

REQUERIMENTO Nº , de 2018 – CAE

Requeremos, nos termos do art. 93, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de Audiência Pública conjunta da Comissão de Assuntos Econômicos com a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura para debater a situação das concessões rodoviárias federais e, em particular, a polêmica questão das gestões dos investimentos e obras rodoviárias realizadas pelos concessionários, assim como, a fiscalização e o controle tarifário do setor e as ações de controle externo feitas pelo Tribunal de Contas da União nos respectivos contratos de concessão. Para tanto, sugerimos os seguintes convidados: Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Diretor-Presidente da ANTT; Representante do TCU responsável pela análise das execuções dos contratos de concessão rodoviária; o Sr. Carlos Campos, coordenador de infraestrutura econômica do Ipea e o Representante da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). Sem prejuízo de quaisquer outros convidados que ambos os colegiados acharem por bem convidar.

Justificação

O jornal O Estado de S. Paulo de 25 de fevereiro publicou matérias com o seguinte teor: Concessionárias de rodovias aumentam pedágios, mesmo sem cumprir contratos de investimentos em infra-estrutura. Levantamento do TCU mostra que as tarifas subiram até 70% acima da inflação, sem que as empresas concluíssem obras obrigatórias, como duplicação de vias. Os reajustes foram autorizados pela ANTT.

Em síntese, eis os principais pontos das matérias do Estadão:

- A agência ANTT regula as concessões nesse setor, que somam mais de 9,9 mil quilômetros, o equivalente a 15% da atual malha federal pavimentada.

- O TCU acusa a ANTT de adotar uma posição conivente com os reajustes dos pedágios, favorecendo uma postura “oportunista” das concessionárias.

- A conclusão da área técnica da Corte é que, apesar mesmo sem executar obras as tarifas não foram reduzidas e, pelo contrário, tiveram aumento acima da inflação.

- Todas as concessões realizadas na década de 90 - Gestão FHC - tiveram crescimento de tarifa acima da inflação acumulada do período em que cada concessão começou até o fim do ano passado.



- Há casos em que o aumento do pedágio supera a inflação em mais de 70%. Ao mesmo tempo, essas concessionárias deixaram de executar entre 70% e 100% das obras previstas entre 2009 e 2014.

- No período Lula os níveis de não execução de obras chegam a mais de 76%. Sete concessionárias aumentaram o pedágio acima do índice de preços; a exceção foi a empresa que administra a BR-116/324 na Bahia, que subiu a tarifa, mas abaixo da inflação.

- Na gestão Dilma Rousseff entre 2013 e 2014, o levantamento mostra que, apesar da paralisação das duplicações após o início da cobrança dos pedágios, em quatro das sete rodovias concedidas à iniciativa privada houve aumento das tarifas acima da inflação.

- O corpo técnico do TCU considera que o modelo de regulação das concessões das rodovias à iniciativa privada incentiva a não execução das obras pelas empresas que assumiram as estradas.

- Contudo, mesmo não cumprindo as obrigações do contrato, as concessionárias conseguem autorização da ANTT para aumentar as tarifas.

- Segundo Carlos Campos, coordenador de infraestrutura econômica do Ipea. “Já estudamos esses reajustes e também chegamos à mesma conclusão. Os mecanismos incluídos nos contratos permitem esses aumentos abusivos e essa situação fica ainda mais difícil porque a ANTT não tem condições de fiscalizar tudo o que foi concedido”,

- O Ipea fez um levantamento de experiências feitas no México, Chile, Colômbia e Estados Unidos. “Todos esses países tiveram graves problemas na execução de contratos, sempre por conta de reclamações com cobrança abusiva”, afirma. No México, o governo chegou ao ponto de tomar a rodovia de volta.

- A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), representante das empresas que atuam nas estradas federais, critica o que definiu como “postura ideológica” da corte e diz que nenhum centavo cobrado nos pedágios pelo País é criado pelas empresas, mas sim analisado e autorizado pela diretoria da agência.

- “As concessionárias são o polo passivo dessa discussão. Essa é uma briga do TCU com a ANTT. Quem inclui ou exclui obras em rodovias é o poder concedente, não as empresas. Ninguém faz uma obra ou muda uma tarifa se estas não forem, antes, aprovadas pela agência”, afirma o presidente da ABCR, César Borges, ex-ministro dos Transportes durante o governo Dilma Rousseff.

- Questionado sobre os altos índices de atrasos informados pela ANTT, Borges diz que a metodologia aplicada pela agência para calcular a “inexecução” das obras não corresponde à realidade. “Se você está prestes



a concluir uma passarela, o modelo da agência imputa que 100% da obra não está pronta porque não foi entregue.”

- A ANTT discorda da “análise parcial” do descumprimento dos contratos das concessionárias feita pela unidade técnica do TCU. Segundo a agência, a corte avaliou apenas um ano de um contrato que tem duração de 25 ou 30 anos, “o que acaba por não retratar a realidade”.

- A ANTT declarou que, por força de lei, realiza, anualmente, o reajuste e a revisão do pedágio e que o cálculo leva em conta a correção monetária dos valores considerando o IPCA, a revisão para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e o arredondamento tarifário, que prevê que as tarifas devem ser múltiplas de R\$ 0,10.”

- O levantamento faz parte do relatório do TCU que analisa o edital para concessão da Rodovia de Integração do Sul, prevista para ser a primeira concessão de rodovia do governo Temer. Ela teve seu relatório rejeitado pelos técnicos do TCU, que recomendou uma revisão geral das regras. O relatório precisa passar pelo plenário do tribunal.

De forma que, à semelhança com o que acontece no transporte aéreo civil, estamos diante de um mais importante setor de nossa economia que, ao que parece segundo o TCU, opera na contramão do interesse público. Não faz investimentos em rodovias, paralisa obras visando reformulações e aditivos contratuais, e, ainda onera abusivamente o cidadão pagador de tarifas. Isso tudo, com o beneplácito inexplicavelmente tendencioso do órgão fiscalizador e regulador, a agência ANTT.

Em vista desse quadro, o Senado não pode se furtar a esse debate. De forma que requeremos essa audiência e contamos com o apoio de nossos pares.

Sala das Comissões,

Senadora Lídice da Mata

