quiserem ainda fazer suas perguntas podem fazê-lo pelo endereço [www.senado.leg.br/ecidania](http://www.senado.leg.br/ecidania).

Convido aqui o Deputado Domingos a assumir a Presidência. Após o Deputado Hugo Leal, eu vou fazer minhas perguntas. *(Pausa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Inicialmente, quero cumprimentar o Senador Wellington Fagundes pela brilhante condução.

Quero cumprimentar todos os nossos convidados, os nossos pares.

Desculpem-me, pois cheguei aqui já há algum tempo, mas não pude chegar aqui no início da reunião, porque eu estava com exames agendados no Demed, para fazer um *check-up* de rotina. Mas isso acabou sendo muito bom, por termos o privilégio de o Senador Wellington fazer aqui, com certeza, uma condução em melhores condições que aquelas que eu poderia ter.

Vamos dar sequência aos nossos trabalhos.

O Deputado Hugo Leal fará suas considerações.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Sr. Presidente, senhores convidados, Sr. Relator, primeiro quero cumprimentar todos os convidados, os representantes do Tribunal de Contas, do PPI, da ABCR, do Ministério dos Transportes, da ANTT.

Realmente, é um assunto bastante atual, um assunto importante. Obviamente, para o meu Estado, como já foi dito, é de altíssima relevância. É um assunto já que tenho, com certeza, perseguido ao longo dos meus dez anos de mandato eletivo na Câmara dos Deputados.

Sr. Presidente, ouvi atentamente todas as manifestações, as colocações, as provocações. Porém, vou tentar aqui me limitar principalmente à questão das perguntas.

A minha maior preocupação aqui, com certeza, por saber das três etapas... São etapas distintas, inclusive do ponto de vista temporal. Como já foi colocado ali, a primeira etapa se deu em 1995, com cinco concessões, sendo que quatro delas no Estado do Rio de Janeiro. Como foi manifestado pela Mesa, o Rio de Janeiro foi o principal laboratório das primeiras concessões, numa ótica até então conceitual positiva, mas ainda sem regulação, sem agência, sem parâmetros específicos para essas primeiras regulações. Por isso estamos enfrentando essa quantidade de divergências em relação ao primeiro lote. Obviamente, vai-se falar do Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro vai ter de ser sempre ouvido, vai ter de se manifestar sempre nesta circunstância. E tenho a grata satisfação de representar, por dez anos consecutivos, a população do meu Estado.

Dizendo isso aqui, vou passar à questão da primeira etapa. Na primeira etapa, há uma característica interessante, porque, dos cinco, dois venceram. A ponte venceu em 2015, e foi feita uma nova licitação. O pedágio saiu de R\$5,20 para R\$3,70, e o sistema continua o mesmo. Existem investimentos. O consórcio que saiu vitorioso, se não me engano da EcoRodovias, tem feito os investimentos previstos. A licitação, salvo engano, encerrou-se em 2016. Está dentro da fase. De qualquer forma, houve um impacto para a população, porque a população quer saber do serviço, da qualidade e, obviamente, do preço. Saiu de R\$5,20 para R\$3,70. Havia a discussão, quero deixar claro, da possibilidade de haver prorrogação ou extensão de prazo com investimento, que foi vencida por uma decisão governamental, acertada no meu ponto de vista, tanto que houve licitação.

Acho que pode servir de exemplo também a questão da ponte, até porque o concessionário daquele momento também participou. Aliás, fez-se muito terrorismo à época, dizendo que não iam fazê-la, porque a ponte era uma ação especializada, porque era uma obra de arte, de difícil execução, porque precisava de alpinistas. Colocaram uma série de barreiras, mas ela foi feita. Seis consórcios participaram, e o consórcio que explorava a concessão ficou em quarto lugar no que se referia a preço e à apresentação de investimentos. Então, acho que esse exemplo da Ponte Rio-Niterói não pode ser perdido de vista. E o segundo é a Concepa, que vence agora em 2017, também desse primeiro lote. A Concepa está sendo renovada agora. Parece-me que vai ter de se estender um pouco o prazo até que seja feita nova licitação.

Já pergunto de imediato ao representante do PPL... Acho que esta foi a lógica: como vence agora em junho de 2017, não houve tempo para poder produzir esse material para fazer uma nova licitação. Eu acho que essa foi a lógica. Não sei. E também indago à ANTT e ao Ministério dos Transportes o que envolveu a discussão e a decisão, com relação à questão da Concepa, de uma nova licitação. Aliás, não só é uma nova licitação, porque o prazo está se encerrando, mas também é uma extensão de trecho. Acho importantíssimo entendermos isso dentro dessa lógica.

E, agora, na nossa fatídica... Nas primeiras concessões, quiseram que as três que restaram fossem feitas no Rio de Janeiro. São rodovias importantíssimas. São tão importantes, que continuo defendendo a licitação, seja agora em 2017 ou em 2018, em 2020, em 2021, quando encerrar, porque, obviamente, vão atrair novos investidores. São rodovias que têm um fluxo muito maior. Se não fosse assim, se fossem ruins essas concessões, provavelmente os concessionários já as teriam devolvido ou teriam aberto, como aconteceu com os cinco trechos. Não, são concessões que, no meu modo de ver, têm um interesse financeiro-econômico muito grande. Por isso, precisam ser sempre abertas essas perspectivas.

Agora, saltam aqui algumas dúvidas. Vou me cingir aqui a este primeiro lote, a esta primeira etapa das concessões.

O representante da ANTT disse aqui mais de uma vez que essa questão da primeira etapa é sensível. Eu sei que é sensível, todos nós sabemos que é sensível. A ABCR sabe que é sensível, ela fez questão de dar ênfase aqui nesta circunstância. Mas preciso saber o seguinte: primeiro, em comparação aos contratos da terceira etapa, na primeira etapa, qual é a previsão? Sem discussão judicial ou contencioso administrativo, na visão da ANTT, qual é a sugestão? A única sugestão é aguardar o final do contrato para nova licitação ou também a repactuação, através da relicitação ou através da própria caducidade? Diferenciando as três concessões que restam, com vencimento em 2021, a BR-040 é a que tem a situação jurídica mais delicada e complicada, exatamente por processos e representações que existem no TCU. Sobre um deles não ouvi menção por parte do Sr. Luiz Fernando: é um processo que, recentemente, foi apresentado pelo Ministro Walton, Processo nº 14.689/2014-6, que fala exatamente sobre a circunstância de sobrepreço nos recursos públicos que foram aportados naquela obra. Então, eu queria que fosse detalhado, nas concessões da primeira etapa, o caso da BR-040, da Concer, que está com a obra parada.

Nesse aspecto, concordo em gênero, número e grau com o representante da ABCR, que diz que aquela obra parada é um custo maior. Fico muito feliz quando ele dá ênfase à questão dos acidentes de trânsito, porque estou há dez anos na militância nesta Casa, na Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, e fico sabendo que a ABCR será um grande parceiro e aliado na questão da redução de mortes no trânsito. Vou procurá-lo, com certeza, para que ele possa se alinhar a todo o trabalho que vem sendo realizado ao longo de dez anos nesta Casa com relação à redução de acidentes de trânsito. Pode ter certeza disso.

Mas o que fazer com relação, especificamente, à questão da primeira etapa na BR-040, na BR-116 e na BR-116 - Dutra, Rio-Teresópolis e Rio-Petrópolis?

Preciso deixar claro que a ênfase é dada à circunstância da BR-040, que hoje está em situação delicadíssima, até porque a empresa que está executando o consórcio, a Triunfo, hoje tem um bloqueio no BNDES, não consegue fazer levantamento de recurso, tem uma dificuldade enorme para buscar novos recursos e não tem mais o que negociar. De qualquer forma, o pedágio continua altíssimo, o pedágio lá é de mais de R\$13, assim como é na CRT e na Dutra. Então, os pedágios continuam sendo pagos. Essa é a primeira pergunta sobre a primeira etapa e esses três contratos.

A segunda é: qual é a tarifa média para cem quilômetros de rodovia? Qual seria a tarifa razoável - é claro que ficam resguardadas as proporções de cada rodovia - para cem quilômetros de rodovia?

Para esses contratos da primeira etapa, qual seria a alternativa? A dita extensão de prazo por investimento, apresentada pela ABCR, é vantajosa para a Administração Pública?

Há outra pergunta, agora para o TCU, sobre essa questão da interpretação no acórdão que fez a avaliação da TIR. Foi incorporado o conceito de fluxo de caixa marginal, e esse fluxo de caixa marginal hoje ainda é discutido internamente no Tribunal de Contas da União. Apesar de ser uma lógica conceitual aparentemente interessante, sofre, no meu particular entendimento, com alguns conceitos básicos.

Com relação a essa circunstância, quando fala que a obra não pode parar, que o Rio de Janeiro não pode parar, concordo em gênero, número e grau, só que essas concessionárias estão há 20 anos no Estado do Rio de Janeiro. Há 20 anos, cobram pedágio. Não começaram ontem ou há cinco anos, mas há 20 anos.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** (*Fora do microfone.*) - Fala para a ANTT.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Não. O senhor fez a provocação a mim.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** (*Fora do microfone.*) - A ANTT é o regulador.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Por favor, o senhor é convidado. O senhor não é Senador, não. O senhor é convidado aqui, representante...

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** (*Fora do microfone.*) - E sou ex-Senador, com satisfação.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Exatamente. Sim, mas o senhor é convidado. Então, por favor. O senhor fez a provocação, e eu a ouvi silenciosamente. Agora, estou lhe respondendo.

O senhor falou, preocupado com as obras que não saem, porque estão provocando acidentes. E os usuários diários que pagam lá R\$12 ou R\$13? Como fica isso? Acha que a concessionária não faz a obra e que fica tudo bonito? Quem está respondendo na Lava Jato não sou eu, não! Quem está lá é a Triunfo, quem está lá é a Odebrecht! Quem está com problema no BNDES são eles, não sou eu, não! Então, compreenda perfeitamente isso.

Quando entrei nessa discussão com as representações no TCU, não foi para brincar, não, mas foi para questionar por que o usuário não tinha condição de receber uma rodovia da forma que teria de receber. Eu questiono, inclusive - e acho que isso tem de ser objeto desta discussão nesta Comissão Mista, na oportunidade em que se discute a MP 752 -, o seguinte: vimos ontem, Deputado Domingos Sávio, que, às vezes, a cobrança da outorga, ou seja, no caso dos aeroportos, acaba contaminando até mesmo a prestação do serviço. E o PPI tem tido uma linha de raciocínio que tenho entendido e defendido: é preferível separar, especialmente nas rodovias, o que é obra, investimentos, do que é o serviço de conservação de manutenção.

Entendo o seguinte: todas as vezes... Por isso, esse contrato durante 20 anos, iniciado pelo DNER, por ter feito todas as modificações... A agência hoje está representada por outras pessoas, por outros diretores. Muitos equívocos aconteceram por causa dessa história de prorrogar obras que deveriam ter sido feitas. Por exemplo, a subida da serra, como o senhor deve saber muito bem, deveria estar pronta desde 2010. Aliás, deveria ter sido encerrada a primeira etapa em 2006 e, depois, em 2010. E ela está parada. A culpa é de quem? É do usuário, do Governo Federal ou do próprio concessionário que faz a exploração?

É isso que estou dizendo! Não adianta tapar o sol com peneira.

Infelizmente, Domingos Sávio e Deputado Sergio Souza, o Rio de Janeiro, por ter sido esse laboratório, fica na ameaça de que vai ter de esperar os investimentos até 2021. Por que temos de esperar até 2021? Por que isso não pode ser antecipado? Por que não se pode declarar a caducidade, especialmente daquelas que estão mais comprometidas, se existe um processo de sobrepreço nos recursos que foram aprovados? Essa é a questão. Se há alguma vantagem na extensão, que seja apresentada aqui. Eu não a vi. Eu, particularmente, não a vi. E já houve época em que, no Ministério dos Transportes, não viram a questão de ser vantajoso.

Mas quero pedir desculpas aqui por me exceder. Esse assunto tenho perseguido durante anos nesta Casa. Sobre esse assunto sempre falo do foco do usuário, de quem usa aquela rodovia todos os dias, de quem paga essa conta, porque não é de graça, não! Ninguém está fazendo investimento de graça.

E questiono aqui, Luiz Fernando, a circunstância do custo dessas obras quando executadas por concessionárias com relação ao custo das obras quando são feitas pelo próprio Poder Público. O próprio Tribunal identificou isso, e eu queria um balizamento sobre essa questão.

Paro por aqui, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Agradeço a manifestação do Deputado Hugo Leal.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados - peço a compreensão de todos -, vamos ouvir o Senador Wellington Fagundes. Depois, teremos uma bateria de respostas, em razão do adiantado da hora. Já passa de meio-dia, e queremos dar oportunidade para que todos se manifestem.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (PR - MT) - Deputado Sergio, Relator, a gente já pôde observar aqui que cada caso vira um caso. Então, penso que não há uma regra muito definida. Inclusive, apresentamos a PEC 39, sobre a questão da estabilidade jurídica no Brasil. Hoje, pode-se mudar por decreto. Faz-se um contrato de 20 anos, de 50 anos, e, de repente, o Governo, por decreto, muda aquilo que foi pactuado. Isso, é claro, traz uma instabilidade total.

Então, creio que, aqui, talvez, tenhamos a oportunidade e, principalmente, a responsabilidade de buscar solucionar a situação, por exemplo, de Goiás, em que, pelo que a ABCR falou, nem há uma concessão. E tenho certeza de que o entendimento da Senadora, como o da população, é o de que lá há uma concessão. E a população fica na expectativa de que agora virá a solução.

Quero colocar uma situação. Agora há pouco, discutimos a renovação do setor portuário. Foi feito um trabalho encomendado pelo Ministro, à época Secretário do PPI, para que o Ministério dos Transportes estudasse. Foi formado um grupo de estudo. Parece-me que nós participamos de 49 reuniões com o grupo de estudo, das quais se produziu um documento, um decreto. Esse trabalho feito, liderado pelo Ministério dos Transportes, foi apresentado para a Casa Civil. De repente, na primeira reunião, praticamente sobre tudo que estava ali teve de se começar uma nova discussão, porque o Governo começou com seus técnicos a discutir novamente aquele trabalho que fora feito pelo próprio Governo durante alguns meses. Com isso, a resposta para a sociedade fica sempre... Qual o prazo? Qual o prazo? As pessoas estão lá sofrendo, morrendo.

É isto que nos traz aqui, como representantes da população: a indignação com a demora nas ações no Brasil. Por isso, acredito que, ao estarmos aqui discutindo essa medida provisória, de repente, podemos, Deputado Sergio, até discutir alternativas que não tenham a ver diretamente com a medida provisória, mas que sejam solução para o País. De repente, podemos fazer isso. Eu gostaria realmente que estas audiências públicas pudessem redundar nesse aspecto.

Quero falar aqui também do meu Estado, Mato Grosso. Lá foi feita - por isso, eu disse que cada caso é um caso - a concessão da BR-163. Aliás, isso se deu em Mato Grosso e em Mato Grosso do Sul, sendo que, em Mato Grosso do Sul, há uma concessionária, com uma condição um pouco diferente. Já em Mato Grosso, da divisa de Mato Grosso do Sul com Mato Grosso até a cidade de Sinop - são aproximadamente 800 quilômetros -, há uma concessão, só que é uma concessão, na sua constituição, híbrida, porque, em parte do trecho, de Rondonópolis até Posto Gil, na metade do trecho, a responsabilidade da construção ficou para o Ministério dos Transportes. À época, nós comemoramos muito. À época, o Ministro era César Borges. E comemoramos muito porque foi a forma encontrada para diminuir o custo da tarifa. Em Mato Grosso, tínhamos uma tarifa definida por quase a metade do preço da de Mato Grosso do Sul. Todos nós achamos, entendemos que aquela era uma boa solução.

Mas o que acontece? A empresa, a concessionária começou seu trabalho, e, inclusive conseguimos inverter, porque, inicialmente, estava previsto de ir do norte para o sul, mas, com a inauguração da ferrovia, do terminal da ferrovia, em Rondonópolis, inverteu-se, para começar, é claro, do sul para o norte, que era muito mais lógico, porque a carga daquela região estava chegando ali para ser escoada através da ferrovia. À época em que começaram as obras, a concessionária pegou os empréstimos-ponte, os famosos empréstimos-ponte. Eu me lembro bem - o Ministro pode colocar, na condição de ex-Ministro - de que o Governo colocava uma posição muito clara: quem entrasse na concessão teria os recursos do BNDES de curto prazo, de médio prazo e, depois, de longo prazo. Lá, no trecho da divisa de Mato Grosso Sul até Rondonópolis, faltando 2,5 quilômetros, há uma obra extremamente bem-feita, numa velocidade muito grande por parte da concessionária, com mais de mil equipamentos, com o maior volume de massa asfáltica colocada no Brasil, com um entusiasmo extremamente grande da população. Agora, chegou a solução! E todos nós também, é claro...

Quero colocar aqui, em especial, o caso de Mato Grosso. Sou nascido em Rondonópolis. Acho que lá temos a única condição no Brasil em que somos três Senadores da mesma cidade, o Senador Blairo Maggi, o Senador Wellington Fagundes e o Senador Medeiros. É claro que a cobrança da população é muito maior, porque uma cidade que tem três Senadores tem de ter solução para tudo também.

O DNIT tinha responsabilidade sobre o trecho de Rondonópolis até Posto Gil, como eu disse. Começaram as obras. As licitações já haviam sido feitas, e por isso veio a decisão também. Já haviam sido feitas licitações pelo Ministério dos

Transportes, através do DNIT. À época, enquanto a concessionária começou nesse ritmo muito rápido, para o DNIT começou a faltar recurso. Começaram as obras, começou a faltar recursos, e tivemos problemas muito sérios, inclusive de falta de credibilidade, porque, logo em seguida, a concessionária também agilizou a implantação das praças de pedágio ao longo de todo o trecho, não só no trecho duplicado, mas em todo o trecho de 800 quilômetros, fazendo a conservação.

Quando o Ministério retomou as obras, inclusive, dada a crise, algumas empresas entraram em recuperação, e outras abandonaram o trecho. É esta situação que temos lá hoje: trechos abandonados, em que não começaram as obras; trechos em que o DNIT está tocando a obra bem; trechos em que as empresas entraram em recuperação, o que vira confusão; trechos em que praticamente não foi feita recuperação e em que a concessionária parou o serviço há seis meses, há quase um ano, e continua cobrando o pedágio. É claro que isso causa indignação.

A nossa preocupação - falei, agora há pouco, com o Dr. Jorge Bastos, da ANTT - é a de que, nesse trecho, aconteça praticamente o que estava ocorrendo antes da concessão, quando era praticamente intransitável. No trecho de Rondonópolis a Posto Gil, acontece o maior volume, Hugo Leal, de acidentes frontais no Brasil, segundo a Polícia Rodoviária Federal. Lá a gente diz que é um trem de pneus, ou seja, qualquer veículo pequeno, ao ultrapassar, corre um risco muito grande de acidente, porque há um volume grande de carretas. O ex-Ministro César Borges, na condição de Ministro, teve oportunidade de ir lá. Eu gostaria que o senhor fizesse um comentário sobre isso.

Então, essa é uma situação, já que estamos aqui tratando das concessões, mas, ao mesmo tempo, a população cobra.

Por exemplo, agora, aconteceu essa questão da interrupção no Estado do Pará. A carga do Pará é praticamente toda produzida no Mato Grosso. Agora, inclusive, tivemos uma inversão, porque, com a melhoria e praticamente com a conclusão das obras - de 900 quilômetros, faltam cem quilômetros -, o volume da carga do Norte está indo para os portos do Arco Norte. E, de repente, são cinco mil carretas. Este é outro problema no nosso caso do Centro-Oeste: Estados de produção agropecuária não têm armazéns. Então, o produtor produz e tem de entregar a carga na hora. E o Governo também, neste momento, não fez planejamento como na época do então Ministro César Borges - também é a época do Ministro Neri -, quando foi feito um grupo interministerial para fazer os chamados pulmões da carga, para não chegar tudo ao mesmo tempo ao porto. Naquela época, isso surtiu efeito, mas, agora, infelizmente, houve descuido do Governo, pois não só havia um trecho terroso que precisava de atenção redobrada, como também não houve programação da liberação dessa carga. E nós tivemos essa situação em que o prejuízo, é claro, acaba sendo muito grande. Há prejuízo para o produtor, que não pode vender o produto na hora em que ele quer. Ele não tem condições de armazenar e, então, não tem condição de escolher a que hora vai vender. Há prejuízo para o País, com os acidentes, e há prejuízo com a carga, pois acaba não cumprindo acordos com os navios que estão atracados. Enfim, é essa a situação.

Estamos aqui para analisar a questão das concessões, mas eu tinha de fazer essa abordagem de modo geral, porque, na verdade, às vezes, é o Governo brigando com o Governo, e a população fica indignada, porque a resposta não vem.

Aquele investidor, no caso a concessionária que acreditou, foi lá e tomou o empréstimo. E, de repente, o próprio Governo, através do BNDES, disse: "Não, agora está suspenso." E não só há empresas que estão envolvidas na Lava Jato, mas também empresas que estão tocando a obra. O Governo já havia dito antes que ia financiar 60%, mas já não está financiando mais, porque entrou também a crise do Governo.

Então, Deputado Sergio, acho que a nossa situação aqui é uma oportunidade para discutirmos de forma ampla com a ANTT, com o PPI e com o Tribunal de Contas também, o que acho fundamental, porque, além de tudo isso, temos os problemas das licenças ambientais, porque tudo isso atrasa muito. E eu fico imaginando... Também a concessionária que está tomando empréstimo e que, de repente, vai fazer a obra é impedida também por toda a questão da burocracia do Governo e, além da burocracia, pela legislação, que, às vezes, não é bem interpretada pelos diversos organismos, ou a interpretação não é bem harmônica junto aos diversos órgãos.

Eu vejo que, no Brasil, há o seguinte: há muita discussão e pouca realização. E aí quem sofre é o cidadão, que está lá, com os acidentes que acontecem, Deputado Hugo...

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ. *Fora do microfone.*)** - E enfrenta péssimas condições.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Enfrenta péssimas condições, de modo geral.

E aí nós temos outro problema: como nós vamos mudar essa matriz de transporte no Brasil de uma hora para outra? Nós tínhamos um número de ferrovias, há 35 anos, há 40 anos, com 30 mil quilômetros; hoje, temos 12 mil quilômetros. Então, nós investimos nas rodovias. Mas, em Estados de produção, como Goiás e Mato Grosso, que têm nova fronteira agrícola, não dá para esperar a construção de ferrovia, que demora demais. Então, tem de se investir... Acho que as concessões rodoviárias não podem ser encaradas de forma diferenciada. Acho que temos de buscar dar agilidade para todo o processo.

Então, preparei aqui, através da minha assessoria, algumas perguntas. Como eu estava ali na condição de Presidente também, às vezes, a gente tem de atender todos que demandam, e pode ser até que alguma pergunta aqui já tenha sido feita, mas vou fazer questão de ler, pedindo a paciência do Presidente.

Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, o Governo tem permitido novos e necessários investimentos, no curto prazo, do modal ferroviário. Essa fórmula não poderia ser aplicada também para as concessões de rodovias, com grande benefício para a população usuária? Existe algum impedimento legal ou administrativo?

Houve uma colocação de V. S<sup>a</sup> aqui também em relação à possibilidade de o Governo fazer investimentos. Eu gostaria que houvesse maior clareza de sua parte: como isso ocorreria? Se não há uma previsão... Está lá uma estrada concessionária ou qualquer concessão. Normalmente, não há previsão orçamentária, porque nós, ao construirmos o Orçamento, não fazemos previsão orçamentária. Como o Governo vai investir? Essa é uma indagação.

Marcelo Cardoso Fonseca, da ANTT, a MP 752 trata da mesma forma as diferentes concessionárias da terceira etapa de rodovias federais, ainda que tenham desempenhos muito diferentes. Nós sabemos que há concessionárias que têm investido praticamente nada, enquanto outras estão lutando para manter o cronograma de investimentos, apesar das dificuldades que, inclusive, já aqui colocamos, como a questão econômica do País, enfim. A nova lei não deveria dar condições mais claras à ANTT para negociar os contratos das concessionárias que trabalham de forma adequada, mesmo na situação da crise que vivemos? O único caminho para as atuais concessionárias é mesmo a relicitação? Na linha do que foi aqui colocado, como resolver isso?

Eu gostaria de ouvir, de forma mais objetiva, inclusive, o Ministério e a fiscalização da ANTT também, porque vejo que a ANTT tem um corpo muito pequeno. No meu Estado, numa concessão desses 800km, a ANTT não está presente, não há gente para isso, para fazer a fiscalização. Então, ao mesmo tempo em que concessionária e em que há um órgão responsável, vamos lá, e falamos: "Olha, não há gente para fiscalizar."

Há um lado bom e um lado ruim. Eu queria também uma consideração da ABCR, porque, no Brasil, todo o sistema é relativamente desorganizado. A gente sabe que, nessas concessões, inclusive na área de saúde, a população usa a rodovia concessionada para resolver o problema da saúde. Se uma mulher está para ter um parto e se o sistema de saúde é precário, ela vai para a rodovia para poder ter a criança, porque aí ela tem um atendimento emergencial. Então, eu gostaria também da consideração de todos os lados: como uma concessionária pode fazer a previsão também ao longo de 20 anos, se o Governo não está estruturado para fazer a sua parte? E falo isso aí sobre a questão de segurança e outras, segurança mesmo, porque vão lá para a rodovia para assaltar as pessoas.

Nós estamos discutindo aqui que queremos dar segurança jurídica, mas temos de dar segurança ao usuário sob todos os aspectos. Nós queremos que a concessão tenha estabilidade, inclusive econômica, para que tudo aquilo que está previsto seja realmente cumprido.

É isso, Presidente. Depois, a gente vai poder discutir em muitas outras oportunidades.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Obrigado, Senador Wellington.

Como o Senador Wellington foi o último Parlamentar inscrito, vou aproveitar e passar aqui algumas indagações e comentários de internautas. A gente aproveita para agradecer a todos aqueles que acompanham a TV Senado e a TV Câmara nesta transmissão da nossa Comissão Mista especial.

Bruno Alexandre, da TozziniFreire, e também seu colega de trabalho, Cláudio Timm, fazem um comentário a este respeito: "A transferência de controle de uma concessionária que esteja em insolvência iminente é prevista pelo contrato de concessão e pode ser uma solução benéfica [...]" Elenca aqui que "o novo controlador poderia equacionar o financiamento de longo prazo e retomar as obras mais rapidamente [...]", que a União poderia estar isenta de indenizações, mas que seria importante repactuar novos prazos.

Na verdade, Bruno, isso já é algo de que trata a própria medida provisória.

Ele faz mais alguns comentários e, por fim, pergunta se poderia acrescentar-se alguma emenda.

Como o prazo de emenda já se extinguiu, eu vou passar ao Relator os seus comentários, para que o nosso Deputado Sergio Souza avalie aquilo que ele pode incluir no seu relatório. Imagino que já esteja nessa linha, Bruno.

Também temos aqui uma questão posta pelo Marcelo Fonseca, ou melhor, pelo Roberto. É que quero dirigir a pergunta ao Marcelo Fonseca, da ANTT. O Roberto Rodrigues cobra a criação de um canal de "reclamação com transparência total e de solução dessas reclamações via internet, tipo Reclame Aqui, podendo ter uma avaliação do reclamante com nível de medição dos mesmos [...]"

Até onde me consta, a ANTT tem um canal para receber reclamações. É até relativamente frequente vermos, nas rodovias federais, nas rodovias concessionadas, uma indicação. Acredito que seria bom que o Dr. Marcelo Fonseca, que aqui representa a ANTT, pudesse responder ao Roberto, oportunamente, como funciona isso ou em que poderia aprimorar, porque é função da agência reguladora fiscalizar, cobrar e, obviamente, ouvir os usuários, as reclamações dos usuários. O Roberto tem razão, nós temos de estar atentos a isso.

Por fim, temos também aqui, do Artur Alvim Cury, um questionamento. Ele coloca: "Essas relitações de contratos não devem ser por prazos longos e extensos demais!! O público não pode ser prejudicado pelos interesses privados, e o direito de ir e vir não pode ser também prejudicado!!!"

Obviamente, Artur, isso vai estar sempre associado ao volume de investimento que for necessário. Mas vou passar a palavra ao Dr. Adalberto Santos, que é o Secretário do PPI, para que ele faça uma análise disso.

De fato, quando nós pensarmos em uma relitação ou até mesmo em uma prorrogação onde não haja previsão de muitos investimentos, que seja só manutenção, por exemplo, acredito que é razoável esse raciocínio que ele desenvolve de que nós não tenhamos prazos excessivamente longos, se, obviamente, não estiverem associados a grandes investimentos. É claro que, se houver grandes investimentos, o prazo acaba sendo um componente inevitável, para que se possam amortizar os investimentos.

Essas são as perguntas que me chegaram aqui de internautas. Vou aproveitar para concluir esse bloco, apresentando também ao Dr. Adalberto um questionamento ou uma solicitação de esclarecimento a respeito das dificuldades que vivemos em Minas Gerais. O Senador Wellington falou das dificuldades de Mato Grosso, e isso a gente sabe; o Hugo falou do Rio de Janeiro. Eu não posso deixar de trazer aqui, Dr. Adalberto, o verdadeiro pesadelo dos mineiros. Eu imagino que, dentro desse Programa de Parcerias de Investimentos, nós não podemos ignorar isso. Temos de ter, pelo menos, um estudo adequado sobre situações que já são trágicas e que nós, mineiros, não suportamos mais, como a da BR-381.

A BR-381 teve sua duplicação de Belo Horizonte a São Paulo realizada no governo Fernando Henrique Cardoso. Ali era um pesadelo também. A saída de Belo Horizonte em direção a São Paulo, o percurso, passando por uma região montanhosa, era palco de centenas ou de milhares de perdas de vida constantemente.

Mas a BR-381 de Belo Horizonte em direção ao Vale do Aço e Vale do Rio Doce até Valadares é um pesadelo. É insuportável ver como isso é postergado constantemente! Ficamos aí durante todo o governo do Presidente Lula com a promessa de realização dessas obras, o governo da Presidente Dilma, e atualmente há dois pequenos lotes com perspectiva no DNIT de conclusão, um próximo da saída de Belo Horizonte, outro próximo da chegada de Ipatinga, ali na altura de Timóteo.

Mas, ouvindo do Diretor-Geral do DNIT a explicação de que nem os projetos objetivos estão prontos, que não há dinheiro, previsão de recurso para essas obras, eu faço a indagação: uma situação como essa não seria objeto de um estudo pela Secretaria Especial de PPI para avaliarmos? É claro que ali, como nós temos investimentos altíssimos a serem feitos, se você for esperar a viabilidade econômica para a iniciativa privada fazer sozinha, talvez você não encontre o equilíbrio para fazer uma concessão com a exigência das obras. Mas por que não uma parceria público-privada, por que não uma soma de esforços entre investimentos programados pelo Governo Federal e, obviamente, com a iniciativa privada também alavancando recursos? O que nós não podemos mais é esperar indefinidamente enquanto perdem-se vidas na BR-381.

Isso para citar um exemplo de Minas, mas outra rodovia que tem licitação já realizada, mas apenas em parte, temos que cobrar - e aí eu me dirijo mais à ANTT -, é a BR-262, que já teve um trecho, uma parte dela já "pedagiada", na região ligando Belo Horizonte ao Triângulo Mineiro, e nós precisamos concluir as obras na altura de Nova Serrana até o Triângulo Mineiro. É um pesadelo, é outra região onde mortes são praticamente diárias - na região de Campos Altos principalmente, mas ao longo de todo esse trecho de Nova Serrana até o Triângulo Mineiro é um pesadelo. É uma rodovia de alto volume de tráfego. Nós sabemos que as obras estão, pelas informações que tivemos, atrasadas.

Este é outro grave problema que foi levantado aqui pelo Hugo, e eu faço coro: você faz um processo de licitação, faz uma concessão, e, de repente, as obras não andam como o cronograma exigia, e nós não vemos ações concretas também de punição. Então, preocupa-me muito: se nós, inclusive, formos falar em prorrogação, nós vamos falar em relitação, às vezes sem nenhuma punição para quem não cumpriu, não é? E nós podemos, de repente, tornar viciado um sistema importante, que eu vejo como um sistema que deve resolver os nossos problemas de infraestrutura, e não se tornar um sistema viciado, com inadimplências que não sejam punidas, porque o usuário paga o pedágio e ele quer ver a obra realizada.

Isso vale para rodovias federais... Lá em Minas nós temos uma situação, foi a primeira parceria público-privada estadual, e nós estamos com um pesadelo na MG-050, cobrando que o Governo do Estado puna a concessionária, que não está cumprindo o seu cronograma. E eu acho que o Governo Federal tem que dar o exemplo. Não pode ele fazer uma concessão,

as pessoas pagarem o pedágio, e as obras não saírem. Aí eu acho que a ANTT deve uma resposta objetiva, tem que fazer um relatório muito amplo.

Eu sugiro até ao nosso Relator que a gente pudesse cobrar da ANTT um relatório de como andam as atuais concessões, inclusive essas que, porventura, possam ser objeto de prorrogação; qual grau de inadimplência que existe.

Como é que eu vou prorrogar concessão de alguém que está inadimplente com o prazo de obra? Como é que eu vou simplesmente dizer "eu vou premiá-lo, você está atrasado e eu agora vou premiá-lo"? Então, acho que é fundamental isso para que possamos, de fato, ter aí uma relação produtiva para o interesse da sociedade como um todo e que, obviamente, valorize a parceria do setor privado.

E contamos com a presença aqui do Ministro César Borges, extremamente experiente, ex-Senador, alguém que pode ter conosco uma interlocução franca, objetiva, em que se separe o joio do trigo, porque, óbvio, nós sabemos que há aqueles que agem com responsabilidade, com seriedade, mas há aqueles também que não estão cumprindo com as suas obrigações, como foi dito aqui pelo Senador Wellington Fagundes: temos a população pagando um pedágio, temos uma concessão com obras abandonadas. Alguém tem que responder por isso.

Então, essas são indagações que eu deixo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Nesse caso aí, nobre Presidente, o Governo também não cumpriu com a parte dele.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - O Governo também, porque há parte de trechos que é de responsabilidade do Governo, com relação aos financiamentos, principalmente.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Não, com as obras também. No caso lá, é híbrido.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Ah, sim.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Existe parte que é de responsabilidade do Governo. Então, nem o Governo está fazendo sua parte naquilo que é contratual, portanto, se o Governo não faz, desmoraliza também, porque a cobrança do pedágio é ao longo de toda a estrada.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Sem dúvida.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - E no meio está a parte do Governo. E a situação pior que está hoje é o trecho exatamente de Cuiabá a Rosário, sem obra, sem manutenção, e um trecho de alto problema de acidentes. Então, nesse caso, nós temos que achar como responsabilizar, inclusive o Governo.

No caso dos empréstimos, como eu disse, o BNDES assumiu o compromisso, pelo menos. O Ministro pode testemunhar, na condição de ex-Ministro, como o Governo estava se colocando naquele momento. Então, também a empresa que está lá executando não tem nem... Estou dizendo algumas que não estão nem envolvidas na Lava Jato. Porque também o recurso está lá... Quero dizer até do Mato Grosso do Sul, com a possibilidade até de parar a obra.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Perfeitamente. Nós podíamos iniciar, inclusive, pelas considerações do nosso Relator, Deputado Sergio Souza.

Antes, porém, eu quero só referendar o que V. Ex<sup>a</sup> fala. Nós estamos tratando de um assunto que é extremamente importante para o Brasil, o Programa de Parcerias de Investimentos, estabelecer uma relação de credibilidade entre o setor privado e o setor público para que haja investimentos em infraestrutura, e aí o Governo tem que dar bom exemplo.

V. Ex<sup>a</sup> faz referência a esse caso envolvendo o Governo Federal e o setor privado, dizendo que isso está prejudicando todos. Lá em Minas nós temos isso com o Governo do Estado nessa PPP da BR-050 e a iniciativa privada. Estão atrasadas as obras por parte da concessionária Nascentes e está atrasado o Governo do Estado, que assumiu o compromisso de duplicar um trecho e não duplicou. E o cidadão pagando pedágio todo dia! Quer dizer, inaceitável isso! O cidadão paga pedágio, e a obra que foi pactuada, que foi comprometida não sai. Irresponsabilidade dos dois lados, desmoralizando, inclusive, uma proposta que é alternativa para o Brasil, que é somar o esforço do Governo, o esforço da iniciativa privada para realizar obras de grande vulto, de grande valor e que, obviamente, são imprescindíveis.

Com a palavra o Relator, Deputado Sergio Souza.

**O SR. SERGIO SOUZA (PMDB - PR)** - Presidente Domingos Sávio, quando nós fizemos o cronograma de trabalho da Comissão, Deputado Hugo, Senador Wellington, Senadora Lúcia Vânia, nós pensamos exatamente nisto, em trazer para dentro do Parlamento o debate.

É muito comum, nas medidas provisórias, aguardar-se um prazo razoável, chegar o Relator com um relatório e submeter à apreciação dos colegas sem haver o debate aprofundado que a matéria exige. Esse é um tema com que nós não podemos ser relapsos. É um dos temas mais importantes que nós temos no País hoje. Nós estamos falando de redução de custo de produção, nós estamos falando de otimização do País. O Brasil é um país agroindustrial, o Brasil é um país de prestação de serviço, de turismo, mas principalmente no agro...

Nós estamos vendo cenários, no noticiário do dia a dia, que são traumáticos. Nós estamos em 2017 - olhem quando nós estamos -, e estamos tão atrasados, e isso engessa nosso setor produtivo, encarece nosso custo de produção, e quem perde são todos os brasileiros. Não é só o agricultor, o caminhoneiro, o operador ferroviário, não. Perde o cidadão, que, na hora que vai tomar o seu café da manhã, o seu almoço, na carne, no alimento em geral, lácteos, na proteína animal, no vegetal, no mamão que ele vai comer no café da manhã, no leite que ele vai tomar, lá está embutido o custo do modal ineficiente. E foi isso que nós trouxemos para cá, um debate para nos aprofundarmos.

E eu gostaria de pedir aos meus colegas, por exemplo, ao Senador Wellington, as sugestões. O texto não está fechado. A sugestão do Poder Executivo passa pelo crivo do Legislativo, e, aqui nesta Casa - e esta Comissão é do Congresso Nacional, ela é mista -, temos os representantes legítimos das unidades federativas, das federações, e temos os representantes do povo, dos usuários diretamente, das entidades, da sociedade como um todo. E nós temos que ouvi-los a todos.

Encerrou, sim, o prazo de emendas, mas a Relatoria tem a prerrogativa de alterar o texto na sua integralidade, agora, não sem entendermos profundamente cada um dos temas, porque sabemos que uma vírgula que se coloca em dado artigo, em dado dispositivo pode mudar todo o rumo, e isso pode ser prejudicial ao País ou pode ser prejudicial ao usuário, aos setores, e assim por diante. Temos que ter responsabilidade, por isso é que fazemos as audiências públicas temáticas. Nas próximas semanas, vamos discutir aqui... Até uma das perguntas de internautas aqui era sobre o setor ferroviário, que aqui será na próxima quarta-feira, às 14h, no plenário das comissões do Senado, e na quinta-feira vamos ouvir todas as entidades do setor produtivo.

No próximo dia 20, lá em Curitiba, faremos um fórum de debates, porque o Paraná, como o Estado do Rio de Janeiro, o Estado de Mato Grosso, de Goiás, de Minas Gerais, dos Parlamentares que os representam, que aqui estão, o Paraná também tem essa polêmica. Não tenham nenhuma dúvida. E não é só no campo rodoviário, tem no ferroviário também. Não temos no aeroportuário porque o Aeroporto de Curitiba, um dos melhores do Brasil, modelo, é administrado pela Infraero. Isso é muito bom para todos nós, paranaenses, é um exemplo, é realmente um aeroporto maravilhoso! Mas, no que diz respeito às concessões rodoviárias, que é o tema aqui específico, temos fatores emblemáticos no Paraná.

Eu gostaria de deixar aqui aos nossos palestrantes essa indagação. São Paulo, por exemplo - o Adalberto fez aqui uma pesquisa -, tem algo em torno de 5 mil quilômetros de concessões rodoviárias estaduais - o Paraná também tem um bom trecho estadual -, mas todas as concessões federais da década de 90, em rodovias federais da década de 90, são concessões estaduais, foram feitas pelo governo do Estado da época em rodovias delegadas, rodovias federais delegadas. Num caso como esse, havendo possibilidade de prorrogação - que é algo que nós estamos aqui estudando, inclusive fiz aqui alguns questionamentos ao Adalberto sobre contratos que não preveem prorrogação, como são os casos da década de 90 -, como é que se faz? Você requer a quem a prorrogação? Ao governo do Estado, que tem uma agência própria, porque a rodovia está delegada? Ou à ANTT? A ANTT poderia nos responder isso, porque a rodovia é federal. No entanto, a delegação termina junto com a concessão e, aí, como resolver?

Eu gostaria aqui de ficar à disposição de todos os senhores Parlamentares, colegas Senadores e Deputados, e também das entidades e dos órgãos governamentais para ouvi-los até o final, para que nós tenhamos um relatório que seja realmente bom para todos. E, para ser bom para todos, tem de ser bom principalmente para o cidadão brasileiro, que é o principal interessado em todos os momentos.

Obrigado.

Devolvo a palavra ao nosso Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Agradeço.

Esta tem sido uma característica de S. Ex<sup>a</sup>, não só nesta Comissão - já tive o privilégio de acompanhar o belo trabalho do Deputado Sergio Souza na Comissão de Orçamento -, estar aberto a um diálogo democrático e às contribuições. Isso fará, sem dúvida, com que seu trabalho seja exemplar e sirva bem ao Brasil.

Passo a palavra ao representante da ANTT, Sr. Marcelo Fonseca.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Obrigado, Presidente, Deputado Domingos Sávio.

Gostaria de agradecer as contribuições aqui feitas. V. Ex<sup>as</sup> demonstram um domínio muito grande e, principalmente, aplicação do que a gente tem nos contextos regionais. Foram muito bem colocados aqui os contextos do Centro-Oeste, de Mato Grosso, o contexto do Rio de Janeiro, o contexto de Minas. Então, é muito valioso para a agência poder participar deste debate.

Feita essa primeira consideração, passo...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Sr. Presidente, pela ordem.

Eu só queria deixar uma pergunta aqui para que pudesse ser respondida também, que é a seguinte. O Governo está estudando a possibilidade de fazer novas concessões. Por exemplo, em Mato Grosso está previsto fazer a concessão da ferrovia Ferrogrão. Neste momento, com a situação de instabilidade que enfrenta, o Governo está com o pé no chão? Teremos condições de fazer essas concessões? Porque a expectativa... Inclusive, estou falando aqui como Relator da LDO: nós já tínhamos uma previsão de R\$139 bilhões de déficit e parece que já há 19 a mais, mas, ainda assim, com a previsão da entrada dos recursos das novas concessões. O Governo realmente... É para dar uma resposta à sociedade também, porque isso vai ser uma preocupação nossa. Se se frustra isso também... Se as atuais não têm condições, não têm estabilidade, como serão as novas? E o País precisa realmente de novos investimentos.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - A pergunta do Senador Wellington, imagino, é mais dirigida ao Adalberto, mas cada um que se sinta em condições pode fazer seu comentário. Eu gostaria apenas de alertar que, pelo adiantado da hora - são 12h44min -, nós vamos pedir a cada um dos nossos convidados que respondam as indagações já fazendo suas considerações finais, porque nós ainda vamos ouvir cinco convidados fazendo as suas considerações. Depois, obviamente, se houver o desejo por parte de algum Parlamentar, a gente volta a palavra.

Volto, portanto, a palavra ao Dr. Marcelo Fonseca.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Obrigado, Presidente.

Destacada a profundidade dos questionamentos que foram feitos, que foram dirigidos à agência, passo, então, pontualmente, a endereçar cada um deles.

Os questionamentos feitos pelo Deputado Hugo Leal são bastante complexos e de difícil segurança nessa resposta que vou dar, mas vou fazer alguns comentários aqui, principalmente quanto à primeira etapa de concessões, sobre o porquê de nós não termos partido para uma prorrogação na Concepa e, principalmente, quanto à possível solução para os três casos remanescentes - além da Concepa, Concer, CRT, NovaDutra.

Tenho que trazer um pouquinho do contexto histórico no qual se formaram essas concessões e seus contratos.

A Concepa é uma concessão que teve um prazo de vigência menor, ela teve um prazo de vigência de 20 anos, que se encerra neste ano, e suas soluções contratuais se mostraram, ao longo do tempo, muito mais adequadas, seu programa de exploração rodoviário se mostrou muito mais adequado do que nos demais casos. E a gestão desse contrato, o desempenho da concessionária, é muito mais suficiente do ponto de vista de uma completude contratual. Também a gestão por parte da ANTT foi de pontualmente ir analisando casos de investimentos que tinham de ser feitos. Então, ela não deixou um passivo de investimentos, como as demais concessões. Então, temos um contrato que foi cumprido de forma satisfatória, só que o contrato é antigo, o contrato é antigo e tem taxas de retorno muito mais elevadas do que as que seriam modeladas hoje. Então me parece aqui... Não estava na agência à época de todo esse desenrolar, a agência sequer existia - o contrato foi firmado lá atrás e era de responsabilidade do DNER -, mas vejo essas diferenças em relação à Concepa. Há essa necessidade, mas ainda estamos em processo de audiência pública no que diz respeito aos estudos e talvez se tenha de prorrogar um pouco esse contrato para que case com o prazo de assunção da nova concessionária.

Quanto aos outros três casos que vencem em 2021: temos, nessas concessões, algumas questões mais problemáticas. Na Concer e na NovaDutra há situações bastante análogas. Temos obras lá - na Concer, a Serra de Petrópolis e, na NovaDutra, a Serra das Araras - que eram obras que estavam previstas inicialmente no PER, o Programa de Exploração Rodoviária. Contudo - e esta ressalva é muito importante - estavam previstas, foram modeladas assim nos estudos da época, com valores irrisórios - pode-se dizer assim - quando se considera o esforço financeiro que elas demandam devido a sua complexidade, por serem obras em serra, que têm notadamente custos muito mais elevados.

Então, o que ocorreu com essas duas concessões foi que houve sempre uma discussão da concessionária pleiteando que fosse feito. E isto, inclusive, constava do texto do contrato: que o valor que foi originalmente destacado poderia sofrer um reequilíbrio na implementação da obra. Isso acabou, de fato - e há um reconhecimento da agência -, postergando a execução desses empreendimentos, que eram, talvez, dos mais relevantes no caso daquelas concessões.

Então temos uma situação na qual há necessidade - e isso já foi verificado na década de 90 - de fazer esses dois investimentos, há um apelo social, há um apelo em razão de vítimas de acidentes, de muitas colisões, enfim, para fazer novos investimentos nesses contratos. Então, na lógica da prorrogação antecipada, se fôssemos pegar essa lógica, faria sentido desse ponto de vista, visto que ainda temos alguns anos de contrato - até 2021, quatro anos. Poder-se-ia já modernizar esse contrato, o que é previsto na MP inclusive, e fazer esses novos investimentos, ou reequilibrar esses investimentos que estão previstos. Isso faz com que eles tenham uma sistemática diferente. Não estou dizendo aqui que cabe ou não a prorrogação, não estou fazendo esse juízo ainda.

Do ponto de vista da CRT, temos uma situação diferente. Houve, alguns anos atrás, uma pressão social muito forte pela retirada de uma das praças na Rodovia Rio-Teresópolis, e a concessionária ficou, então, com uma condição diferente, um sistema não fechado. Então, ali há uma outra situação, de se ter de trabalhar com essa alteração que foi realizada ao longo do contrato por condições alheias à vontade da concessionária.

Agora, a solução aqui é muito difícil de nós delimitarmos de forma clara. Nós temos a Resolução nº 3.651, de 2011, que previa o fluxo de caixa marginal, que já foi citada aqui pelo Ministro César Borges e depois passou por consulta no TCU inclusive, que se posicionou favoravelmente à sistemática adotada, que é uma sistemática que, para a inclusão de novos investimentos, se abre um outro fluxo de caixa, marginal, e lá são previstos os custos desses novos investimentos e suas receitas decorrentes, nesse fluxo de caixa separado, considerando tráfego real - e esse vai sendo ajustado ao longo da verificação do tráfego real - e TIR do momento da inclusão dos investimentos. Então não se trabalha com aquela TIR elevada do passado.

Esse mecanismo poderia ser uma solução para que fossem feitos esses reequilíbrios, que, como eu disse, estavam previstos lá no contrato. E aí há um debate aqui sobre extensão de prazo e prorrogação, se esses institutos seriam a mesma coisa ou se seriam institutos segregados, complementares um ao outro.

Se entendermos que a extensão de prazo poderia ser utilizada para executar esses reequilíbrios, isso naturalmente geraria alguns anos adicionais de receita que teriam que ser... Na verdade, temos algumas formas de reequilíbrio. Uma das possibilidades é alguns anos adicionais de concessão; outra seriam aportes públicos, que hoje não se tem a menor condição de fazer pela situação do País; e ainda haveria a possibilidade de retirar obrigações, o que também não é o caso aqui - seria a manutenção das obrigações já existentes. Então, esta seria, talvez, a única hipótese válida para se fazer esse reequilíbrio: por extensão de prazo.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Presidente, só para complementar aqui, para não perder o raciocínio.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Sim.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - No caso específico da BR-040, há uma obra parada, 70% dela já estão comprometidos, inclusive, com recursos públicos, parte deles são recursos públicos. Aguarda-se, então, 5 anos, ou seja, se deteriora ao final? Ou há a possibilidade, por exemplo, de a própria empresa, ou uma nova associada, seja qual for, assumir através de um empréstimo do BNDES que possa cobrir o espaço, inclusive, da futura concessão?

Eu acho que seria um pouco dessa lógica também, não se pode perder de vista essa possibilidade, dentro desse raciocínio.

A questão da Serra das Araras é grave, mas a obra não foi iniciada, a obra sequer foi iniciada. Há lá uma série de projetos que conflitaram, mas, no caso da BR-040, é uma coisa que não pode ficar. Ou se declara a caducidade - há um processo na ANTT pedindo a caducidade, tenho conhecimento disso, inclusive ingressei com esse processo no Ministério dos Transportes - ou se toma uma atitude no sentido de se realizar essa obra, porque uma obra parada, 70% dela... Acho que há não só o prejuízo para a concessão em si, mas para todos os usuários principalmente. Então, uma vez que foram aportados recursos - e se discute essa circunstância, o *modus operandi* do aporte de recursos, no TCU -, entendo que tem de haver uma alternativa, e essa alternativa cabe à ANTT, isso vai ser cobrado dela.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Perfeito, Deputado Hugo Leal.

Só para complementar o raciocínio, então, e tocando no ponto da obra existente, da Serra de Petrópolis. Em 2011 a ANTT aprovou essa resolução, supriu a lacuna que comentei anteriormente, existente no contrato na primeira etapa, da Concer. Rapidamente: é uma situação bastante complexa, mas houve, à época da concessão desses contratos, uma previsão no edital e no contrato de que o contrato disciplinaria as hipóteses em que não seria vedada a prorrogação contratual. Ocorre que esse edital passou por algumas revisões, ele foi retificado. Havia uma discussão à época, inclusive, com o TCU, e isso nós tivemos que recuperar historicamente, se essas hipóteses de prorrogação seriam válidas ou não, e acabou-se, nesses dois editais, Concer e NovaDutra, retirando, fazendo uma retificação e retirando a previsão de quais seriam essas hipóteses. Então, temos uma lacuna no contrato, e isso gerou diversas interpretações. Havia a interpretação de que era

possível, em 2011, com o advento da resolução, suprir essa lacuna colocando no contrato essas hipóteses por meio de aditivos - o famoso Termo Aditivo nº 12, da Concer - e havia a outra vertente, de que isso não seria legal, que a regra do edital deveria ser preservada. Essa análise inclusive foi alvo de relatório, de processo junto ao TCU, e isso está em tramitação ainda no TCU, já no plenário. Do processo principal - há mais de um processo relativo à concessão dessa obra -, que trata da conformidade e da legalidade da execução desse termo aditivo, o Ministro Bruno Dantas solicitou vista, mas há indicativo já no relatório do Relator Walton Alencar de que não deveria ser dada continuidade à execução das obras. Diante disso e de outras dificuldades que a empresa enfrentou, financeiras, ela já vinha desmobilizando os seus efetivos no tocante à execução da obra.

Então, o que temos agora é uma situação em que o próprio tribunal sugere - nesse voto que ainda não passou, faço a ressalva - que seja adotada uma alternativa, que seria, possivelmente - essa é uma das alternativas -, a execução da obra pelo DNIT, a continuação da obra pelo DNIT. A outra possibilidade seria já fazermos antecipadamente uma licitação, para assunção em 2021, com obra antecipada feita previamente. E aí se tomaria financiamento para isso que seria custeado posteriormente.

Naturalmente, isso tem um rebatimento na tarifa lá na frente. Sabemos que fluxo de caixa, quando se antecipa a obra, há um rebatimento importante. Mas essa é uma opção que está sobre a mesa, é uma opção interessante do ponto de vista da continuidade do serviço, da execução da obra.

Desculpem-me por me alongar, mas é que esse é um ponto bastante complexo.

Quanto à tarifa razoável, vou deixar para os colegas de Governo colocarem, mas isso envolve muita capacidade de pagamento de cada uma das regiões e os investimentos necessários na rodovia, e isso é muito técnico - há o ponto de vista técnico e o político.

Passo aos questionamentos do Senador Wellington Fagundes.

A experiência de coexistência de obras do DNIT, obras públicas, com obras da concessão, essa gestão no mesmo trecho, é notoriamente uma má experiência, dentro do Governo já há uma clareza em relação a isso. De forma que estamos, na modelagem das novas concessões, procurando evitar esse tipo de situação. Os usuários não conseguem, de fato, diferenciar qual serviço está sendo prestado por quem e endereçar exatamente o responsável por aquele serviço. Assim, acaba rebatendo tudo na concessionária e na ANTT por consequência. Então, procuramos não trabalhar mais com essa solução.

Existe uma obra de duplicação de 108 quilômetros que, inclusive, foi incluída na concessão - originalmente era do DNIT, por fluxo de caixa marginal, esse instituto que comentei que foi aprovado por resolução. A ANTT está buscando equacionar todas essas questões e também dialogar com os Ministérios do Planejamento e dos Transportes para que, onde o DNIT ainda atua, sejam providos de forma prioritária os recursos para essas concessões.

Agora, sabemos que o orçamento do Ministério dos Transportes está muito reduzido, até pelo orçamento do DNIT, que foi muito reduzido. Hoje temos uma carteira de aproximadamente R\$70 bilhões já assinados pelo DNIT, e o orçamento anual para obras de ampliação de capacidade e construção é de R\$4 bilhões. Então, estamos diante de um horizonte de 20 anos para cumprir a própria carteira que já está posta hoje, o que é uma dificuldade que se enfrenta em função da situação financeira.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Presidente, me desculpe, mas, em nome da população de Mato Grosso, que me cobra - e, se eu não disser, depois vai dizer que eu fui omissos -, eu gostaria de aproveitar a audiência para deixar muito clara a cobrança à ANTT, principalmente em relação a esses 108 quilômetros. Esse é um trecho que hoje está abandonado e pode, amanhã, acontecer a interrupção total do trânsito entre a região sul e a região norte do Estado de Mato Grosso e, conseqüentemente, com toda a Amazônia. É preciso, necessariamente... Ali é a confluência de três BRs, que têm de passar ali. Então, não há como esperar, o Governo precisa encontrar uma solução. E, aí, a ANTT também tem que dizer de forma clara o que fazer. Porque se a ANTT fica no posicionamento "Ah, vou ver o que fazer, vamos ver, vamos ver", a população vai nos cobrar.

Então, o que aconteceu na BR-163, lá no Pará, não é responsabilidade direta da Bancada de Mato Grosso, mas, claro, como todo volume de carga é oriundo de Mato Grosso, a cobrança cai em toda a Bancada de Mato Grosso especialmente. Aí quero colocar que, como o Ministério dos Transportes é uma responsabilidade hoje de indicação do PR, claro, a cobrança maior é sobre o Parlamentar do PR. E todos nós, hoje...

De modo geral, em Mato Grosso, não há mais oposição, hoje é tudo praticamente situação, à exceção de um Parlamentar do PT. Então, não dá para dizer que esse Governo é meu ou seu, esse Governo é de todos nós. Então, a responsabilidade...

Acabamos de passar por um processo de *impeachment*, então não dá para, em algumas coisas pontuais, não se ter uma posição.

Então quero aqui, de forma muito clara, cobrar da ANTT para que se entenda com o Ministério dos Transportes, consequentemente com o Governo, porque a população que está pagando pedágio lá não pode ficar à mercê de uma decisão... E os acidentes ocorrendo, as pessoas morrendo... E o pior é que sabemos que, se for suspenso o pedágio, vai ficar pior ainda.

E o BNDES está cobrando juros. A quem pertence o BNDES? É do povo brasileiro, é do governo, é um banco de investimentos, mas de desenvolvimento. Então, numa situação crítica como essa... Eu não quero defender aqui a concessionária, que está numa situação lá, mas eu quero defender é a população, porque, se não houver solução, o que será dela?

Então, deixo aqui, de forma contundente, Presidente... Desculpe-me, mas é que estou sendo cobrado, e às vezes as pessoas até falam: "E aí, o que vocês estão fazendo?"

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - A audiência tem esta finalidade, é para expormos os nossos problemas e buscarmos soluções.

Pediria ao Dr. Marcelo, por gentileza, para abreviar a conclusão. Nós ainda temos mais 4 expositores que irão se manifestar.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Rapidamente, para concluir. Obrigado, Presidente.

Outra questão colocada pelo Senador Wellington é relativa à fiscalização da ANTT. De fato, o nosso quadro, para o desafio que foi a terceira etapa, que hoje representa mais de 50% das concessões, é reduzido, sobretudo em termos de fiscalização regional. Nós não temos, em Mato Grosso ou em Mato Grosso do Sul, regionais, o que faz com que tenhamos de deslocar servidores de outras regionais, o que é uma situação bastante difícil de compreender. Deslocam-se servidores para que fiquem por alguns dias fazendo a fiscalização, mas não é possível fazê-la de forma contínua, não intermitente.

De forma geral, o que foi colocado por diversos Parlamentares aqui, a MP traz um tratamento padronizado para que resolvamos os problemas de inadimplemento contratual. Foi perguntado aqui, pelo Senador Wellington, se haveria condições mais claras para renegociar, mais factíveis do ponto de vista da continuidade do serviço, da prestação do serviço, e nos preocupamos também, muito, com a modicidade tarifária. Todas as soluções que passam por uma nova licitação, ou uma relicitação, terão uma atualização dos estudos, e isso captará o PIB mais baixo, o rebatimento disso na demanda, eventuais agravamentos da condição de pavimento, estruturais, enfim, novos investimentos que tenham de ser feitos, e isso tudo tem um impacto na tarifa, o que é natural no modelo econômico-financeiro.

Então, qualquer solução que passe por esses institutos vai trazer prejuízos ao usuário, sem dúvida, em relação aos contratos que foram firmados. Se houvesse uma solução que permitisse manter a reputação - reputação em termos de risco moral - e nos permitisse fazer a renegociação de alguns contratos ou a repactuação, como outros gostam de chamar, talvez fosse a solução ideal.

Ocorre que hoje não existe uma previsão legal muito clara nesse sentido, o que nos faz, como técnicos da agência, ter bastante restrição a esse tipo de processo e já termos indicativos do controle de que esse não seria o caminho ideal.

Então, a MP não endereça isso diretamente. Ela dá alguma segurança quando coloca, nas disposições finais, que a agência continua e a MP não obsta os mecanismos de reequilíbrio que a agência já pratica, mas não trata dessa questão de forma objetiva.

Colocando de forma clara, com os instrumentos que se tem hoje, a gente fica muito restrito na agência para poder atuar nesse caminho intermediário, que não seria o término desse contrato. Isso poderia ser associado, inclusive o que foi perguntado aqui pelo internauta Bruno Alexandre, à insolvência iminente, caso existisse essa situação de insolvência iminente, que permitiria, pelo contrato, a transferência de controle. Ou seja, a gente emularia aqui essa cláusula da relicitação que traz um novo acionista que não aquele original. Essa talvez fosse uma hipótese que pudesse ser trabalhada pela agência, em comum acordo com as concessionárias, para que fosse feita a reprogramação dos investimentos.

Esse programa da terceira etapa antecipou muitos investimentos. Não sei se isso claro para todos, mas ele faz investimentos em locais que não têm nível de serviço que, pelas normas técnicas, exige investimentos. Então, isso seria, claro, observado, mas seria natural, em qualquer solução para essas concessões, reprogramar esses investimentos, tanto por relicitação quanto por repactuação. E isso traz inclusive benefícios tarifários quando se prolonga no tempo. Pelos contratos, a gente tem fatores de desconto, ou mesmo pelo fluxo de caixa se pode trazer reduções de tarifa. Então, respondi à questão do internauta Bruno Alexandre.

O Roberto Rodrigues pergunta da criação de um canal pela internet. Hoje, trabalhamos com uma ouvidoria pelo telefone, pelo 166, em que todos os questionamentos são tratados e passados às áreas técnicas responsáveis. Mas é de se estudar, é uma contribuição interessante uma forma interativa pela internet, uma forma mais fácil, eletrônica.

Deputado Domingos Sávio, na BR-262, o trecho Nova Serrana-Triângulo Mineiro, de responsabilidade da Concebra, a concessão da terceira etapa passa muito pelos problemas todos da terceira etapa. Neste momento, os recursos começaram a ficar escassos, principalmente para aquelas que não obtiveram o financiamento de longo prazo, e a Concebra entra nesse caso, a mesma concessionária tem dificuldades financeiras no seu grupo - Triunfo Participações e Investimentos.

Na verdade, tende a ser uma linha, uma tendência, que isso ocorra com as concessionárias todas da terceira etapa, talvez salvo uma rara exceção de uma que está um pouco mais forte. Mas é possível que esses descumprimentos comecem a se agravar pela dificuldade financeira e também pela queda na demanda, que ainda reduz a sua receita, a sua capacidade de fazer frente a esses investimentos que foram previstos. O que ocorreu é que se concentraram muito os investimentos no início. O nosso diagnóstico é muito claro nesse sentido.

Então, para concluir, o que seria esse nível de execução que permitira a prorrogação, também colocado pelo Deputado? Na MP, trabalha-se com 80% de cumprimento do PER. Entendemos que é uma medida razoável. É claro que essa não é a única, isso seria só uma trava de segurança para que aí a agência analisasse a comodidade, a eficiência, a normalidade e a continuidade da prestação de serviço, enfim, toda a gestão que a concessionária vem fazendo do trecho, para tomar a sua decisão de oportunidade de conveniência quanto à prorrogação ou não, a partir daí.

Por último, o Deputado Sergio Souza coloca a questão das alegações ao Estado do Paraná. A agência, nesse sentido, tem dialogado com o Ministério dos Transportes que foram feitas essas delegações, qual o objetivo que elas teriam e qual o enquadramento jurídico disso.

Quando se utiliza esse tipo de instrumento, se tem um objetivo muito claro de desonerar administrativamente o órgão federal, o ente federal, passando algumas atribuições para o Estado. Então, há discussões também na legislação sobre até que ponto o Ministério dos Transportes e a ANTT deveriam acompanhar esses contratos de forma suplementar ao que é feito pelo Estado do Paraná. Mas há um entendimento de que, majoritariamente, as obrigações são, como foram delegadas, do Estado do Paraná.

Além disso, quanto à prorrogação dessas concessões, o que corresponderia também à prorrogação das delegações, ou novas delegações, aí somente o poder concedente, na figura do Ministério, poderia se manifestar quanto a isso.

**O SR. SERGIO SOUZA (PMDB - PR)** - Mas a delegação encerra com a concessão?

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Conforme previsto no plano de trabalho.

**O SR. SERGIO SOUZA (PMDB - PR)** - Como é que uma rodovia está delegada até 2021 e você vai prorrogá-la até 2050, se você não tem a delegação a partir de 2021?

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Só para complementar: em termos jurídicos, parece-me que seja por uma nova delegação, um novo instrumento. Então, esse é um ato totalmente discricionário da União. É nesse sentido.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Passo a palavra ao Dr. Adalberto Santos, a quem, pelo que pude perceber, foi dirigida também uma série de indagações.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Obrigado, Presidente.

Eu acho que a primeira palavra que temos que colocar aqui - e aí eu vou pegar o que o senhor falou, Deputado Domingos - é que nós temos que estabelecer uma relação de credibilidade. E é isso que o PPI está tentando construir, de forma serena, sem atropelamentos, para que não venhamos depois, no futuro, discutir os problemas que estamos discutindo agora; para que não surjam outros problemas, contratos mal elaborados, mal pensados, decisões açodadas, que fizeram com que nós chegássemos ao estado que estamos atualmente.

Gostaria também de fazer aqui só um comentário, Ministro César Borges. É que todos os setores foram ouvidos, sim, na MP. Pode ser que não tenhamos acolhido todas as sugestões, mas eu mesmo recebi lá - e o senhor sabe disso - a ABCR. Então, os setores foram ouvidos.

Sobre a questão da extensão do prazo de reequilíbrio econômico-financeiro, não é só a questão da formalidade. Quando se faz uma extensão para fins de equilíbrio econômico-financeiro - e essa também é uma previsão que está nos contratos, é uma prerrogativa da Agência Nacional de Transportes Terrestres fazer -, ela tem os objetivos de investimentos de certa monta para poder fazer e atender a uma necessidade urgente, premente e no prazo. Mas quando se faz isso pelo fluxo de caixa marginal, como colocou aqui, a tendência é que fique com aquelas projeções por um tempo não muito extenso.

Por quê? Porque, quando se prorroga e se faz uma extensão do prazo por 15, 17, 20 anos, há outros investimentos necessários. Durante 20 anos, vai mudar toda a configuração do entorno da rodovia; vai modificar as necessidades de praças de segurança para os usuários; vai haver novos investimentos, custo de manutenção, uma série de coisas que vão fazer com que aqueles 17 anos sejam insuficientes para poder cumprir todos os investimentos necessários. E aí vamos começar a discutir, novamente, daqui a algum tempo, outros investimentos que serão necessários.

Então, neste momento, temos que ter bastante cuidado para poder adotar a melhor solução. E que seja uma solução definitiva e que possamos no futuro discutir outros problemas, para podermos vencer esses problemas e ir para a frente.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - O Presidente saiu um pouquinho, mas eu gostaria de fazer um aparte. Acho que a Presidência ficou para o Relator. *(Risos.)*

**O SR. SERGIO SOUZA (PMDB - PR)** - Senador Wellington Fagundes, estamos aqui todos comandando.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Aproveitando este aspecto, Relator, eu vejo o seguinte. Incluir numa concessão de longa distância as travessias urbanas também é um risco para a concessão, porque as obras urbanas desqualificam, modificam completamente o custo da obra. Mas quando se faz essa concessão, já se inclui o trecho urbano.

Eu penso que deveria ser estudada uma possibilidade sempre, claro, os seus contornos, mas não imputar à concessionária a responsabilidade de curto prazo também das obras, eu diria, de característica urbana. Eu digo na maior parte das concessões. Não sei, eu gostaria até de uma consideração por parte da ABCR se isso tem fundamento ou não. Mas eu vejo que, quando demora um pouco mais, continua o conflito. Onde há maior volume de acidentes é nas travessias urbanas. Então, eu penso que isso onera demasiadamente. E há uma insatisfação muito grande por parte da população, porque a grande revolta se dá onde há um volume de pessoas concentradas. É claro que há concessões de trechos urbanos, mas eu quero colocar aqui principalmente o caso da Região Amazônica, em que são longas distâncias.

Eu gostaria depois de uma consideração, se for possível. Se não for possível delongar mais hoje, eu gostaria que, futuramente, vocês pudessem se manifestar para nós membros da Comissão, da Frente da medida provisória.

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Senador, então, eu vou passar agora a tentar responder primeiro às perguntas que o senhor formulou, em respeito ao Deputado Hugo Leal, que se ausentou aqui. E vou levar essa consideração, com os representantes do Ministério dos Transportes e da ANTT, para refletirmos sobre isso nas novas modelagens que forem sendo executadas.

Sobre as questões que o senhor levantou em relação à estabilidade jurídica, à estabilidade regulatória e à previsibilidade, o senhor está totalmente correto, nós temos que ter estabilidade jurídica. As regras foram feitas para serem cumpridas, e isso dá estabilidade, atrai investimentos.

É claro que temos também que ver a situação fática e adaptá-la para trazer ao interesse público, porque o interesse público permeia qualquer decisão administrativa.

Em relação à questão portuária, que não foi tema, só para deixar o senhor com resposta, foi feito um estudo - depois o representante do Ministério dos Transportes pode detalhar mais -, sim, e se chegou lá.

Só que havia alguns pontos - e aí eu cheguei a participar de umas duas reuniões - que não se sustentavam diante do marco regulatório que estava posto e iriam dar muito mais problemas. Então se resolveu revisitar alguns desses pontos para ver em que se pode avançar sem ofender o marco legal posto. Essa é a questão.

Outra questão que há aqui para podermos falar e que acho que já foi comentada é sobre trechos mistos, em que há atribuições ao Poder Público - no caso da rodovia, ao DNIT - e à concessionária. Estamos evitando fazer isso. Uma prova disso foi também tirar das concessões aeroportuárias a participação da Infraero. Então, estamos querendo fazer concessões mais puras. Acho que é por aí o caminho, uma parceria integral com a iniciativa privada.

A matriz de transporte realmente tem que ser repensada e tem que respeitar também a forma de transição. Não adianta pegarmos o Brasil, que tem dimensões continentais e uma vocação natural para ferrovias e para transporte hidroviário, e querer que isso vá se resolver em curto espaço de tempo. Sabemos que não se resolve. Então, temos que pensar isso.

Eu participei de uma reunião com o Governo na semana passada, já estamos vendo soluções mais pontuais para colocar no caso da BR-163, desse engarrafamento, e em outros trechos também. Temos que atender isso até, por exemplo, sair a Ferrogrão, que vai ficar paralela à BR-163.

Outro ponto levantado é dos investimentos de curto prazo em rodovias, em termos de prorrogação contratual. O que se tem trabalhado muito é a questão contratual. Ferrovias podem ter prorrogação, então você pode fazer esses investimentos

e pode fazer uma prorrogação antecipada com investimentos. Em caso de rodovias, nem todas têm. As que têm, claro, poderão usufruir dessas questões também, a critério do poder concedente. Já no caso das que não tinham previsão, não.

Sobre a questão de o Governo investir diretamente recursos, que foi colocada, eu fui mal compreendido, talvez não tenha explicado direito. Entre diversas possibilidades de reequilíbrio econômico-financeiro, há aumento de tarifas, há aporte de recursos, e pode haver, dependendo do investimento, uma extensão do prazo. Quando falei que existia essa possibilidade de o Governo colocar recursos em alguma coisa, é porque existe essa possibilidade teórica; é preciso ver a situação agora de fato. Por outro lado, sabemos que temos que procurar uma decisão para que esses investimentos tão necessários, dos quais carecem essas rodovias, não sejam postergados por mais tempo.

Então, temos que estudar isso aqui. Para estudar isso aqui, temos que estudar dentro da legalidade, dentro da conformidade e dentro da razoabilidade. E isso está no foco do PPI, junto com o Ministério, e da EPL.

Agora, passo às questões levantadas pelo Deputado Hugo Leal, que fala sobre as concessões.

Acho que o colega representante da ANTT já colocou muito bem os ganhos que há em uma nova licitação nesse caso que foi advindo da nova licitação da Ponte Rio-Niterói.

Quando colocamos essa questão, vemos que hoje a NovaDutra está com um pedágio de R\$13,80. E se você fosse fazer uma extensão do prazo para essas novas obras, você teria que permear, teria como base esse valor de pedágio e ainda teria que colocar todos os valores de custo de manutenção depois. Pode ser que isso fique impraticável. Talvez em uma nova licitação você consiga agregar mais.

E também, com uma nova licitação, a própria concessionária vai poder participar, e ela tem um conhecimento já da concessão, então ela tem até um conjunto de informações muito mais preparadas, que faz com que ela seja uma forte licitante, apesar de que a da ponte ficou em quarto lugar quando foi feita a nova licitação.

Sobre a questão... Vou pular essa aqui que eu coloquei.

Outro ponto enfatizado aqui, que já foi mais ou menos respondido, é sobre a Concer. A Concer foi autorizada a fazer essas obras da Nova Subida da Serra. Na discussão do processo, pensou-se em colocar aporte de recursos federais. Caso não houvesse o aporte, havia a possibilidade de se fazer uma extensão do prazo do contrato.

A obra está paralisada, e, se o colega do Tribunal me permitir, eu queria até reproduzir parte da proposta de encaminhamento do Ministro Walton, que foi levada a plenário e que tem toda a preocupação com a continuidade dessa obra. Você me permite? Então, o Ministro Walton, com toda a sensibilidade dele, em primeiro lugar, não tira a possibilidade - ouviu, Marcelo? - de a concessionária terminar a obra. Ele até coloca o seguinte: "Na hipótese de continuidade das obras, adote as providências necessárias para a adequada fiscalização". Ele faz essa determinação à ANTT, e estou lendo esse voto porque já houve pedido de vista, é um voto que já foi a plenário. "[...] adote as providências necessárias para a adequada fiscalização das obras", seja diretamente, seja por meio de sugestão, para que a ANTT, se não tiver condição de fazer o acompanhamento *pari passu* dessas obras, faça convênio com outro órgão, ao estilo do DNIT. Então, está isso na proposta de encaminhamento dele.

Por outro lado, com a preocupação dele de você não ter uma obra inacabada, uma obra que está trazendo prejuízos aos usuários, ele também faz uma recomendação muito forte, Ministro César Borges, para que a ANTT, o Ministério da Fazenda e o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão adotem, de imediato, todas as medidas necessárias a disponibilizar recursos orçamentários para a execução da obra Nova Subida da Serra, haja vista sua importância social e econômica, o alto risco de acidentes no trecho e a perspectiva de degradação de parte do serviço executado. Ou seja, esse contrato cuja obra já começou já tem um encaminhamento dado. Já foi dado o encaminhamento, já foi dada a solução. Pode ser que venham outras, mas, como é só uma recomendação, o Governo não está vinculado a essa recomendação. Mas é uma alternativa, já é uma pré-autorização para o Governo colocar o orçamento e acabar com esse problema que há na Nova Subida da Serra.

Outra questão foi levantada sobre o que seria uma tarifa razoável para 100 quilômetros de rodovia. Depende dos investimentos que a rodovia requer. Então, para isso, você faz um fluxo de caixa com as projeções de investimentos, com as projeções de custos operacionais, vê em que momento precisa desse investimento e vai ver a tarifa que coloca aqui. Existiam estudos do antigo e extinto Geipot que falavam que você tinha que calcular o *payback* e multiplicar por quatro, e assim teria o prazo de concessão.

O modelo chileno já utiliza o Valor Presente Líquido para você recuperar o... Você tem um prazo variável, não tem um prazo fixo, e utiliza o Valor Presente Líquido (VLP) para findar. Quando a concessionária recupera o VLP, ela entrega a concessão. Então, existem diversas formas, mas o que temos calibrado aqui e o que é intenção calibrar é que se tenha

uma tarifa que esteja dentro da capacidade de pagamento dos usuários com os investimentos. E aí você determina o prazo; em 20, 25 anos pode haver outro prazo.

Por outro lado, é bom colocar, e já houve essa sugestão aqui, que estamos pensando no Governo outras formas de poder viabilizar outras concessões em que não se tenha viabilidade econômico-financeira e que você hoje poderia fazer pela PPP. Mas por que não... Estamos estudando outras formas de colocar, como vai haver agora nas ferrovias, porque a MP possibilita, de repente, alguns investimentos cruzados. Porque é até difícil explicar ao usuário, na minha opinião, por que ele vai pegar uma rodovia e vai pagar, em uma, R\$10, em outra, R\$14, em outra, R\$3, em outra, R\$2, e assim por diante, e independente da classe.

Você pega, por exemplo, aqui perto da gente, a BR-060, que liga Brasília, Anápolis, Goiânia, e vai até a divisa de Itumbiara. No primeiro momento, ela foi duplicada com o Orçamento Geral da União, para o qual toda a sociedade contribuiu. Com isso, você deixou de duplicar outro trecho que poderia ser necessário. Então, o usuário dessa rodovia, que somos nós - eu pelo menos sou usuário dessa rodovia -, ficou com uma prestação de serviço boa durante um tempo, com recursos provenientes de todo o Orçamento Geral da União. No segundo momento, quando você faz a concessão dessa rodovia, por ela já ter um investimento alto do Estado, ela fica com uma tarifa baixa. E aquele usuário que pegou aquele trecho da rodovia que ficou desassistido de uma duplicação naquele primeiro momento, se você for fazer agora a concessão, porque exige um grande patamar de investimentos, ele vai ficar com uma tarifa alta. Então, ele vai ser, de certa forma, prejudicado.

Portanto, temos que pensar no modelo. Talvez seja mais adequado o usuário pagar pela qualidade da rodovia: em uma rodovia totalmente duplicada, paga um nível de pedágio; em uma rodovia que tem boa parte duplicada e outra parte com pistas duplas, uma segunda classe de rodovia, paga um valor menor; e, em rodovia simples, dependendo do trecho, paga um valor menor. Então, vamos refletir sobre essas questões que já estamos colocando.

A questão de valor de outorga também não atrapalha a prestação de serviços. Em rodovias você tem a menor tarifa. Eu gostaria de enfatizar que a questão de outorga nos aeroportos é que o modelo de aeroporto com a tarifa aeroportuária fixa na faixa de R\$40 ou R\$50 inviabiliza fazer por menor tarifa. Então, você tem que extrair esse excesso de rentabilidade que vai ter, até porque as receitas comerciais, no caso dos aeroportos, não são as receitas acessórias. Conforme prevê a Lei nº 8.987, elas representam cerca de 60% do valor da receita operacional.

Então, ela teria que estar nesse bojo.

Deixe-me ver o que mais nós temos aqui. Já tentei responder a alguma coisa... Manutenção, já falei. Deputado Domingos Sávio. A questão de Minas Gerais.

A gente vai ver, vou levar a questão da BR-381 para a gente estudar. A gente mudou o contexto da EPL; a EPL foi criada inicialmente para poder trabalhar, sobretudo, com a parte do trem de alta velocidade, ligando São Paulo a Rio de Janeiro, e uma segunda vertente na área de planejamento. A EPL está se estruturando cada vez mais, inclusive está revisando os PMIs, está se estruturando para fazer planejamento para o País, já está bem avançada nisso aqui - a gente quer apresentar ao País um planejamento em breve, no setor de infraestrutura, no setor de logística -, e também está trabalhando nos projetos.

Então, quando a gente fala de relicitação, que pode demorar muito tempo - e aí eu vou fazer só um adendo: o Ministério dos Transportes e a ANTT podem, sim, contratar uma consultoria para fazer isso, mas nós temos a EPL pronta para fazer isso, e a EPL está trazendo resultados muito rápido. A gente não pode demorar na questão de infraestrutura, a gente tem de fazer um investimento muito rápido, a gente tem de se adequar a isso daqui. Então, eu levo essa questão.

Por fim, a questão das concessões do Estado do Paraná, a questão levantada aqui pelo Deputado Sergio Souza. A gente tem de ver o seguinte: como foi feita a concessão?

Respondi todas as suas perguntas, Deputado, depois eu passo para o senhor... (Risos.)

Como foi feito? Havia uma lei, a Lei nº 9.277, de 1996, em que a sua constitucionalidade foi apreciada, que permitiu ao Poder Público Federal delegar para Estados e Municípios rodovias, trechos de rodovias e portos. E com isso, naquela época, em 1995, na época em que houve a RodoNorte, com várias concessões no Estado, foram feitas delegações de trechos, e a licitação ali, já foi auditada pelo Tribunal de Contas da União, foi feita de uma forma equivocada, porque ela juntou diversos trechos e colocou a licitação para um critério que não estava contemplado na lei, que foi o seguinte: você tinha um trecho principal de rodovias, e a concessionária que ofertasse mais trechos acessórios levava a concessão. Então, não existia esse critério, e, com isso, você teve uma tarifa fixa na concessão.

Então, o contrato de delegação finda, *pari passu*, com o contrato de concessão. Terminado esse contrato, as concessionárias podem até pedir a prorrogação para o poder estadual, mas vai depender de novamente ter um contrato de delegação por parte da União, que vai ter de avaliar a oportunidade e a conveniência de refazer esse contrato de delegação para uma possibilidade de prorrogação ou uma nova licitação.

Espero ter respondido tudo e agradeço, mais uma vez, a participação.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Com certeza.

Nós estamos caminhando já para o encerramento, e eu quero passar a palavra aos demais convidados para suas considerações finais.

Dr. Luiz Fernando, do Tribunal de Contas da União.

**O SR. LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA** - Foram feitos dois questionamentos específicos pelo Deputado Hugo Leal, então, tentando ser o mais breve possível em respondê-lo, primeiro que haveria um problema de interpretação em relação ao acórdão que, por conta da consulta da ANTT sobre o fluxo marginal.

À época, foi passado que essa seria uma solução para pequenos investimentos. E aí talvez resida o problema da interpretação que, para grandes investimentos que mudem muito o contrato, não seria natural.

E o segundo questionamento que o senhor colocou é sobre o preço das obras da Subida da Serra. O que acontece? Uma parte desses recursos foi do Orçamento da União, e aí atraiu a fiscalização do Tribunal, até em cumprimento à própria LDO, e o Tribunal usou os parâmetros, obviamente com a cautela e com os ajustes necessários, só que verificou preços altos em relação aos parâmetros que são utilizados normalmente pelo Tribunal nestes casos, de Orçamento Geral da União, e, além disso, um problema de projeto também. Por isso é que houve o indicativo de paralisação dessas obras. Agora é certo que, por conta desse indicativo, isso é prioridade zero para o Tribunal resolver esse problema, por conta também da LDO. Então, acredito ter respondido. Já saúdo a todos e agradeço a oportunidade.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Presidente, deixe-me só fazer um registro aqui, porque é importante. O representante do TCU manifestou...

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Pois não, sim

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - ... essa questão, primeiro, da ausência de projetos. Às vezes, o projeto é apresentado e a avaliação tem de ser feita pela ANTT. Então o cuidado que a ANTT tem de ter é exatamente no dimensionamento do projeto e também com o projeto executivo, porque, com o projeto executivo, você pode avaliar, inclusive, os recursos que serão aportados e os valores que estão vindo. E o que foi detectado, neste caso, eu chamo a atenção aqui, é que houve aporte de recursos públicos, recursos do Orçamento, e, na análise que o Tribunal fez, por uma questão orçamentária, e a obra estava sendo executada pela concessionária, chegou-se a um sobrepreço na obra que estava sendo realizada. O recurso era público, a concessionária executando, porque ela usa os parâmetros dela - perfeito-, dentro do processo de concessão, mas os recursos eram públicos.

Então, essa é uma situação, um conceito que vai virar paradigmático para outra circunstância. Repito, conceitualmente eu não tenho nada que se oponha ao aporte de recursos públicos até numa rodovia concessionada, desde que o tratamento que se dê a eles seja o de recursos públicos. Talvez aí um projeto mais delineado, um projeto executivo, um acompanhamento, e é inevitável que sofra a fiscalização do TCU.

No caso, o que tem acontecido é que as agências, às vezes, ficam com deficiência na fiscalização, e essa deficiência faz com que - não estou dizendo que seja culpa exclusiva ou não - a concessionária acabe utilizando parâmetros que, se você fosse colocar pelos preços que são estabelecidos pelo Tribunal, não são obedecidos. Isso aí é importante até para discussão dos novos contratos.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Agradeço ao Dr. Luiz Fernando, que traz os seus esclarecimentos pelo Tribunal de Contas, e passo a palavra ao Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, Senador César Borges, ex-Ministro, que nos brinda com a sua presença.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu queria até começar entrando um pouco nesta questão....

*(Interrupção do som.)*

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - ... porque é minha obrigação e é um dever de coerência explicar que eu estava no Ministério à época, em 2013, e havia uma determinação de política pública, emanada da Presidência da República, de que deveria resolver esse assunto, porque era um assunto que trazia muitos prejuízos ao Estado do Rio de Janeiro, não só o assunto da Serra de Petrópolis, mas também da Serra das Araras.

Então eu, como Ministro, instruí, através de ofício, à ANTT que tomasse as providências necessárias - porque a ANTT é poder concedente e a ele cabe elaborar o orçamento, estudar a viabilidade, verificar projetos - para ver se estava em condições de resolver esse gargalo logístico do Estado do Rio de Janeiro.

A ANTT assim o fez e mandou os orçamentos feitos por ela, sem nenhuma interferência do Ministério dos Transportes, e, em cima desses orçamentos, o Ministério solicitou recurso ao Ministério da Fazenda para que alocasse recursos necessários para que o equilíbrio econômico-financeiro fosse feito com aporte de recursos da União, como prevê a Lei nº 8.987. Pois bem, assim foi feito. Assim foi feito e foram elaborados os estudos, e a ANTT, não o Ministério dos Transportes, é quem assina a ordem de serviço para início dessas obras relativas à nova subida da Serra de Petrópolis.

Posteriormente - e aí eu já não estava mais no Ministério -, houve falta de recursos orçamentários da União. Diante disso - aí são notícias que nós temos, o acompanhamento -, houve a elaboração de um termo aditivo, chamado 12º termo aditivo, pela ANTT, prevendo uma extensão de prazo, uma vez que não havia possibilidade de alocação mais de recursos públicos, porque o que foi alocado de recursos não alcançava, se não me engano, mais do que um terço do total que demandava de recursos ou até menos do que isso para a execução da obra.

A questão de sobrepreço é uma questão que a ANTT, eu acho, esclareceu perante o Tribunal devidamente - talvez o Marcelo Cardoso queira até acrescentar ao que estou dizendo alguma coisa -, mas esclareceu, e é uma questão que, se o Tribunal fiscalizou e a ANTT verificou se havia equívocos, parece-me, com relação à tributação, refez os preços e esses preços foram renegociados, você volta a uma anormalidade, atendendo ao Tribunal e aí pode retomar adequadamente as obras sem prejuízo para a população.

Eu queria apenas dar esse testemunho, porque as coisas ocorreram dessa forma, e nós cumprimos, à época, o nosso papel, porque o Ministério dos Transportes tem a responsabilidade de ditar política pública em nome da Presidência, e a ANTT é quem faz a execução de orçamentos e execução de aditivos. Era algo que eu queria colocar.

No mais, Presidente, eu quero agradecer o convite que aqui recebi como convidado e Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, verificar que o tema está bastante debatido; é um tema complexo; um tema, realmente, que toda a população brasileira, de alguma maneira, sofre com a repercussão de as políticas públicas serem as corretas ou não; eu sinto que o Governo atual quer refletir sobre esse tema - e não foi à toa que ele criou o PPI, criou para essa finalidade. Eu sempre defendi, desde quando passei como Ministro, que deveria haver uma centralidade sobre esse assunto, porque é muito ruim quando esse assunto fica disperso dentro da máquina estatal.

Você tem o Ministério do Planejamento, que opina; você tem o Ministério dos Transportes; você tem a ANTT, que tem de ser ouvida - e eu queria até parabenizar as colocações do Marcelo, muito sensatas e com conhecimento, mostrando que a ANTT deve ser sempre ouvida nesse processo. Ela é um fator muito importante até porque ela, amanhã, é o poder concedente e é quem vai regular todo o processo do contrato. Que se entenda: um contrato de concessão de 20, 25 anos, realmente, sai do nascimento até a maturidade. Então, tem de ser dinâmico; ele é modificado. E os projetos, lamentavelmente, quando são executados - hoje, tomara que a EPL execute bem os projetos, lá atrás foram executados pela EBP, que era a Estruturadora Brasileira de Projetos, porque assim foi criada uma empresa formada pelos bancos, inclusive Banco do Brasil, para executar os projetos. Depois, por decisão do próprio TCU, que achou que havia um favorecimento, dando à EBP a possibilidade de fazer os projetos, coisa que até ela não recebida pelo projeto. Ela vinha receber quando havia o vencedor do leilão, e esse vencedor iria pagar o projeto à EBP, mas a EBP foi extinta. Então, hoje, se é a EPL, que se façam bons projetos, que se possa prever o máximo de investimentos, porque, muitas vezes, você faz um projeto e não prevê as passarelas ou, pelo desenvolvimento do Estado, você cria novos aglomerados urbanos, você tem problema de travessias, como foi colocado aqui. Você falou até de um problema de segurança das estradas. Pode-se até jogar isso para o concessionário se estiver previsto nos custos iniciais; senão, não tem. Você jogar, por exemplo, iluminação pública em travessias urbanas para a concessionária se não está no projeto, você vai precisar de um reequilíbrio econômico-financeiro.

Então, tudo que for fora do plano de negócios ou que esteja no escopo dos custos para aquela concessão terá que ser mediante um reequilíbrio econômico-financeiro. E existe, sem sombra de dúvida, hoje, uma dificuldade da ANTT em avaliar esses reequilíbrios econômico-financeiro. Todas as concessões têm "n" pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro, mas eu sinto que a agência não está confortável para avaliar e dar decisões sobre esses reequilíbrios, porque, posteriormente, passarão pelo crivo do TCU, e o TCU pode entender que não foram feitos de forma correta. Então, muitas vezes, a agência simplesmente se queda, ela é omissa em relação ao pedido de reequilíbrio econômico-financeiro. Isso é algo que a PPI tem de pensar, e não adianta querer jogar toda a responsabilidade para a ANTT, porque é ilusório você imaginar que a ANTT ou seus técnicos vão querer assumir, na pessoa física, toda essa responsabilidade, para amanhã serem interpretados de forma diferente. Inclusive; aqui, no Congresso, pode passar uma lei do ato de boa-fé, porque você toma o ato de boa-fé e, amanhã, pode ser interpretado como aquele que não tem a eficiência constitucional e que não seja

o melhor. E aí é penalizado, até na esfera da pessoa física, o próprio gestor público que está na ANTT ou no Ministério dos Transportes.

Sr. Presidente, é um assunto complexo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Só uma intervenção, Presidente.

E há de se considerar também que, no perímetro urbano, o Município tem autonomia.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ. *Fora do microfone.*)** - Tem que começar. Aliás, tem que colocar que tem de fazer o estudo dos Municípios.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - E isso também, às vezes, não é muito respeitado.

Então, por isso, eu quis aqui colocar o assunto, porque também, por outro lado, a concessionária, principalmente de longas distâncias, tem de dar fluidez.

Então, não é expertise, e não deve ser, da concessionária resolver os conflitos. Isso quem tem de resolver é o Município, até pela legislação.

Assim, acho que também é uma discussão também muito ...

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Senador, só um aparte aqui.

É importante o senhor colocar isso, porque esse é um tema que eu também venho perseguindo há muitos anos. Em qualquer processo licitatório, há sempre o seguinte: o que é concedido é o leito da rodovia, só que o leito tem os Municípios lindeiros, que sabem muito mais dos problemas que acontecem na sua circunferência, no seu perímetro urbano, do que o DNIT, do que o Ministério dos Transportes. É obrigatório.

Isso que o senhor está falando, como o nosso Presidente falou do Município de Divinópolis, da sua região, é a característica: quando faz a concessão, abre-se uma audiência pública. A audiência pública é para ouvir todo mundo. Os Municípios, que são lindeiros, no mínimo, têm de ter uma interlocução, porque senão - e sei disso porque pertencem a um Município em que é dessa forma - a manifestação fica quase que na última colocação dos pedidos. Quando vai falar alguma coisa, é sempre uma discussão de ISS, não passa além disso.

Mas, Senador, eu acho importante, nos novos processos licitatórios, fazer essa previsão, entre outras que não causarão prejuízo.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Sem dúvida. Isso é um pesadelo, hoje, para o Brasil inteiro, com relação ao setor ferroviário, mas, no caso das rodovias, também se verifica isso de maneira cada dia mais crescente. Os Municípios, obviamente, têm o seu plano diretor, a sua lei de uso e ocupação do solo, que acabam sendo literalmente ignorados. "Aqui corta uma malha federal, e vocês vão sofrer eternamente com isso". Não pode ser assim. Eu acho que é importante, a gente vai passar isso para o Relator, mas eu preciso voltar a palavra para o nosso convidado concluir, e nós ainda temos um convidado.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - E não nos interessa aí, principalmente ao Dr. Adalberto, desmoralizar o sistema de concessão.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Imagina! Pelo contrário.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Precisamos da garantia jurídica, mas temos de enfrentar os problemas. Não dá para fazer uma concessão que corta uma área urbana, e essa concessão não ter previsibilidade absoluta de conversar com o plano diretor daquela cidade, interagir com todo o planejamento urbanístico daquela cidade, porque, aí, é uma agressão ao cidadão - e a agressão é literalmente física, com mortes a cada minuto.

Então é preciso ter, de fato, essa capacidade de dialogar com a realidade dos Municípios.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Então se coloca a figura como interveniente não necessário, mas como interveniente; pode-se até colocar responsabilidade para o próprio Município: isso aqui cabe a você fazer e isso aqui cabe a outro fazer.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Sem dúvida, será uma boa.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Eu estou dizendo isso, porque, desses contratos atuais, há muitas demandas de conflito em relação ao próprio leito da rodovia, concessionada ou não, com o Município. Estabelece ali e pronto. Assim, no momento em que for fazer ou em outro momento, faz...

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Uma anuência.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Uma anuência, e pronto.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Por gentileza, para concluir, Senador César Borges.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Muito obrigado, Presidente.

Eu queria dizer ao Deputado Hugo Leal que não tive nenhuma intenção de provocá-lo. Tire isso da sua cabeça, é uma interpretação apenas e fica por aí.

Agora, eu gostaria de esclarecer o seguinte: na Ponte Rio-Niterói, houve uma redução de pedágio simplesmente porque houve um acréscimo de 50% no prazo da concessão. A primeira concessão foi de 20 anos; esta agora foi de 30 anos. Só isso faz com que você consiga um retorno...

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Tudo bem. Vamos supor que, daqui a dez anos, chegue a R\$5,20, mas são 10 anos de diferença. Ao usuário interessa isso.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Só quero justificar que foi isso que motivou a redução. Foi isso que motivou a redução.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Com todo o respeito, o que motivou a redução foi a disputa; foi o processo licitatório. Se não houvesse o processo licitatório... Porque havia uma proposta...

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Mas veja que as bases eram diferentes.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Sim, mas havia uma proposta na ANTT para fazer a prorrogação.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - No seu entendimento...

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Não, para a prorrogação e diminuiria R\$0,50.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - ... mas, se não tem essa informação, fique com esta informação: as bases eram diferentes.

Segundo, eu também queria dizer que a Concer é uma SPE controlada pela mesma que controla a Concepa. A Concepa, foi dito aqui, tem um excelente funcionamento - a ANTT avalia assim. A Concer é a mesma empresa, é a Triunfo.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG. *Fora do microfone.*) - Vamos concluir.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Só para lhe dar essas informações...

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - É porque há algumas coisas que são importantes, Deputado Domingos Sávio. Eu sei que V. Ex.<sup>a</sup> está...

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - É, mas eu quero pedir a compreensão de ambos, porque ainda temos mais um interlocutor, e nós temos um limite de prazo.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Só para dar um exemplo, até porque a gente não pode perder a oportunidade desse exemplo aqui, estando a ANTT, Ministério dos Transportes e PPI, porque a Concepa é o mesmo... E a Concepa Free Way, realmente, tem pontos positivos, e mesmo assim foi feito o processo de relicitação, ou seja, o processo de licitação.

Então, é diferente. Eu acho que o caso da Concer é infinitamente mais grave, mas não cabe aqui discutir. A gente faria uma audiência específica.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Há uma diferença sim, e eu vou pontuar. A diferença é a seguinte: na Concepa, não há nenhuma necessidade de uma obra urgente. Essa obra, inclusive, foi feita lá no passado. Nós estávamos no Ministério quando foi autorizada a construção da quarta faixa, e não houve nenhum questionamento por parte do Tribunal, e foi feita. Era necessário, para a chegada a Porto Alegre, mais uma faixa. E foi com aporte público; e foi com aporte público!

Muito bem. Então, ela não tem lá uma urgência de um gargalho como a Serra de Petrópolis ou a Serra das Araras, mas muito bem.

Eu só queria lhe dar uma satisfação, Deputado, e, inclusive, esclarecer que não tive nenhuma intenção, apenas, talvez, a veemência do debate leva a gente defender pontos de vistas.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Está bom, Deputado. Muito obrigado.

E quero dizer à PPI, ao Adalberto e a esta Comissão, Deputado Sergio Souza, ao Presidente Domingos Sávio, que a ABCR não descuidou de analisar essa medida provisória, como não descuidou, antes da medida provisória, de procurar PPI, na

figura de seu Secretário Executivo, à época o Ministro Moreira Franco, e apresentar sugestão de providências para evitar a perda de aproximadamente R\$39 bilhões em investimentos ao longo do período contratual da terceira etapa de concessões de rodovias federais. Isso está protocolado.

Há uma série de propostas que poderiam ser feitas: apoio às soluções dos problemas das concessões a terceira etapa - são algumas laudas; mudança na legislação para melhoria do ambiente regulatório.

Tudo isso apresentado como uma contribuição da ABCR. Lamentavelmente, a PPI não adotou essas contribuições, não avançou por este caminho e não chamou novamente para discutir esse assunto.

Fomos pegos de surpresa, inopinadamente, com o lançamento de uma medida provisória, sabendo, pelos jornais, que ia ser lançada - não estava lançada ainda. Procuramos o Governo, na figura do Moreira Franco, e ele abriu, inclusive com V. S<sup>a</sup>, uma negociação que nós fizemos, fomos ouvidos, talvez não atendidos, porque a ABCR e as concessionárias nunca viram, na medida provisória que está aí e principalmente na abertura da relicitação, algo que poderia resolver os problemas das necessidades de investimento do País na continuidade dos contratos. Mas a ABCR continua aberta a ajudar, colaborar com o Governo. Acho muito bom que o Governo reveja todos os passos para uma nova concessão; que sejam projetos maduros; que haja, inclusive, o financiamento antecipado por parte do BNDES, porque o risco de financiamento é jogado em cima do concessionário, assim como o risco ambiental.

Houve uma mudança na terceira etapa substantiva, que foi trazer para a EPL a responsabilidade da licença ambiental. Acontece que ela não cumpriu bem o seu papel. Nós temos trechos rodoviários, como o da 163 no Mato Grosso, em que a licença ambiental só é para metade do trecho até hoje, três anos depois, e mesmo assim segmentados. E ninguém faz uma rodovia com trechos totalmente segmentados - 10km aqui, mais 20km ali, mais 15km acolá.

Por outro lado, a EPL começou a aceitar todas as condicionantes que eram solicitadas pelo Ibama. Isso desequilibra o contrato, porque não estavam na previsão os custos advindos da aceitação das condicionantes que eram colocadas pelos órgãos ambientais e por todos que têm que ser ouvidos. Isso é um entrave. Se o Governo já vai conseguir licença ambiental para fazer o leilão da concessão, ótimo. Espero que isso seja feito em tempo hábil.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT. *Fora do microfone.*)** - O que é melhor, não é?

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - É bem melhor, mas que seja feito em tempo hábil, porque a sociedade está pedindo novos investimentos. O País precisa de novos investimentos...

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Nesse aspecto, Ministro, eu quero aqui...

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - ... para o nosso aquecimento econômico.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES (PR - MT)** - Vai ser feita a Ferrogrão, foi feita uma medida provisória, e eu tenho que colocar a dúvida: dificilmente, com os entraves que há naquela região, consegue-se uma licença ambiental com menos de cinco anos. Nós temos estradas prontas para o DNIT fazer manutenção e, aí, vem a Funai, vêm os órgãos ambientais... Por exemplo: nós temos a BR-242, que está pronta nas duas pontas, ligando a região do Araguaia ao norte de Mato Grosso, uma região que é uma nova fronteira agrícola, há dotação orçamentária, e, simplesmente, a cada dia, a área ambiental e a Funai põem um entrave. Então, sabe há quanto tempo se aguarda essa licença, Presidente? Há mais de cinco anos! E isso para uma estrada que existe.

**O SR. CÉSAR AUGUSTO RABELLO BORGES** - Sr. Presidente, só para encerrar, agradecendo a paciência, quero me colocar inteiramente à disposição da Comissão Mista que analisa a 752 para dar as nossas colaborações. Acho que as emendas parlamentares - 90 emendas - muitas delas aperfeiçoam o processo; acho que o Relator, Deputado Sergio Souza, terá condições também, como Relator, de aprimorar o processo para que possamos transformar a Medida Provisória nº 752 em algo realmente útil para resolver esses problemas que foram debatidos aqui hoje.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - Nós agradecemos, e muito, ao Ministro César Borges e vamos ouvir ainda uma observação do Dr. Adalberto.

Eu não posso deixar de comentar, Senador Wellington, quanto a essa observação que o senhor faz sobre a licença ambiental e que o Ministro César Borges também fez, que nós temos de chamar para nós a responsabilidade. Temos de chamar para nós Parlamentares, Câmara e Senado, Congresso Nacional.

Há um projeto que revisita, que trata novamente da questão do licenciamento ambiental. Nós precisamos concluir essa votação na Câmara, fazer um esforço, como fizemos para o Código Florestal Brasileiro, que era um pesadelo de 10 anos ou mais tramitando, e, no momento em que se tomou a decisão, votou-se um Código Florestal que talvez seja o melhor

do Planeta, embora tenha tido que ser um consenso. Não é nem o melhor na visão dos ambientalistas, nem o melhor na visão do setor produtivo, mas é o melhor para o País e é o que era possível.

A licença ambiental, hoje, é uma vergonha nacional da maneira como é feita. Ela não serve nem ao meio ambiente, porque estimula a iniciativa sem licença. Ela virou uma indústria de produzir penduricalhos de gastos, e não para investir no meio ambiente.

Então, nós precisamos fortalecer a licença ambiental séria, e não essa máquina de ineficiência que se instalou em torno de licença ambiental. É um absurdo o Sr. Senador da República dizer que, se formos fazer um projeto, vamos gastar no mínimo cinco anos para fazer a licença. Como é que se vai viabilizar um país desse jeito? Isso é uma vergonha para nós!

Então, nós temos que nos unir para fazer a revisão da licença ambiental. E nós temos que jogar de maneira firme com o Ministério do Meio Ambiente, porque tivemos um debate na Frente Parlamentar Agropecuária e ficou evidenciado que há resistências que são, no meu entendimento, contra o País. Então, é o Governo contra o Governo. O Governo não deixa as coisas andarem, e o País não se realiza em termos de transformações de infraestrutura.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Presidente, deixe-me só fazer um registro aqui - não vou deixar passar, vocês falando -, porque nós estamos com problema lá no Estado do Rio de Janeiro também...

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Mas qual lugar não tem problema de licença ambiental? Qual lugar não tem?

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Mas olha só: já estava aprovado...

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Qual vila, qual povoado, qual cidade, qual rua?

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - O mais grave é o seguinte...

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Se isso estivesse resolvendo o problema do meio ambiente, eu ia festejar, eu ia falar assim: nós precisamos é aumentar o rigor da licença. Está é destruindo o meio ambiente. E inviabiliza-se qualquer ação protetiva, qualquer ação de recuperação do meio ambiente. Hoje, você não consegue licença ambiental para fazer uma estação de tratamento de esgoto. Essa é a realidade. Você não consegue licença ambiental para fazer um aterro sanitário. É essa a realidade.

Divinópolis, a cidade em que eu vivo, está com a tentativa de resolver a licença ambiental do aterro sanitário já há uns cinco anos. E lá é um lixão a céu aberto. Aí não é ambientalista. É isso que os "ambientaloides" estão fazendo com o Brasil. Eles são os salvadores da Pátria. Há cinco anos estamos tentando fazer licença ambiental para um aterro sanitário, eles não permitem, e o lixão continua a céu aberto, destruindo o meio ambiente.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Só quero registrar aqui, não posso deixar de fazê-lo, que lá no Rio de Janeiro nós temos, na segunda etapa - tudo tem a ver com o tema - de rodovias, a BR-101 Norte, que é uma das rodovias mais perigosas que existiam no Estado do Rio de Janeiro, inclusive pelo número de mortes. Foi feita a duplicação de Campos até Macaé, quase até a chegada de Vitória, porque há uma outra duplicação também, e há um trecho, talvez de 100km, ou que nem chega a 100km, aguardando uma renovação da licença ambiental, que já existia e teve que ser renovada. Aí, propuseram um viaduto para atravessarem - com todo o respeito aos animais, que merecem o nosso respeito - os micos. Tem que ser feito um viaduto. Aí, obviamente, inviabilizaram-se tanto os aportes que viriam quanto os outros. E é um fato grave. Ali, sim, a ausência da duplicação daquela via, da BR-101 Norte - que a gente chama BR-101 Morte, por tantas mortes que ocorreram ali -, é um fato grave. Acho que preservar o ambiente, sim; preservar os animais silvestres, sim; mas mais importante é preservar a vida nesse aspecto.

Era só para registrar.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Dr. Adalberto, vamos...

**O SR. ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS** - Rapidamente, quero só fazer uma observação sobre a questão do licenciamento ambiental e sobre a questão do reequilíbrio.

Em tudo o que não for de responsabilidade contratual do concessionário, Ministro, cabe reequilíbrio econômico-financeiro. Então, a gente tem que resolver os problemas. Agora que eu estou aqui do lado do Executivo - e a gente vê realmente que as agências estão com receio de tomar decisões, isso é uma verdade mesmo -, a gente tem que resolver esse problema. Agora, como resolver esse problema? Então, a gente tem de chegar ao melhor consenso para poder recuperar - e aí é a meta da PPI - essa capacidade técnica da agência de poder executar e fiscalizar os contratos e tomar as decisões.

Por outro lado, as decisões têm que ser fundamentadas. Ao Poder Público cabe tomar as decisões e ele tem que fundamentá-las. Isso está na lei. Então, a gente tem que olhar.

Sobre a questão ambiental da Ferrogrão, a nossa primeira preocupação, na Resolução nº 1, foi delinear, foi dar solução para alguns problemas que a gente vê, e um deles é o licenciamento ambiental. Então, concessões, daqui para frente, só com o licenciamento ambiental ou com as questões ambientais já encaminhadas.

Sobre o caso concreto da ferrovia Ferrogrão... Acho também, Ministro, que a EPL tem que evoluir bastante, tem que se aperfeiçoar, mas ela está passando por uma transformação, e não se consegue transformar um órgão de uma hora para outra. A gente espera que ela fique desse jeito. E, na realidade, também, ela não tem que se aprofundar em projetos executivos de obras, por quê? Porque você está fazendo a concessão e, na concessão, você transfere a execução do serviço. Você tem que cobrar serviços, não obras. Você tem que ter um projeto mínimo de obras, sim, para ter referência e algumas obras obrigatórias. Mas o conceito de concessão é prestação de serviço.

Sobre a questão da Ferrogrão, o licenciamento ambiental já está avançado. Inclusive, uma coisa que era o grande gargalo - e a PPI está entrando nisso -, que era a desafetação do Parque Jamaxim, já foi feita. Porque, nas reuniões do conselho, o próprio Ministro do Meio Ambiente senta com o Presidente da República e ali define. Aí, a gente vê o que está faltando, e esse conselho tem que resolver. Então, já saiu a medida provisória, a Medida Provisória nº 756, que está aqui no Parlamento, para poder desafetar o Parque Jamaxim. Aí você consegue fazer a Ferrogrão. Então, a Ferrogrão, nesse caso que está incluído no PPI, já está encaminhada. Temos outros tantos para encaminhar ainda.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Para fecharmos esse bloco, já encerrando a nossa audiência, que já chega a praticamente quatro horas - pouco mais do que isso - de duração, vamos ouvir a consideração final do representante do Ministério dos Transportes, Coordenador-Geral da Secretaria de Fomento, Sr. Anderson Moreno.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (PR - MT. *Fora do microfone.*) - Pode ser só um boa-tarde também. (*Risos.*)

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Agora é boa tarde - já está no horário certo.

Eu queria responder alguns questionamentos de forma bem objetiva, bem sintética também. Primeiro, reconheço que a gente tem muitos problemas, muitos desafios para superar.

Um questionamento específico do Deputado Hugo Leal em relação à caducidade: por que não dar caducidade àquelas concessões que tiveram problemas ou em que o concessionário possivelmente não tenha cumprido o acordado? O processo de caducidade pode demorar 10 anos. Esse é o principal ponto. A gente esperar dez anos para resolver...

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Se um processo de caducidade pode demorar 10 anos, então, ele já é caduco. Ele próprio, por si só, já caducou. Se não houver agilidade com as evidências ali... Bem, não vou discutir.

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Infelizmente...

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Eu fiz a proposta, inclusive apresentei. Ela deve ter umas 15 laudas só de justificativa. Mas tudo bem.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (PR - MT. *Fora do microfone.*) - Começa caduco.

**O SR. HUGO LEAL** (PSB - RJ) - Ele, por si só, já se "autocaduca".

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - O Dr. Adalberto explicitou bem em relação à Ferrogrão no seu questionamento, Deputado. A medida provisória que trata do Parque Jamaxim foi uma tentativa de solucionar aqueles conflitos na região para a gente dar continuidade ao projeto.

Agradeço a oportunidade de falar aqui e fico à disposição. Se algum questionamento não tiver sido plenamente respondido, o Ministério dos Transportes estará à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Acredito que nós tivemos uma reunião extremamente proveitosa. Como o tema é de extrema responsabilidade e de dimensões nacionais, obviamente ainda fica palpitante o desejo de nos alongarmos. Essas considerações finais aqui agora mesmo mostram isso. Aliás, em dois aspectos muito graves: você tem uma decisão de caducidade por parte do poder concedente, e, obviamente, isso é uma decisão administrativa. Posso até admitir que uma briga judicial possa eventualmente durar. Aí não cabe nem aqui avaliar. Mas uma decisão administrativa é uma questão de querer fazer. E aí entram também os processos ambientais a que nos referimos.

Mas, por uma questão até de justiça com os servidores que trabalham na área ambiental e até com os servidores da ANTT, existe outro problema - temos que colocar o dedo na ferida: quando se começou a discutir, parecia um pecado mortal estabelecer a responsabilidade de cada um e os abusos de autoridade. Hoje, nós temos a verdadeira indústria da ação civil.

Por que muitas vezes uma licença ambiental não anda? Porque, muitas vezes, a promotoria participa até do conselho, o que, no meu entendimento, é algo absurdo e inconstitucional - deveríamos tratar disso -, ou seja, o promotor, que é quem propõe a ação, quem julga, participar do conselho, do Copam, do órgão deliberativo ambiental. E eu vi, testemunhei na nossa região, no centro-oeste mineiro, um promotor chegar ao despalante de dizer: "ou rejeitam a licença, ou eu entro com ação civil pública contra todos os conselheiros". E aí pensem bem no papel do servidor público que vai ter que dar um parecer favorável à concessão da licença. É ameaça permanente: "você dá o parecer favorável e eu entro com uma ação civil pública contra você, pessoa física".

Então, nós estamos vivendo neste País, em que as coisas estão estruturadas para não funcionar. Nós estruturamos uma máquina cara, uma máquina caríssima, paga pelo contribuinte, que opera permanentemente para impedir que as coisas funcionem. É óbvio que essa mesma máquina deve funcionar para impedir os malfeitos, as ilicitudes, os crimes, e deve ser rigorosa nisso. Exemplo bom está aí, o da Lava Jato. Repito: exemplo bom está aí, o da Lava Jato. Agora, há milhares e milhares de exemplos em que o abuso de autoridade impede que as coisas funcionem porque alguém se coloca praticamente como um deus - não é nem como semideus - e diz: "não vai fazer porque eu não quero que faça". E não tem a menor preocupação em estar se baseando na lei para dizer que não concorda.

Então, nós estamos diante de um problema muito grave. E não tenhamos ilusão de que as nossas concessões ou de que as nossas prorrogações ou relicitações não vão enfrentar esse embaraço. Se nós não enfrentarmos, no Congresso Nacional, uma revisão da legislação de licenciamento ambiental; se nós não rediscutirmos como é o papel de cada ente federado, estabelecendo limites de abuso de autoridade... Vale desde o guardinha de trânsito ao Deputado, mas vale também para o promotor e para o juiz a responsabilidade de ter limites e de não usar a sua autoridade de maneira despótica, de maneira a passar por cima de todos os outros da maneira como eu vejo ocorrer.

Porque eu ouvi aqui - e quero ouvir da ANTT, que me pediu para fazer uma conclusão - que a ANTT não se sente em condições de analisar os reequilíbrios contratuais. Ora, existe a previsão, existe na licitação, existe um problema como esse lá da Serra de Petrópolis, e aí de repente a ANTT não se sente confortável. O Tribunal de Contas cumpre o seu papel. Mas, ora, e o cidadão? Vai ficar como? Quer dizer: a ANTT não vai fazer porque fica temerosa de que, se o fizer, amanhã alguém vai interpretar que a pessoa física teve uma atitude que não seria, vamos dizer, adequada; uma improbidade administrativa. Vai entender que é crime. O servidor que concedeu uma licença ambiental cometeu um crime; se o servidor deu um parecer de que há, de fato, fundamento para o reequilíbrio contratual, ele cometeu crime de improbidade administrativa. Quando é que vamos parar com isso?

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Presidente...

**O SR. PRESIDENTE (Domingos Sávio. PSDB - MG)** - De maneira breve, eu pediria a sua conclusão, porque o nosso representante da ANTT já havia feito a despedida.

**O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ)** - Só para dar uma alternativa - não uma solução, mas uma alternativa -, há o que o representante do TCU disse, que chamou de controle concomitante. O controle concomitante pode ajudar muito nessas dificuldades interpretativas. Acho que esse é um papel importante. Porque não adianta o Tribunal de Contas fazer o controle depois que a situação já está degradingolada. É a mesma coisa.

Uma outra sugestão, já acatada pelo Relator e pelo Presidente, é que, na semana que vem, ouviremos aqui o representante do Ministério Público Federal. Virá aqui o representante, Dr. Laerte, que é o representante da 3ª Câmara do Consumidor, e tem visão sobre esse aspecto. Vamos aproveitar e falar também dessa perspectiva na visão do Ministério Público Federal, o que eu acho importante também.

**O SR. MARCELO CARDOSO FONSECA** - Agradeço ao Presidente a oportunidade de um pequeno aparte aqui para encerrarmos - vejo, no relógio, que já passa das duas horas.

Basicamente, eu não estava na agência à época, mas o processo da Concer certamente é um divisor de águas em como os técnicos interpretam e têm liberdade de tomar decisões dentro da agência. A gente teve, no processo da Concer, uma situação nova. À época, havia uma resolução, que foi criada pela agência para disciplinar essa questão, que inclusive passou por consulta feita pelo Ministro dos Transportes à época, Paulo Sérgio Passos, ao TCU. Havia uma situação de que aquilo aparentemente era válido e de que se podia fazer aquele tipo de reequilíbrio, porque, inclusive, como mencionei, já havia essa linha dentro do contrato.

A despeito de dimensões desse reequilíbrio, da dimensão dessa obra, essa foi a decisão que a agência adotou tecnicamente. Quem pega o processo verifica que talvez tenha havido alguns sobressaltos, alguma pressa em decidir, mas em nenhum momento - é muito claro para a gente - houve qualquer má-fé. Os gestores da agência, desde o analista técnico que fez

o primeiro parecer até a diretoria, agiram de acordo com aquilo que acreditavam que era a melhor solução em termos de eficiência, de prestação de serviço público, e tomaram a decisão àquela época.

O que aconteceu foi que tínhamos gestores muito sérios tomando decisões em toda a cadeia, desde o analista, e as imputações de responsabilidade em pessoa física, em CPFs, que ocorreram acabaram gerando um desconforto geral da agência, fragilizando-a para tomar decisões.

Muitas pessoas que conheço e que já vi falarem sobre o assunto dentro da Casa expressam o seguinte pedido: de que não sejam julgados *a posteriori* com as lentes do futuro; sejam julgados com as lentes da época. E, à época, aparentemente, aqueles decisores, que têm informações limitadas, que estão restritos à informação que têm à disposição naquele momento, e dadas as diversas pressões da sociedade, que precisa da obra, e do governo também, que quer fazer o investimento, podem ter tomado algumas decisões procedimentalmente um pouco precipitadas, o que gerou - e isso foi colocado aqui duas vezes - um processo no TCU inclusive de sobrepreços no Orçamento. À época, havia uma ideia de se trabalhar com preços globais, uma ideia de contratos orientados por parâmetros de desempenho, em que não se precisava entrar a fundo no preço unitário.

É claro que há as justificativas que vêm depois da discussão, de que havia recurso público, então tinham que centrar. Mas disso tudo, à época, os gestores, como eu disse, tinham informação limitada para chegar a essas conclusões. E o que a gente pede e tem falado é que sejam julgados - e o processo de responsabilização ainda está com pedido de vista - que sejam julgados com as lentes da época do Aditivo 12°.

É só isso. Obrigado.

**O SR. ANDERSON MORENO LUZ** - Eu falei em 10 anos de caducidade, mas quando é instaurado, o que normalmente é, processo judicial. Então, o processo de caducidade acaba se estendendo por dez anos - só corrigindo o que falei há pouco.

**O SR. PRESIDENTE** (Domingos Sávio. PSDB - MG) - Tudo bem. Aí já não cabe ao Ministério. Mas o que o Deputado obviamente cobra é que o Ministério tome a iniciativa.

Quero agradecer muitíssimo a todos os nossos convidados, que enriqueceram muito esta audiência, aos Parlamentares, aos convidados, aos que nos acompanharam pela internet ou pela TV Senado.

Não havendo mais nada a tratar, vamos encerrar mais esta reunião, já deixando acertado que teremos outra audiência na próxima semana, no dia 15, quarta-feira próxima.

*(Iniciada às 9 horas e 32 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 14 minutos.)*