



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos Art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal e do art. 90, V, do Regimento Interno do Senado Federal, convidar o Exmo. Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, para que compareça à Comissão, a fim de prestar informações sobre a execução do Contrato de Concessão dos trechos BR-116/376/PR e BR-101/SC - Curitiba a Palhoça, controlado pela Arteris S/A - Auto Pista Litoral Sul.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 14 de fevereiro de 2008, ANTT e Concessionária Autopista Litoral Sul assinaram Contrato de Concessão relativo ao Edital 003/2017. A exploração do pedágio na Rodovia exigia uma série de contrapartidas em melhorias físicas e operacionais ao longo do trecho. O Contorno Viário da Grande Florianópolis estava previsto para ser executado até o final do quarto ano. Ou seja, até 14 de fevereiro de 2012. Em 2009, a Agência alterou o Programa e Exploração da Rodovia (PER) prorrogando prazo para execução das obras para o período de 14 de fevereiro de 2011 a 14 de fevereiro de 2015. Em 9 de novembro de 2011 o Tribunal de Contas da União (TCU) publicou o Acórdão 2954/2011 apontando uma série de irregularidades na execução do contrato. No decorrer dos anos a



Bancada Federal Catarinense, as lideranças políticas da região e a Sociedade Civil Organizada cobraram insistentemente da ANTT a conclusão das obras do Contorno que, sucessivamente, tem o seu prazo postergado.

CONSIDERANDO que o Prazo inicial de conclusão da obra esgotou-se em 14 de fevereiro de 2011; (Item 5.1.4 – PER – ANEXO I)

CONSIDERANDO que o Tribunal de Contas da União publicou Relatório de Auditoria apontando irregularidades na execução do contrato de concessão; (ANEXO II)

CONSIDERANDO que em 11 de março de 2013 ingressei com a única Ação Popular que assinei ao longo da minha vida pública contra a ANTT, na pessoa de então Diretor Geral em exercício, Jorge Luiz Macedo Bastos, Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira, ex-Diretor Geral da ANTT, Francisco de Oliveira Filho, ex-Diretor da ANTT, Mário Rodrigues Júnior, atual Diretor da ANTT, Manoel Lucívio de Loiola, Procurador Geral da ANTT, Carlos Alberto São Tiago Hagstrom, ex-Procurador Geral da ANTT, Mário Mondofo, ex-Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, Rubens Narciso Peduti Dal Molin, ex-Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias, Wagner de Carvalho Garcia, ex-Diretor da ANTT, Ana Maria Leal Campedelli, Parecerista Jurídico da ANTT, Deuzedir Martins, ex-Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias da ANTT e contra a empresa AUTOPISTA LITORAL SUL S/A, na pessoa de seu Diretor Presidente JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA FILHO; (ANEXO III)

CONSIDERANDO que em 28 de agosto de 2013 Autopista Litoral Sul assinou Termo de Ajuste de Conduta (TAC) comprometendo-se a cumprir Plano de Ação para regularizar cronograma físico financeiro; (ANEXO IV)

CONSIDERANDO que em 9 de maio de 2018 a ANTT apresentou à Bancada Federal Catarinense último Cronograma de Obras com previsão de conclusão em dezembro de 2021; (ANEXO V)

CONSIDERANDO que entre outubro de 2018 e janeiro de 2019 as obras do Contorno tiveram período de paralizações por conta de greves de funcionários e rescisão contratual de empreiteira; (ANEXO VI)

CONSIDERANDO que no dia 2 de abril de 2019, o Senhor Diretor Geral da ANTT, Mário Rodrigues Júnior, durante audiência pública interativa dessa Comissão para prestação de contas sobre o exercício de suas atribuições e o desempenho da Agência, ao ser questionado por este Senador não apresentou respostas satisfatórias sobre as obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis; (ANEXO VII)

CONSIDERANDO que no dia 3 de abril de 2019, após reunião com o Ministério Público Federal em Florianópolis, o Diretor de Operações Sul da Arteris, Cesar Sass, em coletiva de imprensa não garantiu que a obra estará finalizada em dezembro de 2021; (ANEXO VIII)

Diante do exposto, se faz necessário obter o esclarecimento formal do Ministério da Infraestrutura, sobre as ações da ANTT, diante das inexecuções da Concessionária Autopista Litoral para, além de tomar medidas necessárias, se possa avaliar a eficiência deste sistema de parcerias utilizado até então e que, segundo manifesto da atual Ministro, deverá ser ampliado ao longo dos próximos anos.

Sala da Comissão, de de .

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



ANEXO 1

PER. Prazo de conclusão de obra (item 5.14)

- Melhoria de Acessos;
- Melhoria de Interseções;
- Implantação de Trevos;
- Implantação de Passagens em Desnível;
- Execução de Passarelas;
- Implantação de Barreiras Divisórias de Pistas;
- Implantação de Pórticos.

5.1.2 Procedimentos Executivos

Todas as obras de MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS deverão ser norteadas, nas fases de projeto e construção, pelas normas e especificações adotadas pelo DNIT e, quando cabível, pelos documentos técnicos pertinentes da ABNT e outras normas aceitas pelo ANTT.

5.1.3 Parâmetros de Desempenho

Toda e qualquer obra de MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS deverá ser precedida do respectivo Projeto Executivo, elaborado por equipe de profissionais especializados e de acordo com as normas da ANTT. O início dos serviços de implantação de qualquer obra só será efetivado após a devida aceitação do Projeto Executivo pela ANTT. Deverão, ainda, ser observados os aspectos ambientais, de acordo com a legislação em vigor.

Os Projetos Executivos deverão apresentar o necessário detalhamento das soluções e, após sua aceitação, quaisquer eventuais modificações propostas deverão ser novamente submetidas à apreciação e aceitação da ANTT, acompanhadas das correspondentes justificativas.

5.1.4 Cronograma de Execução

Correções de Traçado (inclusive OAE's):

- 2 km, do km 652 ao km 654 – Ponte sobre o Rio São João, a serem executadas até o final do 1º ano.

Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's):

- Contorno de Florianópolis, em pista dupla, com 47,33 km em cada sentido (total de 94,66 km), a ser executado até o final do 4º ano.

Execução de Ruas Laterais em Pista Simples:

- BR 101/SC - Camburiú – 2 lados – segmentos descontínuos – 2 km; BR 101/SC – Sta. Luzia/Porto Belo - lado direito - segmentos descontínuos – 1 km, a serem executadas até o final do 1º ano;
- BR 376/PR – região da interseção do Contorno Leste de Curitiba – km 617 ao km 618,4, nos dois sentidos – 2,8, km; BR 101/SC – Tijucas - 2 lados - segmentos descontínuos – 1,5 km, a serem executadas até o final do 2º ano.
- Contorno Leste de Curitiba - região da interseção com a BR 277 – 2,4 km; BR 101/SC - Itajaí – 2 lados – segmentos descontínuos – 5 km; BR 101/SC - Itapema – 2 lados – segmentos descontínuos – 7 km, a serem executadas até o final do 3º ano;

ANEXO 2

Acórdão do TCU 2954/2011

ACÓRDÃO Nº 2954/2011 – TCU – Plenário

1. Processo n. TC 005.534/2011-9.
- 1.1. Apenso: 011.792/2011-6
2. Grupo: I; Classe de Assunto: V – Relatório de Auditoria.
3. Interessada: Secretaria de Controle Externo de Santa Catarina – Secex/SC.
4. Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.
5. Relator: Ministro-Substituto Marcos Bemquerer Costa.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidades Técnicas: Secex/SC e Sefid.
8. Advogados constituídos nos autos: José Roberto Manesco, OAB/SP n. 61.471, Eduardo Augusto Oliveira Ramires, OAB/SP n. 69.219, Marcos Augusto Perez, OAB/SP n. 100.075, Floriano Peixoto De Azevedo Marques Neto, OAB/SP n. 112.208, Ane Elisa Perez, OAB/SP n. 138.128, Tatiana Matiello Cymbalista, OAB/SP n. 131.662, Fábio Barbalho Leite, OAB/SP n. 168.881-B, Luis Justiniano Arantes Fernandes, OAB/SP n. 119.324, OAB/DF n. 2.193/A, Douglas Fernandes De Moura, OAB/DF n. 24.625, Eduardo Stênio Silva Sousa, OAB/DF n. 20.327 e Luciana Rodrigues Nunes, OAB/DF n. 31.409;

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos do Relatório da Auditoria realizada pela Secretaria de Controle Externo de Santa Catarina – Secex/SC, com a participação da 1ª Secretaria de Desestatização – 1ª Sefid, com o objetivo de avaliar a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no que diz respeito à regulação, controle e fiscalização da execução do contrato de concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, referente ao Edital ANTT n. 003/2007.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar as seguintes oitivas:

9.1.1. do Ministério dos Transportes para que se manifeste a respeito da alteração realizada pela ANTT, durante a execução do Contrato de Concessão da BR-101, no Projeto do Contorno de Florianópolis aprovado pelo Dnit (antigo DNER), parte integrante do Plano de Outorgas aprovado pelo Ministério dos Transportes que autorizou a concessão, apresentando esclarecimentos quanto à competência da aludida agência reguladora para autorizar a referida alteração e quanto à conveniência técnica, operacional e econômica das modificações implementadas para os usuários e para as populações lindeiras;

9.1.2. da ANTT, na pessoa de seu Diretor-Geral, e da Concessionária Autopista Litoral Sul – ALS, na pessoa de seu responsável legal, para que se pronunciem, se assim o desejarem, acerca dos indícios de irregularidade, a seguir relacionados, apurados na execução do Contrato de Concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, referente ao Edital ANTT 003/2007:

9.1.2.1. compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivos de responsabilidade da concessionária, que foram indevidamente imputados à Administração pela ANTT, uma vez que o adiamento da conclusão de todas as praças de pedágio (sete meses) – condição necessária para o início da cobrança – superou em muito o atraso imputável à Administração na formalização do Termo de Cessão de Bens (dispositivos violados: cláusulas contratuais 6.10 e 6.15 e art. 24, incisos VII e VIII, da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.2. elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela 2ª Revisão Extraordinária do PER, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio da rodovia à época



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

da licitação, visto que tais encargos deveriam estar embutidos tanto no orçamento-base da licitação quanto na proposta apresentada pela concessionária, pois o contrato de concessão, ao referir-se à “faixa de domínio”, inclui aí as pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização, faixa lateral de segurança, vias marginais, e quaisquer outros elementos que sejam imprescindíveis para garantir a perfeita e correta operação da via e para segurança dos seus usuários (dispositivos violados: cláusulas contratuais 2.10, 3.1, 3.5, 4.3, 7.2, 7.9, 7.11, 7.12 e 16.6 alínea e, os itens 4.6.1 e 4.6.2 do Plano de Exploração da Rodovia (PER); art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.3. postergação, em três anos, por meio da Resolução n. 3.312, de 05/11/2009, e da Revisão Extraordinária, das datas de conclusão de obras obrigatórias, dentre elas o Contorno de Florianópolis, sem que tivessem sido apresentadas justificativas válidas para tal medida e sem aplicação das sanções cabíveis, causando inexecução desses serviços, uma vez que: a) os atrasos na elaboração dos estudos e projetos do Contorno de Florianópolis ocorreram por responsabilidade exclusiva da Concessionária; b) a postergação das obras obrigatórias do Contorno de Florianópolis é contrária às reais necessidades de segurança e economia da rodovia em área conurbada, não tendo sido disponibilizado o serviço adequado aos usuários; c) a postergação das obras do contorno, mesmo que fosse considerada cabível a decisão da ANTT relativa ao atraso no início da cobrança do pedágio, gerando créditos à Concessionária, é menos vantajosa ao interesse público do que a compensação dos referidos créditos por meio de um aumento de R\$ 0,05237 na Tarifa Básica de Pedágio, visto se tratar de obras fundamentais para o tráfego de longa distância e para a mobilidade urbana da Grande Florianópolis, de elevada materialidade (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.8, 15.1, 17.15, 17.17 e 19.9; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; e art. 28, inciso I, da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.4. alteração do projeto do Contorno de Florianópolis baseada em motivação insuficiente e inválida, uma vez que: a) descaracteriza a política viária do projeto aprovado pelo Dnit; b) desrespeita o Plano de Outorgas aprovado pelo Ministério dos Transportes que autorizou a concessão; c) avança sobre a competência exclusiva do Ministério dos Transportes no que respeita a definição das políticas de transporte, haja vista que o traçado do novo segmento de rodovia foi alterada e a sua extensão reduzida em 18 km, exigindo-se; d) depende de nova aprovação no Ministério dos Transportes; e) representa perdas em relação à segurança, economia e conforto para os usuários em razão da redução da extensão e da execução do empreendimento com qualidade inferior ao que foi licitado, tornando-se não atrativa para o tráfego pesado de longa distância, e frustrando a função precípua do empreendimento; f) desrespeita as normas do Dnit quanto às características técnico-operacionais para rodovias de sua classe; g) viola pareceres técnicos da própria ANTT; h) não atende às necessidades atuais e futuras da Grande Florianópolis, pois não contorna nem as zonas urbanas atuais; i) prejudica a mobilidade urbana da região; j) atrapalha o planejamento da ocupação ordenada das áreas da região metropolitana em ocupação econômica; k) posterga a execução das extremidades Norte e Sul do contorno para data incerta no futuro, quando a crescente ocupação econômica restringirá a execução de uma geometria de melhor qualidade e majorará desnecessariamente o valor das desapropriações que já se encontram quantificadas e incluídas na atual tarifa de pedágio; l) contraria o anseio das prefeituras envolvidas, de associações empresariais, de federações industriais e de transportes e de entidades de classe; m) dificulta as obtenções das licenças ambientais; m) protela adicionalmente as desapropriações e a execução das obras do contorno, colocando em risco a conclusão dos serviços na data vigente, já postergada em três anos (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.32, 17.35 e 17.1 c/c. com o item 5.1.4 do PER e com a proposta da Concessionária; art. 6º da Lei n. 8.987/1995, art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.5. inexecução de serviços obrigatórios previstas no cronograma físico-financeiro sem: a apresentação de justificativas válidas; a consequente revisões das tarifas; o compute dos atrasos como inexecução contratual; e a aplicação das penalidades contratuais cabíveis, uma vez que os relatórios técnicos de acompanhamento da execução físico-financeira do empreendimento indicam que as obras obrigatórias previstas estão sendo executados em desacordo com a proposta da concessionária, com o

contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER) e suas revisões, não tendo sido realizadas as necessárias adequações das tarifas e nem aplicadas as correspondentes sanções (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.6, 16.4, alínea **r**, 17.15 e 19.16, 1.5. alínea **c** e 19.1; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; art. 24, incisos VII e VIII e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.6. execução de obras não obrigatórias em desacordo com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a proposta da concessionária e com os planejamentos anuais mensais aprovados pela ANTT, sem a apresentação de justificativas válidas e sem a aplicação das sanções contratuais cabíveis, uma vez que a recuperação, a conservação e a monitoração da rodovia, em especial as obras de manutenção do pavimento e de recuperação da sinalização horizontal, bem como o alargamento e o reforço das inúmeras pontes, todas previstas para serem totalmente concluídas ao final do 5º ano, estão sendo realizadas em desacordo com os projetos e com os planejamentos anuais e mensais aprovados pela ANTT (dispositivos violados: cláusulas contratuais 18.5, alínea **a**, 15.3, alíneas **b**, **c**, **j**, 16.1, 16.5, 17.11, e 17.17; Resolução ANTT n. 1.187/2005, art. 10, inciso I, e art. 12; Resolução ANTT n. 2.665/2008, art. 8º, V; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; art. 24, inciso VII e art. 28, inciso I, ambos da Lei 10.233/2001);

9.1.2.7. descumprimento dos parâmetros de desempenho definidos no PER relativos ao pavimento e à sinalização horizontal, prejudicando sensivelmente as condições de rolamento e de visibilidade, itens fundamentais para a operação segura e econômica da rodovia, cujo controle por resultados representa cláusula fundamental no modelo de fiscalização e controle da execução adotado pela ANTT no presente caso, favorecendo a ocorrência de acidentes e aumentando os custos de transporte, sem que as sanções cabíveis tenham sido aplicadas (dispositivos violados: cláusulas contratuais 15.3, **b**, **c**, **j**, 17.16, 19.13 c/c. 19.16, 19.15, **a**, 16.1, 16.5 e 17.17; Itens do PER relativos ao pavimento (Introdução, p. 5, que prevê a observação obrigatória das normas do Dnit e da ABNT, Itens 1.1.1, 1.1.1.3, 1.1.3.1, 1.1.1.3, 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.2.1.3, 1.2.1.4); Itens do PER relativos à sinalização (Itens 1.1.2.2, 1.2.2.3); Norma ABNT NBR n. 14723/2005, item 4.9 ao item 4.9.3; art. 6º, **caput**, da Lei n. 8.987/1995; art. 24, inciso VII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001; Resolução n. 2.665/2008 art. 6º, inciso V);

9.1.2.8. deficiência dos procedimentos de fiscalização e de regulação empregados pela ANTT para assegurar o cumprimento do contrato, dos parâmetros de desempenho previstos e da qualidade do serviço prestado ao longo de todo o período da concessão em um modelo que privilegia o controle do serviço prestado em detrimento do controle do investimento efetivamente realizado, uma vez que: a) desempenhos inferiores aos exigíveis têm sido observados sistematicamente sem que sanções apuradas em Processos Administrativos Simplificados (PAS) sejam aplicadas; b) a fiscalização dos parâmetros de desempenho não está sendo efetiva; c) os planejamentos e os relatórios exigidos da concessionária têm sido insuficientes; d) a Agência não tem controle sobre o nível de serviço quanto à capacidade na rodovia; e) os dados para a verificação do desempenho são obtidos com frequência insuficiente e quase que exclusivamente pelo contratado, gerando conflito de interesses; f) não observação de prazos máximos para correção de defeitos; g) a fiscalização da ANTT carece de recursos humanos, tecnológicos e materiais, embora valores significativos (R\$ 540 mil) sejam recolhidos mensalmente para este fim; h) os procedimentos de fiscalização não são ágeis e não empregam os recursos modernos da Tecnologia de Informação; i) os processos administrativos internos para a apuração de responsabilidades e aplicação de sanções contratuais são morosos e incompatíveis com a prestação do serviço adequado aos usuários (dispositivos violados: as cláusulas contratuais 1.5, 16.4 **b**, **c**, **g**, **h**, e **i**, 18.1, 18.4, 18.6, 18.11 e 18.12; e art. 24, inciso VIII, da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.9. desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor dos usuários, causado por alterações e revisões dos encargos previstos no PER realizadas pela ANTT, e por inexecução e postergações de serviços, uma vez que identificou-se: a) compensação indevida, por meio de postergação das obras do contorno de Florianópolis e de outros serviços obrigatórios, de receitas não auferidas pela concessionária em função de atraso no início da cobrança de pedágio por motivos de sua responsabilidade, representando, aproximadamente, um aumento indevido de 5,11% no valor da Tarifa

Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 186 milhões em favor da contratada; b) elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio à época da licitação, visto que tais encargos deveriam já estar embutidos tanto no orçamento base da licitação quanto na proposta concessionária, representando, aproximadamente, um aumento indevido de 8,59% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 516 milhões em favor da contratada; c) inexecução de obras obrigatórias que não foram consideradas nas revisões dos valores das tarifas, entre elas obras de responsabilidade contratual da concessionária, mas que estão sendo construídas pelo Dnit, e obras de ruas laterais, terceiras faixas e trevos com viadutos, representando, aproximadamente, um incremento indevido de 1,7% na tarifa básica de pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 94 milhões em favor da contratada (dispositivos violados das cláusulas contratuais 1.5. a, 1.9.b.2, 1.10, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7, 6.15, 6.35, 6.37. b e c e 17.8; art. 1.º da Lei n. 8.987/1995; e art. 28, inciso I da Lei n. 10.233/2001);

9.2. determinar à Secex/SC que, após a realização das oitivas tratadas no subitem 9.1.1 e 9.1.2 **supra**, analise as respectivas respostas encaminhadas e, se necessário, ajuste as audiências propostas ou sugira outras medidas que considere pertinentes;

10. Ata nº 49/2011 – Plenário.

11. Data da Sessão: 9/11/2011 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2954-49/11-P.

13. Especificação do quorum:

13.1. Ministros presentes: Augusto Nardes (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues, Raimundo Carreiro, José Múcio Monteiro e Ana Arraes.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Marcos Bemquerer Costa (Relator).

13.3. Ministros-Substitutos presentes: André Luís de Carvalho e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)
AUGUSTO NARDES
na Presidência

(Assinado Eletronicamente)
MARCOS BEMQUERER COSTA
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
LUCAS ROCHA FURTADO
Procurador-Geral

ANEXO 3

Audiência pública da CI do Senado com o Diretor-
Geral da ANTT (02/04/2019)



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

REUNIÃO

02/04/2019 - 6ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Bom dia a todos.

Declaro aberta a 6ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da Primeira Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa de leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

As Sras. e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram.

Aprovadas.

Alguns comunicados à Comissão, especialmente à nossa assessoria técnica, quanto a procedimentos acerca de relatórios de atividades de agências reguladoras e empresas estatais que esta Comissão recebe. Eu estou adotando algumas providências e queria comunicar à Comissão, especialmente às assessorias técnicas que acompanham o trabalho da Comissão.

Por força das leis de criação das agências reguladoras, bem como da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, conhecida como Lei das Estatais, a Comissão de Serviços de Infraestrutura recebe regularmente os relatórios anuais de atividades das agências reguladoras e das empresas estatais da área de infraestrutura.

Esses relatórios de atividades que chegam à Comissão na forma de avisos ou ofícios recebiam o seguinte tratamento: o Presidente dava conhecimento ao Plenário da Comissão do teor das matérias, por meio de comunicados, no início das reuniões; a Secretaria da Comissão enviava aos gabinetes dos Senadores membros uma cópia eletrônica de cada um desses expedientes; caso não houvesse a manifestação de algum Senador, a matéria era encaminhada ao Plenário do Senado Federal para arquivamento, sendo considerada conhecida pela Comissão de Infraestrutura.

Para enfatizar o papel fiscalizatório da Comissão de Serviços de Infraestrutura, esta Presidência adotará um procedimento diverso, que faço saber à Comissão neste momento: os expedientes serão encaminhados à Consultoria Legislativa do Senado Federal para análise e emissão de notas técnicas que embasarão a posterior decisão da Presidência; para os relatórios que não apresentarem incompletudes ou que não levantarem questionamentos de ordem técnica ou legal, será seguido o protocolo anterior, dando-se conhecimento da matéria à Comissão e, não havendo manifestação dos Senadores membros, encaminhando-se os expedientes ao Plenário do Senado para arquivamento; os relatórios de atividades que não suprirem as informações requeridas por lei ou que levantarem questionamentos de ordem técnica ou legal serão distribuídos para a relatoria de um dos Senadores membros, que indicará as ações que deverão ser adotadas pela Comissão, como, por exemplo, apresentação de proposições legislativas, realização de diligências ou audiências públicas, acionamento do Tribunal de Contas ou Ministério Público e assim por diante.

A Presidência espera contar com a máxima diligência dos Senadores e Senadoras membros para que as responsabilidades fiscalizatórias a cargo da Comissão de Serviços de Infraestrutura sejam cumpridas com presteza e rigor.

Estou fazendo isso porque, obviamente, a informação que chega a esta ou a outra Comissão não chega apenas como um espaço de despacho e carimbo. Se é submetida, por força de lei, a apresentação desse relatório à Comissão, ela tem um papel de fiscalização, de controle.



Então, por essa razão, estou adotando a providência de, antes de fazer qualquer despacho na modelagem anterior, que a Consultoria faça uma análise preliminar, e, havendo algum tipo de observação a ser feito, designa-se Relator para análise mais profunda, mais cuidadosa da matéria.

Em alguns expedientes que nós recebemos nos últimos dias, essa providência já foi adotada – alguns, inclusive, com incorreções bastante graves, que precisam, demandam atenção desta Comissão e de seus Senadores membros. Em pelo menos dois ou três casos eu designei Relator. Eu avoquei uma das relatorias. Nós vamos, então, atuar nesse sentido, porque o papel do Legislativo e da Comissão é justamente este: não só de receber e ter o conhecimento, mas, havendo dúvida razoável, atuar na forma da lei, na forma do Regimento e da Constituição Federal.

O art. 96-B do Regimento Interno do Senado Federal estabelece que, no desempenho de suas atribuições de acompanhar, fiscalizar e controlar as políticas governamentais pertinentes às suas áreas de competência, as Comissões permanentes devem selecionar, a cada ano, políticas públicas a serem avaliadas.

Nas suas primeiras reuniões anuais, cada Comissão permanente deve eleger a política pública que será avaliada e, ao final da sessão legislativa, um relatório conclusivo deve ser apresentado e apreciado pela Comissão.

Assim, solicito que as Sras. e os Srs. Senadores apresentem, em tempo hábil, por meio de requerimentos, sugestões de temas a serem avaliados, em 2019, a fim de que, nas próximas reuniões, sejam submetidos à deliberação da Comissão.

Estes comunicados cuja leitura estou fazendo serão todos encaminhados aos gabinetes dos eminentes Senadores e Senadoras.

Aviso do Tribunal de Contas da União.

A Presidência comunica o recebimento do Aviso nº 86 do TCU, Plenário do Tribunal de Contas da União, que encaminha para conhecimento da Comissão cópia de acórdão proferido pela Corte acerca de acompanhamento dos empreendimentos de geração e transmissão da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Rio Xingu.

Nos termos da Instrução Normativa da SGM nº 12/2019, o expediente aguardará eventuais manifestações das Sras. e dos Srs. Senadores pelo prazo de 15 dias, após o qual será arquivado.

Cópias do documento encontram-se à disposição das Sras. e dos Srs. Senadores na Secretaria da Comissão.

Na primeira parte da nossa reunião, nós temos um requerimento a ser deliberado, nos seguintes termos.

1ª PARTE

ITEM 1

REQUERIMENTO Nº 14, de 2019

- Não terminativo -

Requer, nos termos do art. 58, § 2º, incisos II e V, da Constituição Federal, e dos arts. 90, II, e 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, aditamento ao Requerimento nº 09, de 2019, que trata da realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PLS nº 261/2018, que “Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências,” visando a inclusão, como convidados, de um representante do Ministério da Economia e um representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística – CNTTL.

Autoria: Senador Jean Paul Prates.

É o requerimento que apresenta o Relator da matéria, Senador Jean Paul Prates.

Eu consulto o Plenário se quer fazer alguma observação. *(Pausa.)*

Não havendo qualquer observação ou acréscimo a fazer, submeto à votação.

As Sras. e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovado.

Passamos agora para a fase da audiência pública.

Gostaria de lembrar a todos que a população poderá participar também do debate, enviando perguntas e comentários ao nosso convidado. Os cidadãos que queiram participar podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou ligando para o telefone 0800-612211.

A presente audiência pública tem como convidado o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Mario Rodrigues Junior, em atendimento ao art. 96-A do Regimento Interno do Senado Federal, que estabelece:

Art. 96-A. Os dirigentes máximos das agências reguladoras comparecerão ao Senado Federal, em periodicidade anual, para prestar contas sobre o exercício de suas atribuições e o desempenho da agência, bem como para apresentar avaliação das políticas públicas no âmbito de suas competências.

Convido para que tome assento à mesa, já a postos, o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Mario Rodrigues Junior, e dou boas-vindas ao demais diretores, que passarei a nominar na sequência, todos aqui presentes nesta reunião.

Informo à Comissão e ao Diretor que disporá do tempo inicial de 20 minutos, com a tolerância desta Presidência, para a apresentação do relatório. E, na sequência, os Srs. e as Sras. Senadoras terão a oportunidade também de fazerem ponderações ou questionamentos ao nosso convidado.

A palavra está assegurada a V. Exa.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Em primeiro lugar, quero agradecer, Senador, o convite. Aqui nós até agradecemos pela oportunidade que vamos ter de mostrar um pouco o papel da agência e o tamanho da sua dimensão. Então, em nome do Sr. Senador Marcos, cumprimento todos os Senadores e autoridades aqui presentes.

Quero registrar também a presença de todos os diretores da agência, aqui presentes, nossos superintendentes. Estaremos aqui à disposição. Se, no caso, houver um debate, estamos aqui hoje com o time todo completo.

Eu vou fazer uma explanação do papel da ANTT. Até é uma apresentação longa, mas eu vou pegar os principais pontos que acho de suma importância de a gente mostrar.

A agência foi criada na Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. É uma autarquia em regime especial, regulador federal técnico e econômico. Tem como atribuições incrementar a competitividade, assegurar o serviço adequado ao público, implementar as políticas públicas do hoje Ministério da Infraestrutura.

Nós temos no nosso atual quadro: 1.705 funcionários, entre analistas, especialistas e técnicos em regulação. Total de vagas desocupadas: dos 1.705, nós temos 962 vagas desocupadas, sendo que, no total de vagas em aberto, temos 743 vagas que a agência precisa repor. Lógico que a gente sabe da crise que existe nos últimos tempos, mas isso seria motivo de um concurso público. E, mais para a frente, eu vou mostrar a necessidade que efetivamente hoje a agência tem de estar se reestruturando.

Aqui são articulações de relacionamento. Nós participamos da Rede de Articulação das Agências Reguladoras (Radar). A cada um mês e meio, dois meses, nós abrimos um café com o mercado para discutir regulação, necessidade, enfim, escutar os problemas, efetivamente, do mercado. E temos várias parcerias internacionais com outras agências reguladoras.

Nossa governança regulatória. Este é um quadro de fortalecimento regulatório. A gente tem em conjunto com o mundo inteiro as regulações – OECD. E seguimos aí, tentamos uma padronização.

Nós temos, dentro da agência, a participação social que a gente faz através de audiências públicas; o fórum de regulação, que é feito entre nossos gerentes e superintendentes; temos um estoque regulatório, hoje, aproximadamente de seis mil, sendo que efetivamente 160 são de suma importância.

Meta: Redução do fardo regulatório – e também para frente eu vou mostrar o quanto isso gera economia – e a análise de impacto regulatório.

Para vocês terem uma ideia, o País hoje... Anualmente, o Brasil edita entre 80 a 100 mil atos normativos, enquanto nos Estados Unidos isso varia entre 2,5 e quatro mil normas.

Lógico, qual é a intenção? Você minimizar o fardo regulatório, o estoque regulatório. Hoje, a agência tem mais de seis mil, como eu disse, e a nossa ideia é estar minimizando, diminuindo esses fardos regulatórios, com a aperfeiçoamento das suas resoluções, com novas tecnologias, enfim...

Só uma ideia: a nossa meta era economizar, até 2018, cem milhões, reduzindo esses marcos regulatórios. Nós já temos até o momento 400 milhões de economia, e a nossa meta, até o final do ano, seria a gente economizar R\$1 bilhão com essas ações no marco regulatório.

Vamos entrar agora na questão das concessões por modais. As nossas rodovias concedidas. Hoje, nós temos 20 concessões, fiscalizadas e reguladas pela agência; nós tivermos... temos dentro dessa malha, dessas 20 concessões 9,7 mil quilômetros, praticamente 10 mil quilômetros. Nós temos... Em 2017, foram investidos 7 bilhões, isso de investimentos, fora a questão de manutenção e operação... Opa, desculpem. Duplicação, manutenção, operação e melhorias. O setor gera 13 mil empregos diretos e 18 nas suas terceirizadas.



Aqui é uma relação das 20 concessões, abrangendo aí o Brasil todo. Eu não vou entrar no mérito de cada uma, mas depois, se precisar de alguma informação específica de alguma delas, estaremos aqui apresentando.

São 20 concessões. Algumas fotos ilustrativas: praça de pedágio, obras feitas, trevo, equipe de atendimento ao usuário, ambulância, toda a gama de serviços que a gente coloca à disposição do usuário.

Um comparativo de grau de investimento. Em 2017, o Governo, por meio do Orçamento Geral da União, gastou basicamente na concessão. No Dnit, ele investiu R\$8 bilhões.

(Intervenção fora do microfone.) (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Tivemos uma pane no painel. Enquanto o técnico retorna, vamos fazer pela...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Pela...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Isso.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Bom, aquele quadro estava mostrando que o grau de investimento, através de recurso do Governo, foi de R\$8 bilhões, em 2017, por uma malha aí de mais de 60 mil, 70 mil quilômetros que tem o Dnit, enquanto nós, nos 9,7 mil quilômetros, investimos R\$7 bilhões; praticamente nós empatamos, mas o grau de proporção aí dos quilômetros de rodovia... Está-se vendo o grau ou o quanto é importante o investimento da iniciativa privada.

Foram R\$8 bilhões, em 2017, por uma malha aí de mais de 60 mil, 70 mil quilômetros que tem o Dnit, enquanto que, nós, nos 9,7 mil quilômetros, investimos R\$7 bilhões; praticamente nós empatamos, mas o grau de proporção aí dos quilômetros de rodovia... Está-se vendo o grau ou o quanto é importante o investimento da iniciativa privada.

Em novembro do ano passado, nós fizemos o leilão da Rodovia de Integração do Sul, que pega a região toda do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, que teve o seu leilão com investimento previsto de R\$8 bilhões em investimentos e R\$5,6 bilhões em questão de manutenção e operação da rodovia. O leilão foi realizado no dia 1º de novembro de 2018, o vencedor foi a CCR, ela apresentou um deságio na tarifa, porque o leilão ali previa que o vencedor seria quem apresentasse a menor tarifa... O vencedor foi o grupo CCR, uma das maiores concessionárias do País, dando uma redução de 40,53% na tarifa. A assinatura do contrato foi em 11 de janeiro de 2019 e se iniciou a operação em fevereiro de 2019. Foi um grande sucesso essa nova concessão, que foi a mais recente de rodovias que foi feita.

Existimos agora... Temos hoje oito projetos em análise, sendo que dois deles vão ser ainda lançados para leilão público neste ano, que vão ser: a BR-153, Tocantins-Goiás; e a BR-101, Santa Catarina, de São João do Sul a Paulo Lopes, também em Santa Catarina. Essas duas concessões já estão em fase final, já estão na aprovação do plano de outorga.

A 364... A 365... Opa, desculpe-me: a 153, nós estamos em estudo; a que está pronta e está em análise do Tribunal de Contas é a 364,365, Goiás-Minas Gerais.

E a BR-101, terminamos todas as audiências públicas; agora nós vamos entrar no plano de outorga e encaminhar também para o TCU. A previsão é a de que a gente consiga fazer o leilão, o pregão ainda neste exercício.

Na apresentação que eu vou deixar, nós vamos ter: a BR-364; a BR-153, como eu tinha colocado aqui; a BR-040, Rio de Janeiro-Juiz de Fora; a BR-116. Essas que eu estou colocando agora são concessões que se expiram em 2021, que são a Dutra, Rio-Petrópolis e Rio-Teresópolis. Essas já estão também em análise, e a nossa ideia é concluir todos os estudos até o final do ano. Se lançar esse edital em todas as suas fases, até o final do ano que vem e quando se expirar o prazo delas em 2021, a licitação e a concessão já estarão assinadas.

Então, são oito projetos. Depois eu vou deixar a apresentação. Se também quiserem mais alguns detalhes... Sendo que um já está no Tribunal de Contas, outro está prestes a chegar lá, e o resto está tudo em preparação e em estudos.

Nessa preparação de estudos eu digo que é feita toda uma análise em conjunto com a equipe do Ministério dos Transportes e as suas secretárias, com a EPL, que faz todo o levantamento de investimento, e com a ANTT, que modela e executa o leilão. Então, é um conjunto de ações nos órgãos. Lógico... E a PPI, que hoje coordena todo o programa de concessão do Governo.

Estão aqui os oito projetos, são todos eles elencados, que eu falei, sendo que três já estão concedidos, mas a concessão se expira em 2021. A Dutra, como a principal rodovia do País, está nesse pacote.

Por que esses projetos não saem do papel? Não é que não saiam do papel, há dificuldade. Primeiro, no TCU há divergências na política pública de concessões, tanto na elaboração quanto na gestão dos contratos. Grandes entraves: licenciamento ambiental, desapropriação, remoção de interferências, ocupação na faixa de domínio e liberação de financiamentos são os principais problemas, assim, que, vamos dizer, atrasam todo o processo.

Das 13 concessões para 20, com mais de oito em carteira, sem adequação de estrutura existente.

Vamos voltar naquela tabela do número de funcionários. Hoje a ANTT... Eu fui diretor da ANTT entre 2008 e 2012, nós tínhamos na época dez concessões, hoje nós estamos com 20, e o quadro, além de se manter o mesmo, às vezes perdemos funcionários. Então a necessidade de a agência se remodelar e se reestruturar é fundamental, para que a gente possa efetivamente melhorar cada vez mais o nosso papel de fiscalização e de regulamentação.

Repactuação dos contratos. Hoje isso está muito na mídia. O que aconteceu? Nós temos as concessões da Fase 1, Fase 2 e Fase 3. Fase 3 são todas aquelas que foram licitadas em 2014, em que o País tinha um cenário brilhante, com crescimento, projeções, liberação de financiamentos do BNDES com taxas de juros atrativas. Só que, de 2014 para diante, cinco dessas concessões que iniciaram hoje estão totalmente desequilibradas. Nós tivemos queda na arrecadação, queda na produção, queda no nível de demanda de tráfego de VDM, investimentos previstos que teriam que ser feitos até o quinto ano não foram executados. Então, hoje, essas concessões da Fase 3 estão num desequilíbrio violento que, dependendo da ação que terá de ser adotada, ou elas vão virar a caducidade; ou elas vão entrar numa lei já aprovada que permite a relicitação do trecho, sendo que o concessionário existente mantém a manutenção da rodovia até que o novo pregão se concretize; ou a revisão quinquenal, que seria a solução adequada para esse processo. Ou seja, o que é a revisão quinquenal? Pega-se tudo que está desequilibrado do contrato e reequilibra, trazendo para um novo patamar, como se fosse iniciar uma concessão agora. Só que isso é muito complicado, e o Governo está até nos dando orientação para não focarmos muito nessa forma, apesar de ser a forma que seria a correção definitiva dos problemas. Mas não sabemos o posicionamento do TCU, o quanto da aprovação que isso vai ter. O Governo vai focar hoje muito mais no que eu digo, de relicitação.

Esse quadro mostra um pouco. Caducidade: vamos imaginar que não haja a relicitação, e não haja revisão quinquenal; nós vamos cair na caducidade. Num pedido de caducidade desses, é montado um processo dentro da agência por não cumprimento do contrato. É um processo longo, você tem que montar uma comissão, fazer uma série de segmentos, e fatores que nós temos que relevar. Um processo desses, se iniciar uma caducidade, leva no mínimo de um ano e meio a dois anos, para a gente concluir a caducidade.

Mas veja bem, vamos lá. Previsão normativa, na caducidade, é a Lei 8.987.

Pagamento via OGU, o que o Governo teria que bancar se tivesse os investimentos nessas rodovias. Gastaria 5,8 bilhões em investimento nas rodovias. Esses investimentos são os previstos em contrato.

A duplicação seria por gatilho. Ou seja, quando você tem uma demanda muito grande num determinado trecho da estrada, você vai fazer uma terceira faixa ou vai duplicar. Ou seja, então, a duplicação entraria na forma de gatilho: quando necessário, vai lá e faz a interferência.

Descontinuidade. Veja bem, se der uma caducidade, entre você iniciar novamente o processo, preparar, passar por todas as fases – TCU e aprovação – até concluir o leilão, são quatro anos em que ficaríamos desassistidos dessa concessão... Desassistidos, nem tanto. O Dnit teria que assumir a manutenção e o Governo, se tiver capacidade, manter os investimentos.

Expectativa da tarifa será de aumentar, porque a deterioração, com certeza, dessas rodovias vai piorar e o Governo terá que gastar 430 milhões/ano para fazer a manutenção. Governo, quando eu digo, se tiramos a concessionária.

Enquanto que na relicitação nós traríamos também o Governo pagando uma fatura de 5,8 bilhões para manter os investimentos. Também por gatilhos de demanda. A continuidade em nível mínimo seria de três anos. Ou seja, até também haver a licitação a vantagem aqui é que a atual concessionária terá que manter a rodovia sem investimentos, mas fazendo uma manutenção adequada.

Expectativa de tarifa também alta e quanto ao impacto orçamentário aqui no Governo – como a concessionária manteria a manutenção –, não haveria o gasto de 430 milhões, se houvesse a caducidade.

A revisão quinquenal. O contrato e Resolução da ANTT 675 permitem legalmente isso. Indenização não teremos, não teremos de fazer novos investimentos porque nós vamos reprogramar os investimentos. Duplicação integral da concessionária, do quilômetro que deve ser feito. Ou seja, no decorrer do prazo do contrato, a rodovia inteira vai ter que ser duplicada no prazo do contrato.

Continuidade na prestação do serviço, teremos continuidade. A expectativa de tarifa é baixa, enquanto nos outros dois casos ela é alta. E também não teríamos o impacto orçamentário no dinheiro da União de 430 milhões.

Ferrovias. Senador, o debate a gente abre na sequência.

A ANTT licita e concede ferrovias ao setor privado.

Cabe a sua gestão e fiscalização da execução dos contratos.

Investimentos: segurança e capacidade.



Cargas e passageiros.

Nós temos hoje, no transporte de carga, 13 concessionárias, numa malha de 29 mil quilômetros concedidos. Sendo que desses 29 mil, somente dez mil estão em operação. O resto são trechos que não demandam carga, o concessionário não os utiliza, e isso, nas renegociações, que também serão um capítulo para frente, eu vou entrar um pouco em detalhe.

Transporte regular de passageiros. Nós temos a ferrovia da Vale de 1.757km.

Trens turísticos. Temos o histórico-cultural: preservação da história ferroviária nacional (Trem do Vinho, no Rio Grande do Sul).

Trens comemorativos: celebração de um evento específico (Trem do Forró).

Total: 2.390 km

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Então, vou acelerar aqui.

Novas concessões ferroviárias. Nós temos a da Norte-Sul, que foi realizada na semana passada, na quinta-feira da semana passada. Por detalhe, um sucesso. Tivemos a Norte-Sul com dois participantes. Com deságio, o concessionário teria de pagar de outorga 1,350 milhão, que era previsto no edital, e quem venceu ganhou com uma outorga de 2,7 bilhões, mais de 100% de ágil, também com um nível de investimento muito grande que eu vou entrar em detalhe na próxima. Então, a Norte-Sul foi a primeira feita. Aliás, acho que, desde 2007, foi a primeira concessão ferroviária que foi feita e teve esse sucesso.

Nós temos, para este ano ainda, a possibilidade da Ferrogrão e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste da Bahia, a Fiol.

Eu vou colocar aqui.

Este é o de que eu falei que foi semana passada. O Capex do investimento 2,7 bilhões e o valor da outorga de 2,7 bilhões. Esse realmente foi uma vitória.

A Fiol tem uma previsão de 3 bilhões em investimentos. Próximos passos: já foram feitas audiências públicas, estamos terminando o plano de outorga, que vai para o ministério. O ministério aprova o plano de outorga e o encaminha para o TCU. Com o TCU aprovando, estamos aptos a fazer a publicação do edital. A gente acredita que, tanto a Fiol como a Ferrogrão, que têm um investimento de 12,6 bilhões, a gente tenha a possibilidade ainda de lançar este edital neste ano. Estamos em fase final de encaminhamento aos órgãos: Ministério da Infraestrutura e Tribunal de Contas.

(Manifestação da plateia.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Agora vamos falar – vou acelerar – um pouco das renovações das concessões existentes.

Temos, em cinco das concessões que estão qualificadas pela PPI, uma estimativa de incorporar de 20 bilhões a 25 bilhões de investimentos nessas concessionárias. Então temos a Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Carajás, Estrada de Ferro Vitória a Minas, MRS Logística e Ferrovia Centro-Atlântica.

Essas todas, como está a Rumo, já estão no Tribunal de Contas, em fase final. Acreditamos que, até o meio do ano, a gente assine essa renovação. Essa renovação incrementa novas políticas de fiscalização, de regulação e novos investimentos.

Para se ter um caso aqui: vamos ter 5 bilhões na Malha Paulista que devem ser aplicados nos cinco primeiros anos. Também essa já está em fase final no TCU. Esta está praticamente pronta para ser assinada.

Nós temos as próximas... Eu não vou entrar em detalhe, apesar de que esse é um assunto polêmico.

Na Estrada de Ferro Carajás, são previstos 11,3 bilhões, mas aqui entra uma novidade, que são esses 2,6 bilhões para se fazer como investimento cruzado. Ou seja, do dinheiro dessa outorga, 2,6 bilhões vão ser para construção da Ferrovia Fico, que não faz parte do trecho que está sendo reconduzido. É o famoso investimento cruzado. A isso já coube muita discussão.

Na MRS Logística, a inclusão também de investimento cruzado seria fazer o Ferroanel na região metropolitana de São Paulo.

Eu vou passar às outras.

Temos duas concessões na Transnordestina.

(Soa a campanha.)



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Uma delas já está em fase de caducidade; já foi aberto o processo. Sobre a outra, o relatório está concluso também para a abertura da caducidade. Qual o porquê disso? Os investimentos não foram feitos, houve defasagem, e as obrigações não foram cumpridas. Então, determinou-se a caducidade dos dois.

Quanto aos passageiros rodoviários, aos ônibus:

- transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- linhas regulares de ônibus de longa distância, o que é feito através de autorização;
- linhas regulares de ônibus semiurbano – é uma autorização especial;
- fretamento: autorização (viagens periódicas com itinerários definidos);
- garantia da qualidade para os usuários e competição entre linhas.

Estes são os números, para ilustrar: 70 milhões de passageiros transportados no Brasil; cinco mil empresas operadoras cadastradas; 3,5 mil linhas e serviços regulares; 70 mil motoristas cadastrados; 29 mil veículos cadastrados; quatro milhões de viagens; 300 mil empregos diretos gerados.

Há novas regulações.

Estamos com o processo de abertura de mercados novos. A mobilidade urbana interestadual está em plano de outorga também no Ministério para uma nova licitação. E há o transporte por fretamento.

Passamos ao transporte rodoviário de cargas. Hoje, mais de 60% do transporte rodoviário de cargas são feitos na matriz de transporte.

Para fazer uma ilustração, nós temos 1,876 milhão de veículos. Entre autônomos, empresas e cooperativas, há 1,870 milhão de veículos. A idade média da frota hoje é de 12 anos.

Há projetos em andamento.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Há algumas revisões na melhoria da tecnologia: cadastro no Registro Nacional de Transporte via *web*; transporte internacional de cargas, com modificações de frota via *web*; revisão de várias resoluções. Inclusive, aqui entra a tabela de preço mínimo, tão discutida no País hoje. Para essa tabela de preço, hoje, na ANTT, existe uma lei, existe uma regulamentação, mas nós estamos aprimorando essa tabela. Então, foi contratada a Esalq, da USP, que já fez vários levantamentos e estudos. Já temos cinco audiências públicas marcadas, para que, efetivamente, a ANTT solte uma resolução com uma regra muito mais adaptada do que a que hoje está em prática.

Por último, nós temos, em inovação, um projeto que nós vamos implantar aqui, que é a balança em movimento. O caminhão vai passar por um sensor, que vai verificar se há excesso de carga. Como não existe uma regulamentação para multar com o caminhão em velocidade, nós vamos acabar com a entrada dos caminhões na praça de pesagem da seguinte forma: se o caminhão passou pelo sensor e está com carga em excesso, ele entra, mais na frente, para o bolsão; afóra isso, ele vai embora. Então, essa é uma tecnologia fantástica. Já fizemos dois *workshops* com participação internacional. É uma tecnologia muito avançada que vai melhorar muito as condições de trafegabilidade dos veículos.

O agente remoto é o que eu falei agora. Expliquei mais ou menos isso. Já fizemos os testes com sucesso e agora estamos implantando isso, que, inclusive, tem que ser regulamentado pelo Denatran e também está em fase de conclusão.

Por último, o Canal Verde Brasil, que foi uma outra inovação que a ANTT fez.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Nós temos pórticos instalados no Brasil todo, com 55 pontos. O que ele faz? É um pórtico que, quando pega o caminhão, já vê lá se o caminhão recolheu os impostos – isso é uma informação para as secretarias de fazenda estaduais –, se o caminhão está com o registro da ANTT correto, se o conhecimento do problema... se está de acordo com a carga; tudo isso ele consegue com a leitura do caminhão. Então, é uma modernização. Para se ter uma ideia, em um ano e meio, nós já fizemos 75,645 milhões de verificações. Então, isso realmente foi um avanço muito grande.

Outra coisa que com o Canal Verde se ganha muito, principalmente no Porto de Santos, é que, com essa leitura, nós não temos mais as filas enormes que ficam nas rodovias...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... porque no sistema eles já têm condição de entrar diretamente no porto.

Basicamente, eu acho que fiz um comentário geral. E estou aqui – eu e meus companheiros – aberto para qualquer questionamento.

Muito obrigado. Agradeço mais uma vez a oportunidade que a gente está tendo de mostrar um pouco, para vocês verem, o grande papel que a agência tem neste País.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Esta Presidência agradece a presença do Sr. Mario Rodrigues Junior.

Nós vamos passar agora à fase dos questionamentos e ponderações dos Senadores, não sem antes fazer aqui um registro da presença dos nossos demais diretores da ANTT: Elisabeth Braga, Diretora que acompanha o Diretor-Geral; Weber Ciloni, que também é Diretor; e Marcelo Vinaud Prado, também Diretor.

Também acompanham o Diretor-Geral: César Augusto Dias, Chefe de Gabinete do Diretor-Geral; João Paulo de Souza, Superintendente de Serviços de Transporte de Passageiros; Marcelo Alcides dos Santos, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária; Rosimeire Lima de Freitas, Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas; Murshed Menezes, Superintendência Executiva; Nauber Nunes do Nascimento, Superintendência de Fiscalização; Yoshihiro Lima Nemoto, Superintendência de Governança Regulatória; Fernando Augusto Formiga, Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário; Maria Alice Nascimento, Assessoria de Relações Institucionais; Ana Beatriz Gonçalves Lira, Assessora da Diretoria-Geral; também Durval Valente, Assessor Direto da Diretoria-Geral; e Frederico Antonio Lacerda Marinho. São eles que acompanham o Diretor-Geral nesta audiência.

Passamos agora à lista de oradores inscritos.

Há quatro Senadores já inscritos para questionamentos. O primeiro é o Senador Eduardo Gomes, do MDB, de Tocantins. V. Exa. tem a palavra.

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO. Para interpelar convidado.) – Sr. Presidente Senador Marcos Rogério, em primeiro lugar, quero parabenizar V. Exa. pela iniciativa. Tenho certeza de que esta Comissão, sob sua presidência, tem promovido debates específicos, importantes, pontuais para o desenvolvimento do País, e não é diferente hoje com a ANTT.

Quero cumprimentar o Dr. Mario Rodrigues Junior, nosso Diretor-Geral, e todos os colaboradores, diretores da ANTT, essa agência tão importante.

Diferentemente do que se pode imaginar, do nosso questionamento e das informações necessárias às questões atribuídas e que trazem o Tocantins para o centro das discussões de logística de transporte no País...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) – É. O Tocantins está no meio da confusão. É o Estado da integração nacional. É muito importante o funcionamento da ANTT, com todas as suas prerrogativas.

Ao invés de falar só do meu Estado, que teve na semana passada o leilão da Ferrovia Norte-Sul, também com reposicionamento sobre a duplicação da BR-153, a concessão, eu gostaria de aproveitar este momento para fazer algumas considerações mais amplas com relação ao marco regulatório no Brasil.

Eu me lembro, Senador Marcos Rogério, de que no nosso período, ainda na Câmara dos Deputados, iniciei um voto de relatoria sobre o papel das agências e a lei das agências, a famosa lei das agências. Vão desde a discussão sobre a própria implementação de todas as agências: Aneel, ANTT, Anvisa, que é aquele primeiro questionamento de que as agências vivem num permanente exercício de pedirem para ser autônomas, primeiro, pelas dificuldades financeiras.

Há uma dificuldade de alguns Governos em manter o que está na lei de distribuição específica de recurso. Então, os recursos das agências via de regra servem para contingenciamentos, para equilíbrio de déficit fiscal e uma série de outros artifícios, desde a inexplicável realidade de ver o seu quadro de pessoal reduzido. Então, eu fico assim curioso, Presidente, porque não só esta Comissão, que é específica do tema, mas dezenas de Comissões no Congresso Nacional, no Senado e na Câmara, debatem a necessidade de rodovias, ferrovias, fiscalização, qualidade dos serviços, e ao mesmo tempo, historicamente...

Espero que isso não aconteça agora, com o Presidente Jair Bolsonaro. Eu tenho certeza de que o Presidente da República talvez tenha... Até pela sua restrição de debate ideológico sobre o papel das agências, que ele possa, com o nosso apoio aqui, modificar a lei, Presidente, para que as agências realmente, de verdade, tenham autonomia.

Aí vai a minha pergunta ao nosso Diretor-Geral, porque curiosamente vivemos uma etapa em que é preciso fazer a retomada dos projetos de concessão. Há, no Governo, o Ministro Paulo Guedes, que esteve aqui na semana passada falando

da necessidade da aprovação da reforma da previdência, para melhorar o quadro econômico, para que isso se reverta em processos de parceria público-privada e outros instrumentos. Nenhum desses instrumentos funcionará se a agência não estiver em condições de atender.

Então, por exemplo, quando eu vejo a duplicação da rodovia 153 e o trecho até Aliança, já fico preocupado porque no planejamento eu gostaria de ver a continuidade, porque nós estamos vivendo... O Tocantins está bem atendido, na sua metade, tanto pela Ferrovia Norte-Sul, de um lado, quanto pela rodovia. Então, eu queria saber se já existe planejamento nesse sentido. E no fundo, Presidente, a gente está participando desse debate aqui para falar o que é preciso... Eu tenho certeza de que esta Comissão, com o Presidente dinâmico que tem, com todos os Senadores aqui, precisa trabalhar paralelamente na questão do fortalecimento do papel das agências, porque senão é uma ilusão. A gente vai ter, daqui a seis meses, um ano, a mesma exposição aqui por falta de pessoal.

O que faz o Governo dar certo é um marco regulatório consistente, autônomo. Eu tenho certeza de que a crise abalou bastante os projetos de infraestrutura no País, mas esse abalo poderia ter sido menor se as agências estivessem com os recursos descontingenciados, com pessoal adequado. Até essa própria dinâmica da relicitação ou de o concessionário ficar no trecho até chegar a nova concessionária seria outra.

Minha última pergunta é se é possível que a agência mantenha permanentemente aqui as informações para que todos os Senadores, sob a liderança do Presidente, possam provocar essa mudança na prática. E também uma outra pergunta: analisando o quadro de vigência dos mandatos, parece-me que a ANTT tem ainda, vai ter nos próximos dias ou nos próximos momentos, a indicação de mais um diretor?

Então, seria essa pergunta e a pergunta sobre os projetos complementares, em que fase estão. Eu fiquei muito animado com o que vi, mas quero ver um pouquinho adiante.

Muito obrigado, Presidente, pela sua presidência.

Meu abraço a todos da ANTT e o nosso esforço para que o Congresso antecipe as dificuldades que a ANTT vai ter, porque é assim: se tudo der certo, nós vamos ter problema. Então, que a gente resolva o problema agora.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Esta Presidência agradece a V. Exa. Eu gostaria de ponderar com o nosso convidado, temos alguns Senadores inscritos, que a gente faça a sequência dos Senadores, V. Sa. anota os questionamentos e, ao final, responde, para a gente otimizar o tempo.

Na sequência, pela ordem de inscrição, o Senador Esperidião Amin.

V. Exa. é o terceiro inscrito. Senador Esperidião Amin, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – Uma injustiça com o Senador Nelsinho Trad.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Eu fiquei até animado de conceder a palavra a ele, mas...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – Às vezes é uma fatalidade, como nós dizemos lá em casa, Maktub.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – A mim pareceu apropriado...

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) – É uma honra ceder meu eventual lugar a V. Exa. V. Exa. sabe disso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar convidado.) – Eu não vou ser muito prolixo, mas tenho vários assuntos a tratar.

Eu sou um cliente persistente em relação aos trabalhos da ANTT e, às vezes, até recalcitrante. Nada pessoal. Mas a única ação popular que eu tentei na minha vida foi num tópico que envolve a ANTT, o Ministério dos Transportes e a concessionária.

Eu não vou repetir aqui que, por considerar que o regime de concessões é hoje a única forma de nós investirmos em infraestrutura, nós temos que aperfeiçoá-lo. E isso envolve fortalecer as agências reguladoras, no caso, a ANTT e também as sanções que ela deve aplicar às concessionárias inadimplentes, como é o caso da BR-101, em Santa Catarina, onde nós temos inadimplências absurdas, e eu vou mencionar uma só. Todo mundo conhece Balneário Camboriú, é o sonho de muitos pelo menos frequentar. O fato de nós termos um novo centro de convenções no Município de Balneário Camboriú e não termos a ponte nas marginais já construídas significa que nós estamos remetendo para a rodovia, que já está congestionada, o tráfego local. O contorno viário da Grande Florianópolis é o nosso calcanhar de Aquiles, o que me faz visitar mensalmente a ANTT.

Então, eu queria fazer aqui colocações pontuais, porque não venho trazer...

Primeiro, sobre o fortalecimento das agências reguladoras e também sobre efetiva fiscalização e classificação dos trabalhos das concessionárias. Nós não temos hoje um mapa mostrando quem é bom concessionário ou mau concessionário. Já temos? Não temos. Portanto, não podendo fazer um *ranking* das concessionárias, nós jamais saberemos distinguir a boa da ruim.

Segundo: nós temos que evoluir muito, dessa questão das praças de pedágio hoje, para métodos que são muito mais modernos no mundo inteiro. Há uma coisa que ainda não consigo entender nas nossas praças de pedágio: por que, no Brasil, quem tem o Sem Parar dá o gancho à direita e quem não tem o Sem Parar vai direto? Deu para entender? Nos países que eu conheço, quem tem o Sem Parar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – ... vai pelo caminho mais curto. Aqui, ele dá um gancho à direita. Em Portugal não é assim – inverte-se a piada –, em Portugal quem tem o Sem Parar vai direto, mas aqui não: aqui dá o gancho à direita – se fosse na Inglaterra, daria o gancho à esquerda.

Então, eu acho que isso pode ser consertado, além...

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – ... da evolução do radar.

Mas eu não vou trazer aqui as minhas questões particulares. Acho que é preciso que a agência reguladora premie quem anda no trilho certo e puna quem anda no trilho errado, que é o caso que nós vivemos em Santa Catarina. Eu trago a público a minha cobrança de que nenhuma multa foi paga até hoje pela concessionária que está sete anos atrasada na principal obra – atrasada! Ou seja, o atraso é de sete anos. Então, num contrato de concessão... Acho que lá é de 25, não é? Ou é de 30 anos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – Num contrato de 25, 7 mais 4... Já comeu metade do contrato! E já está...

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – ... na segunda empresa concessionária! Para concluir, quero trazer um fato concreto.

Ontem eu ouvi uma entrevista do Ministro Tarcísio sobre a movimentação dos caminhoneiros, que pode nos levar a uma nova crise. E o Ministro comentava sobre a questão do combustível, sobre a questão dos intermediários do frete.

Olha, eu criei as centrais de frete em 1979 para evitar... Implantei cinco em Santa Catarina, que é um Estado de pouca geografia, naquela época em que não havia celular, os meios de comunicação... Para quê? Para reduzir os intermediários. Eu acho que hoje nós temos muitas outras alternativas, e isso faz parte do caldo que pode nos levar a uma nova greve de caminhoneiros.

(Soa a campainha.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – E, para concluir, eu tenho uma pergunta e um pedido para reiterar em público: desde 2013, nós temos a chamada lei que regula a relação com os caminhoneiros, estabelecendo áreas de repouso, que tem a ver com acidente, tem a ver, enfim, com a condição do ser humano – enquanto, Presidente Marcos Rogério, for lícito dirigir; porque, dentro de seis anos, na Europa, começaremos a ter leis – prestem atenção! – proibindo que veículos sejam conduzidos por seres humanos. Nós estamos caminhando para isso. Eu assisti em Barcelona ao Ministro de Ciência e Tecnologia dirigir, em Barcelona, um caminhão na Suécia – dirigir, assim. O caminhão lá não tinha motorista. Mas isso é uma previsão, posso errar por alguns anos.

Eu quero saber o seguinte: quantas áreas de repouso nós já temos instaladas no Brasil? E reiterar a V. Exa. em público que ontem eu liguei para o Ministro: "Olha, implanta a primeira perto da Trombeta; já que aquele projeto malfeito foi exorcizado, o senhor tem a área disponível". Se é que já tem alguma área de repouso. Já tem alguma? *(Pausa.)*

Não há nenhuma área de repouso, seis anos depois da lei. Vou repetir: nenhuma área de repouso implantada no Brasil. Nenhuma.

Então, nós temos a área cercada, pronta, e eu quero aqui publicamente fazer o pedido ao Dr. Mario Rodrigues, cuja lhaneza no trato e cuja relação pessoal eu prezo muito. Mas eu tenho um apreço infinito; agora, os meus eleitores estão com a paciência estourada comigo e com os nossos problemas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço a V. Exa., Senador Amin. Apenas pegando carona na ponderação de V. Exa. e do Senador Eduardo Gomes, dentro dessa linha de fortalecimento das agências – na sequência, asseguro a palavra a V. Exa., Senador Nelsinho. Apenas para uma reflexão, e acho que a Comissão vai ter que... como é a Comissão que trata dessas questões, há um decreto do Governo que altera, inclusive, vencimentos dos diretores das agências. Não quero entrar no mérito aqui se ganham mais, ou menos, mas, dentro dessa lógica de fortalecimento das agências e dessa independência, de não se curvar, simplesmente, à vontade do Chefe do Executivo ou de quem quer que seja, parece-me estar numa direção perigosa essa iniciativa. Eu já tomei a iniciativa de solicitar informação formalmente, porque parece que teria sido feito por decreto. É só para frisar aqui que é um tema pelo qual certamente nós vamos ter que passar também.

Na sequência, asseguro a palavra ao Senador Nelsinho Trad.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS. Para interpelar convidado.) – Bom dia, Senador Marcos Rogério. Queria também cumprimentar todos os pares que abrilhantam esta manhã de trabalho. Cumprimento também o Dr. Mario Rodrigues Junior, Diretor-Geral da ANTT, e presumo que o Diretor já deva imaginar o nosso questionamento, sendo oriundo do Mato Grosso do Sul.

A BR-163 corta o Estado de ponta a ponta. Ela tem, através de um contrato de concessão feito com uma empresa, a CCR MSVia, algumas obrigações que estão para ser cumpridas e que não foram. Os meus questionamentos são justamente em função dessa vacância de ações que tem prejudicado muito o nosso Estado e os Municípios lindeiros a essas intervenções. É uma rodovia extremamente perigosa, com tráfego intenso. O nosso Estado tem como ponto forte o agronegócio, e é essencial que possamos garantir que o contrato seja cumprido, que as obras possam ser retomadas e que essa situação possa ser, de uma vez por todas, resolvida. Esse é um problema que aflige também o Governo do Estado. O Governador Reinaldo já esteve reunido com o senhor, junto aos seus colaboradores, e a pergunta que eu quero deixar aqui é a seguinte: como a ANTT pode atuar para garantir a plena execução do contrato e do cronograma de obras dessa concessão? Especificamente, o que a Agência Nacional tem feito para assegurar que essas obras de duplicação dessa essencial rodovia que corta o nosso Estado sejam concluídas? Se não forem, quais as penalidades que a empresa que assinou o contrato deverá ter em função do não cumprimento do mesmo?

Uma coisa é constatada: não se falha ao cobrar os pedágios dos usuários. Isso é uma coisa que, tendo obra ou não tendo, está lá a caixa do pedágio funcionando a todo vapor. E a gente quando sai de uma campanha... Campanha eleitoral é importante para todos nós porque nos leva a conhecer os problemas de perto, pelos quatro cantos que visitamos, nas regiões por onde atuamos, e é impressionante o número de reclamações que temos em relação a essa questão. Não houve um lugar que eu tenha ido no Mato Grosso do Sul em que as pessoas não reclamem em função da demora, do alto preço do pedágio; ou seja, parece que se assinou um contrato, e viraram as costas para Mato Grosso do Sul.

Enquanto eu estiver por aqui, pelo menos voz de alguém reclamando meu Estado vai ter. Então, eu peço providências do Diretor-Geral da ANTT, Mario Rodrigues Junior, no sentido de se restabelecer aquilo que foi assinado. Não estou pedindo nada que não venha a ser aquilo que previamente deve ter sido analisado, deve ter sido estudado, deve ter sido assinado pelas partes.

Era essa a colocação.

(Soa a campanha.)

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) – E quero parabenizar V. Exa. por ter vindo aqui e lhe dar as boas-vindas. Eu penso que muitos já tiveram a oportunidade de fazer isso, e quero dizer que isso é muito importante para a gente. Realmente, cresce no meu conceito aquele que vem aqui e nos agracia com a presença e nos enriquece com uma reunião desse quilate. Obrigado, Presidente e aos demais pares.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço a V. Exa., Senador Nelsinho Trad.

Na sequência, pela ordem de inscrição, Senador Carlos Viana.



O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Bom dia, Presidente Marcos Rogério. Bom dia a todos os Senadores e Senadoras presentes.

Gostaria que V. Exa. me permitisse sugerir que o Diretor da ANTT respondesse aos nossos pares. São perguntas muito amplas que exigem um aprofundamento. Eu tenho certeza de que eles vão, em algum momento, pedir uma réplica. E, logo em seguida, nós damos sequência, porque eu tenho pelo menos três perguntas, uma vez que o meu Estado de Minas Gerais é o que se discute mais e é o mais prejudicado nas decisões da ANTT.

Então, eu gostaria, primeiramente, se fosse possível, que ...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Acolho a sugestão de V. Exa. São oito inscritos.

Vamos fazer dois blocos de três... Um de três e outro de quatro.

O Diretor tem a palavra para responder aos Senadores.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Bom, mais uma vez estou à disposição aqui para este debate, que acho muito importante até também para que a gente consiga mostrar o que a ANTT vem fazendo.

Vamos começar pela questão da agência, da sua independência. Acho que realmente é fundamental que, não só para a ANTT como para todas as agências, cada vez se reforce mais a questão da independência da agência. No nosso caso, sempre com o Ministério dos Transportes, hoje com o Ministério de Infraestrutura, a gente trabalha muito em consonância, em harmonia com o ministério. Não que a ANTT não tenha autonomia, mas a gente discute muito e a gente também não tem uma determinação: "Olha, tem que ser dessa forma". Cabe muito à agência a decisão.

Lógico que nós dependemos totalmente do Governo. Hoje nós não temos orçamento. Nós dependemos do Orçamento da União. A gente não tem como fazer reposição de funcionário, depende de concurso público. Enfim, se tudo isso melhorar e se tivermos soluções, sem dúvida nenhuma, o papel da agência vai melhorar significativamente.

Eu tenho que fazer publicamente o agradecimento ao comprometimento da equipe técnica da ANTT. Ela é simplesmente fantástica. A gente tem altos profissionais, só que, no começo da apresentação, você vê que nós temos quase 800 vagas que têm de ser preenchidas. No decorrer... Cada vez mais a ANTT é exigida, nós estamos com novas concessões de ferrovia recentemente. Tivemos uma no Rio Grande do Sul assinada em fevereiro, temos duas para este ano e mais seis para o ano que vem. E a agência está lá hoje com o seu quadro deficitário. Lógico, estamos dando conta do recado? Estamos. Porém, poderíamos estar atuando muito melhor do que estamos.

Temos a necessidade do concurso público, temos a necessidade de realmente ter mais autonomia, apesar de que, em relação ao nosso Ministério, não há imposição. A Diretoria da agência tem uma liberdade na sua condução. Lógico, seguimos as orientações da política pública do Governo, o que nos é orientado. Um dos exemplos é que nós estamos modelando as renovações com investimento cruzado. Isso é uma política de Governo, e nós não entramos no mérito, mas tudo que cabe à agência realmente temos.

É fundamental que a Lei das Agências seja aprovada. A família agradece melhorar os salários dos diretores aqui. A gente tem que ter toda essa participação. Temos na Casa aqui a Lei das Agências e temos também o marco regulatório na parte de transporte de cargas. Isso é fundamental para a gente avançar nisso.

(Soa a campainha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Sobre Tocantins, eu digo o seguinte: Tocantins está bem assistido, agora com essa nova concessão. Acho que foi um ganho muito grande, nós vamos melhorar a logística do transporte ferroviário do País e a questão rodoviária também, pois nós temos ali atuações, duplicações.

Sobre os outros projetos o que a gente tem a dizer é o seguinte: são dois para este ano, 364 e 365, e a 101, Santa Catarina. As outras seis que envolvem também questões dos Estados têm previsão para que, até o ano que vem, estejam prontos.

Não sei se faltou alguma...

O SR. EDUARDO GOMES (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - TO) – Isso inclui a complementação da 153, essa segunda etapa?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Sim.

Bom, posso ir para o Senador Esperidião?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Sim.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – O Senador Espiridião, inclusive, na semana passada... Ele disse que mensalmente o Senador está lá nos cobrando, e cobrando com razão.

Na última reunião que nós tivemos, Senador, fomos verificar. Camboriú já começou a obra de um lado, já iniciou a obra. A informação é de que, apesar de iniciar atrasada... Porque eu, em janeiro, disse ao Prefeito que essa obra seria iniciada e foi iniciada. Tivemos questões de interferências que o Município teve de fazer, de deslocar um hotel, interferência de saneamento, mas a obra já começou de um lado.

Há previsão para outra, Marcelo?

(Intervenção fora do microfone.)

Estamos discutindo e aprovando o orçamento.

É o seguinte: a própria agência fez uma norma. Quando uma obra não é do PER e ela é incluída, a gente só dá início se o projeto está aprovado, se o orçamento está fechado. Então, Camboriú já começou de um lado. Previsão? Um ano e meio, Marcelo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – A previsão da ponte?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Não, do outro lado. A previsão é de 12 meses ou de 18 meses.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – A iniciada.

Bom, voltando à questão do bolsão para descanso dos caminhoneiros. Realmente, nós não temos implantado. O senhor também já lançou e já até identificou áreas possíveis para que a gente faça isso.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Nós estamos estudando porque não é só ter o bolsão, nós temos de ter uma operação no bolsão. Vai ter de instalar uma assistência, um lugar para o caminhoneiro descansar, comer. Enfim, é uma coisa a ser explorada. Nós vamos começar – já iniciamos – um estudo sobre isso para possível exigência... Até hoje não temos implantado nenhum.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) – Mas essa decisão da ANTT foi tomada em 2014. Está no meu anexo.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Perfeito, Senador. Até hoje, infelizmente, não temos, mas estamos reforçando isso e vamos começar a exigir essa implantação.

O contorno de Florianópolis é uma obra muito significativa para a região, toda a Grande Florianópolis. É uma obra que realmente, como o Senador disse, está oito anos atrasada. É verdade. Sendo que uma parte dela... O grande problema dessa obra foi a questão da desapropriação. Só avançou a desapropriação depois que nós construímos, montamos uma base regional em Santa Catarina e tivemos o apoio de uma juíza que fez um trabalho fantástico porque, realmente, um dos grandes entraves foi esse, fora a questão de projeto, de licenciamento ambiental... Não estou aqui justificando. O importante é que a obra, agora, atingiu um patamar... E também já estamos atrasados no compromisso que tivemos em janeiro, de se iniciar em janeiro essa obra. Nós tivemos, com a alteração do traçado, que teve de fugir de uma região... O Município de Palhoça, junto com o Ministério das Cidades, fez praticamente uma cidade de moradia, do Minha Casa, Minha Vida. Tivemos de deslocar isso. Para que isso fosse aprovado, nós fomos obrigados a fazer três túneis por exigência ambiental, e já temos a licença ambiental que saiu recentemente.

Então, a expectativa é de que, em 30 dias, a gente consiga começar a trombeta, porque...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... já é uma obra que está no PER e de que, de três a quatro meses, a gente – depende hoje da agência – consiga aprovar um projeto desse porte.

É uma obra que vai custar mais de R\$1,6 bilhão e é uma obra de túnel. Túnel é uma obra cuja execução deve ser feita com muito cuidado, porque no túnel pode haver um imprevisto. Você começa a escavar e daqui a pouco aquilo desaba. Lógico que com todos os estudos de engenharia, mas sempre temos que ter um contingenciamento de possíveis problemas

que podem acontecer. Então, é um projeto em que a gente tem de ser muito criterioso. Como a ANTT está também com falta de estrutura, a gente contratou a Universidade de Santa Catarina para nos apoiar na análise desse projeto. A nossa previsão é de que, em quatro meses, a gente esteja com esse projeto totalmente alterado.

Porém, como existe essa norma, nós íamos na tarifa agora jogar um valor estimado para se iniciar violentamente essa obra e, em seis meses, nós iríamos concluir o orçamento total. O Tribunal de Contas não aceita isso, baseado na norma que a ANTT tem de ter o orçamento aprovado e ter o projeto aprovado. Por isso, nós estamos segmentando essa obra em duas obras. Nós vamos, em dois meses praticamente, no máximo em três, aprovar esse primeiro trecho, mas já assumimos o compromisso com o Senador Esperidião, com a população, com o Governo e com a frente parlamentar de que nós, em 30 a 40 dias, vamos iniciar a trombeta. Inclusive, nós posicionamos o Senador sobre isso, certo, Marcelo?

A Lei do Caminhoneiro. Sobre a questão do caminhoneiro, eu já falei. Sobre Camboriú, já falei. Os pátios... Infelizmente, as bolsas são uma coisa de que realmente temos que tratar de uma outra forma.

Colocaram-me aqui que...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... dentro do Ministério de Infraestrutura, a ANTT já criou um padrão para que esses pontos sejam implantados nas vias concedidas, sendo que o primeiro está sendo implantado na BR-116, Paraná-Santa Catarina. Ainda não está implantado. O Senador também tem razão, porque é um pedido desde 2014. Para a bolsa de descanso para caminhoneiro, não é só ter a área; nós vamos ter que criar ali uma estrutura para que isso seja contemplado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senador Nelsinho.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Senador Nelsinho, o seu Estado é um pouco mais...

Eu não sei se o senhor chegou a pegar o final da minha apresentação, mas nós temos as concessões da Fase I, que são as antigas, que inclusive já estamos estudando – Dutra, Rio-Petrópolis, Rio-Teresópolis; nós temos a Fase II, que são essas concessões que inclusive estão em Santa Catarina; e a Fase III, que são as que foram licitadas em 2014.

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – De 2014 para cá, infelizmente, o País teve uma recessão, teve uma queda, e houve o desequilíbrio dos contratos, além de toda a Operação Lava Jato, em que grande parte das empresas que fazem parte das concessionárias estavam envolvidas. Isso criou dificuldades de financiamentos, mas o problema de financiamento não é nosso, é da concessionária. Porém, a gente não pode fechar o olho para a realidade do que aconteceu.

Então, nós hoje temos três cenários. Todas as concessões da Fase III, exceto da MGO, estão com problemas. Nenhuma delas atende aos investimentos – atende ao grau de exigências e de necessidades – que deveriam ter sido feitos.

E quais são as soluções? Ou abrimos um processo de caducidade; e eu acho que esta é a pior solução que há, mas é possivelmente uma delas, ou a gente vai usar a lei de relicitação, que já existe, porém, o decreto de regulamentação está sendo feito pela Casa Civil. Então, nós estamos regulamentando para permitir que a concessionária atual mantenha a rodovia – vai receber só por manter a rodovia – até que a nova concessão se inicie. Só que, para chegar a essa devolução amigável, vai haver "n" fatores, e pode ser que haja problemas. Nós não fizemos nenhuma até hoje. Então, isso é uma novidade. Uma delas é: no que vai ser indenizada a concessionária? Isso pode ser que dê um entrave jurídico. Nós não sabemos ainda. Estamos preparando também tudo que é necessário para fazer a relicitação. Seria a forma de a gente eliminar a concessionária sem dar a caducidade, porque, se der a caducidade, Senador...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... o Governo hoje não tem condições de aportar investimento. O Governo vai ter que gastar com manutenção e, para se licitar novamente, dando uma caducidade, primeiro, a caducidade vai levar dois anos para acontecer; segundo, para a gente relicitar, mais quatro. Então, nós estamos falando em seis anos em que essa rodovia vai estar desassistida, vamos dizer assim, ou melhor, sendo devolvida ao Dnit, que já é um órgão que hoje necessita de muito recurso até para operar e fazer os investimentos nas rodovias dele. Então, caducidade, na minha opinião... Mas, se não houver alternativa, vai ser essa.

A relicitação é uma saída. E a revisão quinquenal seria a solução ideal, imediata, que é: "Vamos reequilibrar os contratos. Vamos reprogramar as obras. Vamos ver o que você perdeu. Vamos ver quais são as suas obrigações." Porém, essa prática também nunca foi adotada e há indícios de que o próprio...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... Tribunal de Contas não aceite isso, o que nos dá uma insegurança em fazer um procedimento dessa forma. Então, para não correr risco, hoje, o Governo vai concentrar muito mais na relicitação.

A questão da tarifa que continua recebendo. Primeiro, tarifa. Como é feita a tarifa? Anualmente, a concessão faz aniversário. Então, naquela data, a gente coloca tudo o que está lá na balança: investimento, operação, e ela tem que estar equilibrada. Não aconteceu o investimento; desequilibrou. O que a gente faz? Aplica-se o Fator D, que é descontar da tarifa as obrigações que eles tinham que ter feito. Isso é feito todo ano.

Por que, às vezes, o pedágio aumenta? Porque entra investimento novo, entra inflação, entra um pedido de um novo trevo, entra um pedido de melhorar a autorização. Então, tudo isso a gente pega. O que ele não fez desconta; e tudo o que está entrando... Às vezes, o resultado disso é positivo; às vezes, sobe muito mais que a inflação.

Só para se ter uma ideia, essa obra de Camboriú, de contorno em Florianópolis vai se aumentar a tarifa – é R\$1,6 bilhão – de 60% a 70%. Subir 60% a 70% é uma baita de uma implantação que está sendo incorporada dentro da rodovia. Existem muitos pedidos de obras novas, atendendo Prefeitos, atendendo necessidades, acrescentando obras de segurança. Então, esse balanço é feito, mas, com certeza, sobre as obrigações que ele não fez, é calculado o Fator D – desconta-se tudo que ele não investiu.

Outra coisa: quais são as outras penalidades?

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Multa, multa constante, não só da manutenção como dos investimentos. Acabou agora, está acabando agora... Nessas concessões da terceira fase, em todas as concessões até o quinto ano em que nós estamos entrando tem que estar 100% duplicada a malha toda. Não está, no caso, 30%.

Para as obras necessárias, a concessionária não consegue financiamento, a concessionária...

(Soa a campanha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... tem o pedágio defasado. Ela não consegue arcar. O que nós vamos fazer? Hoje o instrumento que a gente tem é aplicar o Fator D e aplicar as multas e resolver efetivamente o que nós vamos fazer, se vamos dar caducidade, se vamos relicitar ou se vamos fazer a revisão quinquenal. Repito, a revisão quinquenal é o ideal. Porém, não temos a segurança de que uma ação dessa nos permite fazer.

Imaginem... Hoje, nós gestores públicos, por qualquer coisa que assinamos, somos responsabilizados. Então, se a gente não tiver uma sinalização de que isso é a ferramenta... A ferramenta é a ideal, porém não temos a segurança de estar assinando um documento desse. Por isso o ministério, através de uma política, está na linha de concentrar na relicitação. Ou seja, a concessionária vai manter a rodovia, vai ter uma queda de pedágio violenta porque ela não vai fazer os investimentos e, aí, sim, nós vamos preparar uma nova licitação. Uma nova licitação, três a quatro anos.

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Na sequência, os Senadores inscritos. Nós temos ainda seis Senadores inscritos. Vamos fazer mais dois blocos de três, caso não cheguem outros Senadores.

Com a palavra o Senador Carlos Viana.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG. Para interpelar convidado.) – Muito obrigado, Presidente. Creio que, assim, o nosso Diretor-Geral da agência teve mais tempo de responder e os colegas levaram um pouco mais de conhecimento.

Aqui, Sr. Diretor, eu represento o Estado que tem a maior malha rodoviária e ferroviária do Brasil. Como disse bem o Senador Esperidião Amin, a política de concessões se tornou a única possível hoje quando falamos em investimento, dada a falência, infelizmente, do Estado brasileiro na questão dos recursos para investimento.

Só que a indefinição de uma política corretiva, uma política que de fato defina com clareza metas, fiscalizações tem penalizado por demais não só os mineiros, mas todos que passam por Minas Gerais, que é o Estado central. Quem vem do Sul para o Norte, quem vem do Centro-Oeste para o Sudeste tem que passar por Minas Gerais e enfrenta um problema sério de 20 anos de atraso. Minas Gerais está com 20 anos de atraso em rodovias.

Para que os senhores tenham uma ideia – é sobre essa 040 que o senhor citou a minha primeira colocação –, Senador Marcos Rogério, em um trecho que foi concessionado na época de Fernando Henrique Cardoso, paga-se um absurdo, mais de R\$11 por um trecho de pedágio. Em um outro trecho que foi feito no Governo da ex-Presidente Dilma Rousseff se paga pouco mais de R\$5 por um asfalto que foi o contribuinte quem fez. Não houve um quilômetro de melhora, praticamente, dentro do Estado de Minas Gerais.

Ao contrário de a política prever que a duplicação deveria ter sido feita nos trechos mais perigosos, onde se morre mais gente, não. A duplicação foi feita nos trechos retos, entre o Triângulo e Goiás, onde o risco de acidente é mínimo. É errado? Não, mas nós deveríamos ter priorizado o quê? A segurança de quem transita por uma estrada.

Então, hoje quem mora na região de Congonhas, quem mora em Itabirito paga R\$5,30 por uma rodovia que continua a mesma – desculpe – porcaria. E agora o Ministério Público, recentemente, decidiu que eles são obrigados a fazer pelo menos o controle da sinalização. Essa rodovia está abandonada, o concessionário quer entregar, não tem uma resposta e fez-se esse remendo de se manter o pedágio, sendo que eles não estão cuidando como deveriam.

Então, o primeiro ponto que eu coloco para o senhor: quando ela será devolvida? Quando será relicitada? O que está sendo feito para que pelo menos esse dinheiro pago pelos motoristas possa, de fato, trazer algum tipo de melhoria? É a primeira colocação que faço sobre a 040.

O segundo ponto é a questão das ferrovias. A Norte-Sul foi um sucesso, mas ninguém paga R\$2,8 bilhões simplesmente, sem ver futuro. Na minha opinião, o que está acontecendo com a Norte-Sul é exatamente o mesmo erro que nós cometemos há 30 anos quando concessionamos as ferrovias de minérios: a Centro-Atlântica e a nossa Vitória a Minas.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Nós concentramos em poucas empresas, no caso uma só, porque a Vale é que controla a maior parte, impedimos a concorrência e hoje nós temos vinte e tantos mil quilômetros no Brasil de linhas férreas subutilizadas; em Minas Gerais, é a mesma coisa: nós temos as duas principais, temos um trem de passageiros que faz uma viagem ao dia, e o restante, durante o dia, não utilizado.

O senhor colocou bem que o acordo de concessão antecipado para as empresas de logística hoje inclui um investimento cruzado em São Paulo. Então, nós, em Minas Gerais, que temos a maior malha e somos os mais interessados, inclusive, em expandir outros setores para a ferrovia, estamos vendo o Governo propor que praticamente R\$6 bilhões saiam de um Estado e vão para São Paulo...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – ... que não tem esse impacto todo. Nós não vamos aceitar isso. Minas Gerais tem estado calada por muito tempo e agora vai se posicionar com muita firmeza. Nós queremos participar do contrato de antecipação como pares importantes nessa história. Se há de se ter investimentos, esses investimentos têm que ser prioritariamente em Minas Gerais, que é o mais impactado pela questão das ferrovias, e não se mostrou uma decisão correta ao longo desses últimos anos. Essa concentração na Vale impediu, inclusive, o desenvolvimento de outras empresas do setor.

Então, aqui coloco para o senhor a segunda pergunta. Há pouco tempo, nós tínhamos a notícia de que a ANTT iria dar o aval e o contrato seria antecipado. Em que pé está? Hoje é possível que nós participemos de uma nova negociação ou já está definido que esse investimento cruzado será feito? Se estiver, o senhor tenha certeza de que nós vamos recorrer a todas as instâncias para não efetivá-lo.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – O meu posicionamento aqui, Srs. Senadores, é que nós tenhamos um novo marco regulatório do sistema ferroviário brasileiro que permita outros tipos de mercadorias e de empresas terem acesso àquilo que o contribuinte construiu, porque essas ferrovias foram feitas com o dinheiro dos impostos. Ao longo do século passado, nossos pais e avós trabalharam muito para essas ferrovias serem construídas, que hoje estão nas mãos de particulares.

Então, o programa de concessões, Sr. Marcos Rogério e Sr. Wellington, é um programa de concessões que é a nossa única saída, mas está muito – vamos dizer assim – dependente de uma decisão, que nós tenhamos uma política nacional de concessões que atenda aos interesses do País e não apenas a esses grupos que hoje estão conseguindo nos leilões praticamente se tornar únicos em áreas tão importantes, como a do transporte de grãos e a questão do minério.

Então, coloco para o senhor esses dois posicionamentos aqui e gostaria de uma resposta.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço.

Vamos fazer a sequência de três Senadores?

Pela ordem inscrição, Senadora Kátia Abreu. V. Exa. tem a palavra.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. Para interpelar convidado.) – Obrigada, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar o Presidente Mário Rodrigues Junior da ANTT.

Rapidamente, eu gostaria que o senhor pudesse falar sobre a 242, que vem de Ilhéus, atravessa a Bahia, o Tocantins e para na Ilha do Bananal, porque não conseguiu licença indígena e ambiental para um trecho de 80km, para chegar até o Mato Grosso, para que o Mato Grosso possa vir para a Ferrovia Norte-Sul e escoar. Hoje o povo de Mato Grosso, Senador Jayme Campos, tem que ir para Santos, gastando US\$30 por tonelada, todo ano, para andar 2.000km para chegar até Santos, por conta de 70km na Ilha do Bananal em que não se pode fazer uma estrada para acessar a Ferrovia Norte-Sul.

Eu gostaria também de uma orientação sobre a 010, que é a estrada que corta o Tocantins de norte a sul, em que há o problema indígena.

E vou ao assunto que está me preocupando nos últimos dias... Não me preocupando, mas me arrasando de tristeza – eu gostaria de pedir para colocar o mapa lá, por favor – que é sobre o edital da Ferrovia Norte-Sul. Eu não gostaria aqui de acompanhar os meus colegas que comemoraram o leilão. Há mais de 15 anos eu pelejo por essa ferrovia. Ela é um sonho de todos nós, é a espinha dorsal do País.

Trabalhamos duro para que essa ferrovia pudesse ser um modelo de modernidade de concessão. Quando o Ministro Tarcísio tomou posse como Ministro dos Transportes, ele que foi Ministro da Dilma, foi Presidente do Dnit e eu Ministra da Agricultura, junto com o Bernardo Figueiredo, nós três fomos os grandes lutadores pela resolução da ANTT de 2011 que tratava do usuário investidor. Então, eu, diante disso, com Tarcísio sentado na cadeira, fiquei completamente tranquila porque ele não iria mudar de opinião tão rapidamente. E, para minha surpresa, ele mudou de opinião rapidamente. Infelizmente, o edital ocorreu sem o direito de passagem.

Estou insistindo em colocar ali um mapinha muito singelo – se puderem ampliá-lo – apenas para afirmar e mostrar o que está falando o Senador Carlos Viana. É simples. Ali está cortado ao meio o paralelo 16. Todas pintadas de vermelho são da VLI. Todas pintadas de azul são da Rumo. Todas que têm um contorno verde de ambas as empresas são um terço do que eles hoje movimentam; os outros dois terços, no sul do País, Minas Gerais e Bahia, eles não operam, apesar de terem a concessão, e não reformam esses trechos. Então, nós estamos com dois JBSs nas ferrovias do País – dois JBSs.

O que podia superar essa concentração? Se houver uma boa regulação, o limite vem. Mas o que regula o limite da boca de jacaré que todo empresário tem? Quem tem que fechar a boca do jacaré é o Poder Público. Então, o que acontece? Aquela bola do meio com aquelas setas é o que foi concessionado. Imaginem comigo: uma empresa é dona de todo acesso ao porto do sul; a outra empresa é dona do acesso aos portos do norte; aí vêm os russos, os chineses, os japoneses e vão entrar...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – ... na licitação do meio, para levar nada a lugar nenhum.

Meus amigos, o direito de passagem foi tirado de forma proposital e de má-fé, porque isso abaixou o valor da outorga. Estão comemorando cinicamente que o valor inicial era 1,2 bilhão e que a Rumo pagou dois bilhões e tanto: "Ai, mas que sucesso maravilhoso!". Sucesso nenhum, porque valia 6,5 bilhões! A Valec disse que vale 6,5 bilhões, não sou eu, não – e a Valec é do Governo. Ela foi, há mais de dez anos, avaliada em 3,5 bilhões, Jaques Wagner, e foi reavaliada, no ano passado, pela Valec em 6,5 bilhões. Nós poderíamos, na pior das hipóteses, em vez de 2,7 bilhões, com a concorrência dos russos, que ficaram aqui quase dois anos atrás desse trecho, e ninguém deu confiança para eles, porque as cartas estavam marcadas e o cartel organizado...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Então, nós perdemos duplamente. Nós perdemos o direito de passagem, e isso nos deu prejuízo no cofre e no déficit público, porque tirou a concorrência. Isso poderia vir para cobrir déficit público pela outorga. Qual é o segundo prejuízo que nós estamos tendo? Eu quero avisar, principalmente, ao meu Tocantins, a Mato Grosso, a Goiás, a Mato Grosso do Sul: nós estamos encurralados! Nós estamos encurralados! Tudo isso que vocês estão vendo aí, pintado de vermelho ou verde ou azul e verde, só transporta minério (90%), e o restante é açúcar, álcool e celulose da Rumo, que é da Cosan. Grãos não são prioridade. Nós temos uma safra de 230 milhões de toneladas, e só passam mal e porcamente 15 milhões de toneladas nessas ferrovias! Nós produzimos 230 milhões de toneladas! Isso significa que o interesse não existe. Então, naquele trecho, só podia ganhar, sem o direito de passagem, ou a Rumo ou a VLI. Outro doido não ia entrar.

Agora, o direito de passagem que o Tarcísio está teimando, assim como vários outros... No aditivo, gente, está escrito aqui, foi assinado unilateralmente. O que é unilateralmente? É de uma única assinatura. Só o ministério assinou o aditivo. As duas não quiseram assinar o aditivo, porque há aqui cinco anos de direito de passagem. Cinco anos de direito de passagem que não valem nada, porque colocaram uma carga ínfima nesses cinco anos. Onde está escrito que são cinco anos? E o

Tarcísio vem querer me enganar e dizer que não, que isso é só o começo. Começo de conversa, meu amigo, é contrato. E, neste País, há Justiça. No contrato, diz-se claramente que serão garantidos à subconcessionária, nos cinco primeiros anos, os volumes indicados na tabela. Nos cinco primeiros anos! E a tabela está aqui, com menos de 1% para o direito de passagem. Isso não funciona assim em lugar nenhum do mundo! Isso foi um leilão hipócrita, cínico!

Eu tenho certeza... Não sou amiga, não conheço, mas eu acho que Bolsonaro e Paulo Guedes não sabem desse edital, que foi coordenado totalmente pelo Ministério do Transporte, pela ANTT e por essas duas empresas juntas. Eu não acredito que um homem liberal, que acredita no mercado, na livre iniciativa e na concorrência, tenha permitido que isso aí tenha acontecido! Esse é o modelo... Está aqui Carlos Viana pedindo para mudar? Acabou, foi um retrocesso!

Qual é a segunda parte, Presidente Marcos Rogério? Simples. Eles estão antecipando a renovação dos contratos por dez anos, por mais 30. Então, eles vão ter dez e mais 40, com cinco anos de direito de passagem. Então, Carlos Viana, nós só vamos discutir isso daqui a 40, está bom? Daqui a 40! E o pior de tudo isso é que, quando se assinou a concessão, houve o edital, só ficaram estabelecidas reformas e ampliação nessas linhas verdinhas aí. As ferrovias que não estão paralelas, pintadas de verde, vão apodrecer. Aí daqui a 40 anos, quando terminar a concessão, vão devolver a bucha, o canhão, a sucata para o Governo Federal.

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Agora era a hora do vamos ver! Só no Rio Grande do Sul, nós temos cargas suficientes para mais de 30 milhões de toneladas, e o que viabiliza uma ferrovia são 20.

Então, eu não quero resposta do senhor. O que está feito, está feito. Agora, existe um termo de compromisso com o Ministério Público e o Ministério do Transporte. Isso não tem força de lei. Eu não acredito, porque no edital já saiu o contrato junto, e, se fosse eu dona dessas empresas, eu iria às últimas consequências nos tribunais para não incluir o direito de passagem, porque no edital não tem e no contrato não tem. Vocês cometeram um crime de lesa-pátria, e não adianta querer me enganar. Mais ou menos, eu entendo desse assunto, porque o estudo há mais de 15.

Muito obrigada!

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço V. Exa., Senadora Kátia Abreu.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Presidente, fazendo uma complementação aqui...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senador Carlos Viana.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – O que a Senadora Kátia está colocando está acontecendo entre Minas e a Bahia, na Ferrovia Centro-Atlântica.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Exatamente! Põe lá, para ver.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Não utilizam o trecho, não permitem a utilização do trecho, está sucateado e, quando nós formos fazer qualquer outra medida, os investimentos serão muito maiores do que a permissão hoje. Esse modelo de antecipação de ferrovias é um erro que o Brasil cometeu há 30 anos e que vai repetir agora, com essa questão da Norte-Sul.

Nós temos que rediscutir um marco ferroviário no Brasil que permita que o dinheiro do contribuinte que construiu essas rodovias possa ser utilizado para incentivar a concorrência. O que nós estamos fazendo é concentrando na mão de grandes grupos, de quem teve *lobby* político muito forte nos últimos anos aqui em Brasília, para manterem os benefícios, e está errado. Nós temos que discutir o interesse do povo brasileiro, do País.

Nós estamos aí à beira de uma nova greve dos caminhoneiros, com toda a razão, porque não foram cumpridos os acordos, mas o País não tem outra saída. Por que não tem outra saída? Porque nós estamos na mão de poucos investidores. E hoje, Sr. Mario, os grupos que estão fazendo a compra são um; o controle acionário é um. Daqui a pouco esse controle acionário muda e aí o mercado vai se tornando cada vez mais fechado e nós sem a possibilidade...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – ... de melhorarmos a infraestrutura e a mobilidade do País na questão ferroviária.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço V. Exa.

Na sequência, Senador Jean Paul.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para interpelar convidado.) – Presidente Marcos Rogério, Senador Wellington, nosso convidado da ANTT, Diretor Mario, eu queria começar justamente corroborando aqui o que a Senadora Kátia colocou e os demais estão contestando, mas tentando talvez não explicar para a agência reguladora, porque seria ensinar ao vigário como rezar uma missa, mas às pessoas que estão nos assistindo o que nós estamos falando aqui.

Nós estamos falando aqui de uma coisa chamada monopólio natural. Monopólio natural é aquela atividade que é exercida mais eficientemente para a sociedade por um operador apenas, em um determinado trecho, do que por vários. Em geral, saúda-se o mercado, a competição. É melhor ter mais opções para comprar, é melhor ter mais restaurantes, é melhor ter mais hotéis. Quanto mais houver em uma cidade, melhor para o consumidor final.

No caso dos monopólios naturais, que se caracterizam fisicamente por serem sistemas em rede, como linhas de transmissão, ferrovias de grande porte, o metrô numa cidade, redes de fibra ótica – esse conceito é usado em vários segmentos –, é mais eficiente para a sociedade contar com apenas um operador em uma determinada escala e, a partir dela, fazer concurso aberto para expansões. O que eu quero dizer é o seguinte: no monopólio natural, esse é o único processo em que todas as nações do mundo, inclusive as mais liberais, inclusive Estados Unidos e outros, que são muito citados como exemplo, regulam absolutamente essas atividades econômicas, mas regulam a ponto de limitar o retorno do investidor, ou seja, esses são investimentos em que fundos de pensão de velhinhas lá de Ontário, professorinhas da Austrália, fundos de pensão extremamente conservadores colocam seu dinheiro, porque sabem que, ao investir num duto de óleo, numa ferrovia tronco, num processo de uma linha de transmissão, como eu mencionei, eles têm um retorno assegurado. Exemplo: 11,5% estão assegurados, então são 11,5% na lata, não há nem mais, nem menos.

Aí você pergunta: "Quando você eficientiza aquele sistema e obtém lucro?". Quando há lucro no monopólio natural, lucro em relação ao investimento que foi prometido... Então, eram 11,5%, deu 12%, esse 0,5%, Senador Jaques Wagner, é revertido para a tarifa, para os consumidores, para os usuários daquele sistema. Então, é assim que funciona monopólio natural.

Ora, para isso funcionar, é necessário o conceito de regulação máxima, e a regulação, Senadora Kátia, quem faz é a agência. Pode fazer o edital que quiser, a concessão que quiser, quem tem força para coibir os abusos de um monopólio natural, que obviamente são pensáveis facilmente, porque, se a sociedade lhe dá o condão de construir uma única linha de metrô no lugar, se você deixar, o cara cobra dez vezes o preço, não tem concorrente... Então, o monopólio natural é altamente regulado por isso. Numa linha tronco dessa que corta o Brasil e é fundamental para todos, é óbvio que, se você deixar, o cara cobra também o que quiser.

Então, na tese, na teoria, o monopólio natural obriga que o Estado regule altamente não apenas a tarifa, como o próprio retorno do investimento, como eu falei. E esse papel, Senadora Kátia, ainda tem salvação aqui, porque ele é da agência reguladora, como é da Agência Nacional do Petróleo regular o monopólio natural dos gasodutos, como é da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) o monopólio natural das linhas de transmissão. Ninguém constrói quatro linhas de transmissão de um lado para o outro, do mesmo ponto para o outro ponto, só para haver concorrência. Você faz uma linha de transmissão só e regula tarifa.

Então, esse caso será, sim, da alçada da agência.

(Soa a campainha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Então, eu gostaria até de saber como a agência lidará com esse processo.

E, na segunda parte da minha pergunta, colocar... Aliás, vou citar o direito de passagem, que é justamente a razão pela qual a sociedade dá o condão a esse investidor ou a esse empreendedor de que aquele projeto seja único. Ele só é único com a condição de que haja o *open access*, o livre acesso. Se não houver livre acesso, não faz o menor sentido. Se for para passar para um cara monopolizar uma linha tronco que corta o Brasil e a sociedade ser obrigada a fazer outra em paralelo a essa, não faz o menor sentido. Então, isso vale também para, como eu disse, duto, linha de transmissão, tudo isso.

E a segunda é uma pergunta específica em relação ao meu Estado. Eu sou o Relator justamente do PLS 261, de autoria do Senador José Serra. Agradeço sempre ao Presidente Marcos Rogério – temos essa parceria – e ao Senador Wellington Fagundes para tratarmos juntos desse trabalho. Temos trabalhado muito amistosamente e produtivamente já – para a gente dar um informe – com o Ministério, com o Ministro Tarcísio e com a equipe dele, formamos um grupo de trabalho. Vamos progredir nessa lei, que vai permitir que haja autorizações no Sistema Ferroviário Nacional em princípio para áreas de propriedade privada ou para ferrovias privadas, e vamos discutir até que momento isso vai.

Basicamente lá no nosso Estado – pergunta específica, Diretor – nós temos um caso como outros que foram citados aqui; nós temos lá um pedaço da Transnordestina esquecido por Deus e pelo investidor que tem a concessão. E a gente quer saber se a ANTT... Já oficiou a ANTT, deve estar lá na sua mesa um ofício encaminhado já há um par de semanas, perguntando se já foi instaurado um processo administrativo para apurar.

É um quadrado dentro do outro quadrado: a Transnordestina é um quadrado grande e o Rio Grande do Norte fica lá no meio do quadrado sem ser afetado. E lá nós temos trechos dessa Transnordestina que foram acoplados à concessão maior futura e que simplesmente foram esquecidos lá pelo grupo que está com a concessão. E nós queremos resolver: ou se faz alguma coisa, ou sai dela para a gente, inclusive, poder incluir, nesse projeto novo, eventualmente até uma autorização ou três autorizações em separado. São essas as perguntas.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço a V.Exa., Senador Jean Paul.

Na sequência, asseguro a palavra ao Diretor-Geral da Agência, Dr. Mario Rodrigues, para fazer as respostas aos Senadores. Eu pedira ao nosso convidado gentilmente que a gente conseguisse fazer de forma mais otimizada, porque ainda há outros três Senadores e perguntas dos internautas também.

Agradeço a V.Exa.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Bom...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Presidente, pela ordem, um minuto só.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senador Jayme.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT. Pela ordem.) – Eu gostaria de indagar a V.Exa. se está encerado já o bloco de...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Falta um bloco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Só um bloco?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Só um bloco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – O Senador Wellington já fez a indagação que queria fazer, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Está no próximo bloco.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Então, já está no próximo. Então, não há mais jeito para falar nada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Há mais três.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Abro mão, então.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – V.Exa...

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Iria fazer uma pergunta, mas há mais três ainda aí e, pelo adiantar da hora aqui, eu acho que é a mesma pergunta que eu faria ao Presidente V.Exa. também a iria fazer. É em relação à questão da rota oeste do Mato Grosso, que é um crime que cometeram contra a população mato-grossense, sobretudo contra a sociedade de uma maneira geral. Mas, no momento oportuno, vamos fazer esse questionamento ao Sr. Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Perfeito. Obrigado, Senador Jayme Campos.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – Sr. Presidente, como V.Exa. sabe, nós vamos receber agora o Gen. Santos Cruz...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Pois não. Perfeitamente.



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – ... no Bloco Vanguarda, e ele já está chegando. E vamos lá à Presidência também. E eu gostaria de pedir aqui a possibilidade de rapidamente também, eu não quero me estender, porque aí nós concluiríamos logo...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Deixe-me fazer um apelo à Comissão, se os nossos convidados... Há mais três inscritos, na verdade, mas o Senador Zequinha não está. Então, nós temos mais dois.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – Concluiríamos logo.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Perguntaria ao Senador Jaques e ao Senador Wellington: podemos concluir com as perguntas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O.k. Então, vamos fazer o seguinte: o senhor responde, ao final, a todos eles.

Senador Wellington Fagundes, V.Exa. tem a palavra.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – Aí já implica que o Senador Jayme abra mão?

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Eu abro mão a V.Exa. para ser nosso interlocutor. Está bom? E acho que o mesmo assunto que vou tratar V.Exa. vai tratar também. Se houver algum adendo, eu faço.

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – A mesma preocupação já foi colocada aqui.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - MT) – Talvez eu bata mais duro. Não é, Wellington?

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT. Para interpelar convidado.) – Eu acho que V.Exa. vai bater mais duro.

A gente tem lutado tanto nessa área como Presidente da Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenagem. A nossa angústia é muito grande e de muito tempo. Sobre essa questão principalmente aqui do direito de passagem eu acho que isso tem que ser mais bem esclarecida. O Senador Jean colocou aqui de uma forma... Eu acho que o Presidente tem que deixar muito claro como é que será essa regulamentação do direito de passagem, porque é uma angústia para todos nós.

A questão que ainda interessa para Mato Grosso e também interessa muito para Tocantins e Goiás é a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Eu gostaria de uma posição bem clara da ANTT sobre qual é a visão da agência em relação a esse trecho. Como o Blairo sempre dizia aqui: a ferrovia de busca de produção tem que ir onde está a roça. Então, a Ferrovia Norte-Sul precisa atravessar o Araguaia, chegar a Mato Grosso, onde há a grande produção da região, que é Água Boa, depois chegar até o nortão de Mato Grosso. Como a ANTT realmente pode esclarecer melhor as condições e conduções que estão sendo feitas em relação à FICO, o que é uma preocupação de todos nós?

Além disso, também a questão da Ferronorte. Aqui foi colocada, inclusive, a ampliação dessas concessões atuais. Para nós de Mato Grosso, temos uma ferrovia moderna. Em Rondonópolis, nós temos o maior terminal ferroviário da América Latina, com toda a ferrovia no Estado de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul chegando a São Paulo, com velocidade de até 80km/h. Chegando a São Paulo, 12km/h, 10km/h, porque é uma malha muito antiga que passa por dentro de cidades. Então, a nossa angústia é que se resolva o problema de São Paulo para a gente poder duplicar a nossa capacidade de transporte de carga. E ainda avançar a ferrovia de Rondonópolis a Cuiabá, e aí eu registro que o Senador Jayme Campos tem liderado esse trabalho e de lá para o nortão, mas realmente chegar a Cuiabá é uma meta que a gente tem que buscar e fazer com que aconteça.

Senadora Kátia, a alegação da concessionária em São Paulo é que ela só poderá fazê-lo se resolver o problema de São Paulo, e a solução – eles dizem que têm recursos – é a ampliação da concessão em São Paulo, senão não fazem os investimentos.

Então, eu gostaria de um esclarecimento sobre essa realidade, porque não podemos travar uma região que pode aumentar muito a produção, pode buscar produtos em São Paulo, levar produtos, se esse for o único caminho.

Em relação à questão das concessões rodoviárias, realmente o Governo Federal mandou duas medidas provisórias para o Congresso Nacional, o Governo anterior, o Governo Michel Temer. E, na Câmara dos Deputados, uma não se aprovou, em outra se fez a modificação, então, hoje estamos nesse limbo jurídico, nessas condições todas. Ter essas concessões

paradas e o povo pagando pedágio causa uma revolta muito grande. No caso do Mato Grosso do Sul, é uma concessionária que não teve envolvimento com a Operação Lava Jato. No Mato Grosso, da divisa de Mato Grosso do Sul até Sinop, está lá o pedágio sendo cobrado, e as obras não são feitas.

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – E aí, especificamente, já estive inclusive com o Diretor Weber várias vezes, inclusive com comitiva de Mato Grosso. A duplicação, Sr. Presidente, foi feita da divisa de Mato Grosso do Sul, passando no terminal da ferrovia, até chegar a Rondonópolis. Em Rondonópolis, nós temos o encontro da 364 e 163, uma grande confluência e um lugar, claro, de acidentes, todos os problemas que a ANTT conhece muito bem. E até hoje, Dr. Weber, a empresa não se manifesta. Ela fez um compromisso conosco. Agora, por incrível que pareça, 15 dias atrás, foi lá a empresa colocar uma sinalização, parecendo dar satisfação de uma obra que está lá inacabada, mas vai fazer aquilo com a sinalização num local totalmente emburcado, o que provavelmente vai aumentar os acidentes. Então, não tem sentido fazer uma obra dessa, parecendo...

(Soa a campanha.)

O SR. WELLINGTON FAGUNDES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PR - MT) – ... querer dar satisfação para a população. Eu queria aqui pedir à Diretoria da ANTT: tem que ir lá alguém da ANTT. Uma concessão dessa, que é tão grande, não tem uma fiscalização, não tem gente para fazê-lo.

Já que o Senador Jayme abriu mão, eu ainda quero aqui dizer que o trecho de Cuiabá até Rosário também está completamente sem manutenção, com acidentes. E há também todo o contorno de Várzea Grande e Cuiabá, que é a Rodovia dos Imigrantes... Se o Senador Jayme fosse falar, eu tenho certeza de que ele iria se exaltar. Então, eu estou tentando aqui... O que nós queremos é a solução, não é, Senador? A esposa dele é Prefeita de Várzea Grande, a primeira cidade do interior de Mato Grosso em termos de população. E os acidentes estão ocorrendo todo dia. E a população pagando o IPTU!

São coisas pequenas, que, a nosso ver, estão faltando realmente: fiscalização da ANTT e exigência de cumprimento. É claro que a revisão quinquenal, Dr. Mario, eu acredito que seria a melhor situação. E nós estamos prontos aqui para apoiar, pois esta Comissão não pode ter o objetivo só de criticar, porque vocês também precisam do apoio. Inclusive, essa relação com o Tribunal de Contas, com os órgãos de controle todos... Eu penso que aqui, com o nosso Presidente, todos nós queremos fazer com que o País possa fluir, porque não é possível continuar tanta gente morrendo por gargalos tão pequenos, em que uma empresa fica lá e não dá satisfação.

Então, nós entendemos que o Congresso... Naquele momento, a Câmara não fez o seu papel em votar a medida provisória. E temos que buscar, então, o apoio para que vocês encontrem, talvez através da revisão quinquenal, a melhor situação para nossas rodovias, o que é fundamental.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Dois Senadores para concluir a lista de inscritos.

Senador Zequinha Marinho, V. Exa. tem a palavra.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar convidado.) – Obrigado, Presidente.

Eu gostaria de aqui cumprimentar a presença do representante do ANTT.

Eu sou do Pará, Presidente, e tenho todo um interesse na questão da Ferrovia Norte-Sul. É sobre ela que eu gostaria de falar com o senhor, num primeiro momento. O próprio nome já diz: a Ferrovia Norte-Sul foi criada para ser a espinha dorsal do transporte no Brasil.

Eu era Deputado Federal, alguns anos atrás, e a Bancada, naquele momento, se esforçou, pressionou e colocamos o trecho Açailândia-Barcarena no Plano Nacional de Logística. Milagrosamente, esse projeto saiu do plano. As más línguas no Pará e por aqui também dizem que é porque ela contraria interesses da Vale, que tem um porto em Itaquí, sendo que a ferrovia vai até Açailândia e de lá vira, indo para o Nordeste. Logo, não seria uma Ferrovia Norte-Sul, mas Nordeste-Sul, porque ela está a quase 600km do porto da Região Norte, para ser, de fato, uma ferrovia que liga o Brasil de Norte a Sul. Nada contra a Ferrovia Carajás, que vai para lá.

Então, eu queria pedir ao senhor que dissesse qual é a estratégia do Governo, qual é a estratégia da agência, como é que se planeja uma logística e chega a determinado ponto, aquele planejamento vai para uma outra direção. Para mim, fica malvista essa situação, porque, se é Norte-Sul, se o Brasil pensa dessa forma, a gente não pode deixar os interesses maiores



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

da população de uma região nas mãos de uma empresa, para lhe satisfazer. Basta o que já acontece com relação à Vale lá no Estado do Pará.

Outro aspecto – e aí é um comentário, e quero dizer ao senhor também da nossa preocupação – é que a renovação da Ferrovia Carajás lá para a Vale por mais 30 anos, que a turma toda disse que valeria R\$10 bilhões, e foi concedida por mais 30 anos por quatro, quatro e qualquer coisa, ou será... Esse recurso, por justiça, deveria ficar – pelo menos parte – dentro do Estado do Pará, ou, para ser justo mesmo, dentro do Estado do Pará, que fornece matéria-prima, que a Carajás transporta dia e noite para exportar para fora do Brasil. A informação que se tem é que esse recurso deve ser investido no Centro-Oeste, em uma ferrovia que vai ligar o Mato Grosso à Norte-Sul, aqui no Estado de Goiás.

Então, é uma coisa que fica ruim. Parece que o Governo Federal e muita gente aqui não vê o Estado com bons olhos. E a gente contribui tanto para o Brasil, não é? Mandamos tanto minério, que é útil na balança comercial, e pelo que a Lei Kandir não nos compensa. A gente é visto dessa forma.

Isso machuca muito o sentimento do povo do Pará, com toda a contribuição que dá a este País e a forma como se vê daqui, do Governo Federal. De lá, a gente manda o que pode: energia para o Brasil todo, minério, que tem uma vantagem extraordinária na balança comercial.

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – E, de repente, nós estamos lá em um Plano Nacional de Logística. Amanhã, hoje à noite, acontece um milagre e a gente sai milagrosamente desse plano, que é fundamental para que o Brasil possa visualizar e o Governo tocar.

Eu queria ouvi-lo com relação a isso, sem deixar de pontuar alguma coisa na questão rodoviária. A BR-158, que morre em Redenção, entra pelo norte do Mato Grosso e vai para Redenção... Temos tentado e colocado dinheiro, a bancada anterior. Nós estamos lá com pontes pequenas, investimentos pequenos, que não saem do lugar. A 158, até Redenção, e depois a 155, de Redenção a Marabá, hoje transportam grande parte da produção do Mato Grosso, sem falar na produção paraense daquela região, de soja, milho, boi, e assim sucessivamente.

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – A 163, neste momento, está sendo pensada para uma concessão de dez ou doze anos, em função da questão da Ferrogrão. Como o senhor vê isso também? Há dificuldades?

A Transamazônica, a 230, no sentido leste-oeste, no Estado do Pará, para a gente é uma espinha dorsal. Lamentavelmente, encontra-se em situação de muita dificuldade, com alguns trechos licitados e outros sem cobertura de licitação nenhuma. Comente para a gente, para que a gente possa ir se situando, para colaborar, trabalhar e ajudar. É esse o nosso maior objetivo aqui.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço ao Senador Zequinha Marinho.

Concluindo a lista de inscritos, Senador Jaques Wagner, V. Exa. tem a palavra.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA. Para interpelar convidado.) – Obrigado, Presidente.

Quero cumprimentar o Presidente da agência.

Vou tentar ser curto pelo adiantado da hora. Primeiro, queria me somar à indignação que já foi listada aqui pela Senadora Kátia, pelo Senador Viana, por vários Senadores, sobre a questão do direito de passagem. Eu brinco que, no Brasil, os empresários sempre falam de economia de mercado, mas adoram monopólio. Querem economia de mercado, quando é para os outros; quando é para si, se puderem ter o monopólio, é o ideal. São liberais, *pero no mucho*, ou preferem no quintal alheio. Então, a primeira coisa era isto, me somar a essa indignação.

Segundo, sobre a FCA. Eu ainda era Governador do Estado, lá se vão... Eu saí há cinco anos, mas foi lá no comecinho. Houve a concessão da 324 e 116. O mercado todo disse que o espanhol que ganhou mergulhou que não iria aguentar. Quem deveria controlar isso não era eu, porque não era eu que estava fazendo a licitação.

Está totalmente atrasada e, me perdoem – já falei isso com empresário, já falei com o Governador Rui Costa também –, é um lixo, é uma vergonha, porque está longe de ser a expectativa que se tem. E olhem que eu fui defensor. O povo em geral não gosta de pagar e eu disse: "Não, é melhor pagar do que pagar com a vida". Mas é um lixo. O terreno eu reconheço que é um terreno difícil, que é o massapê, mas são um lixo as bordas, acostamento. Se o senhor ainda não teve possibilidade de ir, vá. Eu lhe prometo que depois posso lhe oferecer algo melhor para ver nas praias baianas. Mas é um

lixo, realmente é um lixo. O terreno é irregular, o atendimento é péssimo, as pessoas pagam, porque têm que pagar. Se o pedágio está barato, eu não sei, porque eu não controlo.

Então, esta é outra coisa: não sei qual é o grau de fiscalização de vocês. Soube que já houve várias fiscalizações. Mas não é possível, porque é o trecho mais nobre das rodovias nossas, que é o trecho Feira de Santana-Salvador, com um fluxo muito grande, que já era para ter mais algumas pistas alargadas, mas é muito ruim. Na verdade, é lixo do lado, é algo terrível para quem imagina concessão como algo nobre. Então, esse é um pedido que eu faço.

Sobre a FCA, que já foi dito pelo colega de Minas Gerais, eu também ainda era Governador num Governo em que eu era parceiro. E cansei de discutir realmente com o Bernardo Figueiredo: não cumpriu a sua parte da concessão, recolhe de volta e abre nova licitação para ser feita. Nada disso foi feito, não se alargou bitola em nenhum trecho. Nós ainda temos vivendo da Ponte D. Pedro II lá, aquela que atravessa o Rio Paraguaçu, que foi construída à época.

E agora eu vejo, pelo menos o que está dito, é que a reversão, porque eu acho que ela já acumula 800 milhões de multas aplicadas pela agência... Agora, eu pasmo, porque, pelo que estou sabendo, a aplicação dessas multas não reverte para os três que originaram a multa, vai reverter para São Paulo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) – Pois é, vai tudo para o caixa único?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR *(Fora do microfone.)* – Multa de radar, todos os tipos de multa...

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) – É um absurdo. Isso provavelmente já vem do meu Governo também. Ou é agora isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) – É um absurdo, porque, se a multa é fruto do não cumprimento, a multa deveria reverter não à Fonte 00, mas para ser aplicada... Porque senão não adianta....

(Soa a campanha.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) – ... cobrar multa. Então, para o Governo, de uma certa forma, é ótimo, porque ele não cumpre, vão ganhando, arrecadando, arrecadando e jogando à Fonte 00. É o contrassenso total isso aí.

Sobre a questão da Oeste-Leste, nosso Fiol, foi uma guerra grande da classe política toda, porque nós estávamos fora da Transnordestina. E pouca gente sabe, claro que não a Fiol, mas Dom Pedro já projetava, saindo daquele ponto, uma ferrovia para migrar para dentro do Estado. Essa ferrovia pode vir a ser trechos da Bioceânica de que se fala. Nós temos um primeiro trecho e estamos fazendo um esforço muito grande de juntar chineses com os donos da mina para entrar na concessão.

Eu queria saber se aquele calendário está mantido, porque nós mesmos da classe política podemos ir ao TCU, podemos ir a outros pontos, senão o cidadão...

(Soa a campanha.)

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) – ... vai desistir do investimento. Ele tem uma mina, quer fazer com um porto, só que não sai do papel. Então, queria só saber como é que está o calendário em relação à questão da Fiol.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço às Sras. e aos Srs. Senadores pela participação efetiva na Comissão hoje. Foi muito produtivo.

Asseguro a palavra ao Diretor-Geral para suas respostas.

Ao final, há alguns questionamentos dos internautas, que passarei também ao Diretor-Geral.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Bom, vamos começar aqui por Minas. Sobre a BR-040, a única concessionária que já protocolou dentro da agência o seu pedido de devolução, de todas da fase 3, é a única que protocolou. Como eu disse há pouco, a lei existe e está sendo regulamentada pela Casa Civil. Nós não fizemos nenhuma devolução amigável, como está propondo, mas a linha para esta concessão vai ser a única saída. Essa não cabe nem a revisão quinquenal, porque o desequilíbrio da concessão é monstruoso.



O que a agência vem fazendo hoje já é iniciar novos estudos para uma nova concessão em conjunto com a IPL e aplicando tudo o que é penalidade dentro da concessionária de fazer a manutenção. O que vai se ter nesse caso já definido, a solução é a única que está definida, que é a relicitação. Então, grau de investimento não vai haver. A gente está penalizando. Já venceu o quinto ano da concessão, que havia de estar duplicado o trecho todo. E o que a agência vem fazendo hoje é efetivamente multar e fazer as cobranças. O que depende hoje é essa regulamentação, que está em construção, para que a gente possa reprogramar uma licitação para ela.

Enquanto isso, nós vamos ter manutenções executadas pela concessionária até que a nova concessionária assuma. Nesse caso não cabe a revisão quinquenal, cabe, sim, a caducidade, mas é um processo que vai ser muito mais moroso. E a concessionária está disposta a ter essa rescisão amigável.

Como eu disse: por que eu falo nunca fizemos? Nós ainda vamos ver como vai ser esse processo, porque, para chegar à rescisão amigável, vai ter que ser colocada muita coisa na mesa. Uma delas é: o que vão cobrar de indenização? O que o governo vai penalizar? Enfim, é uma negociação que pode virar entrave jurídico e pode ainda brechar uma nova licitação. Então, no caso da 040, a Concebra, que pega grande parte do Estado de Minas a duplicação, nós temos aí... Ela estava muito confiante hoje que a revisão quinquenal sairia.

Por mais um motivo eu digo: hoje nós não temos segurança de aprovar uma lei quinquenal. Então, o Governo está voltando muito mais para a linha do critério da relicitação. Também está sendo penalizada, está sendo multada. E, de agora em diante, a cada fase que se constrói, nós não podemos dizer: "Ah, ele está desequilibrado, nós não vamos multar." Não tem isso. A agência está fazendo o seu papel. Mas a solução de imediato, Senador, vai ser – de imediato que eu digo é a longo prazo – a nova construção de uma nova licitação.

Primeiro, nós temos que ver a nova regulamentação em quanto tempo sai. E eu acho que está no finalmente. Aí nós vamos partir para a negociação. Chama-se devolução amigável. Vamos chegar a um consenso. Se não chegar em consenso, aí, Senador, vai ser caducidade.

A Concebra tinha a expectativa de uma revisão quinquenal para reequilibrar o contrato, coisa que a 040, a Invepar já descartou. Para essa já está efetivamente protocolada a sua devolução.

A questão da ferrovia de investimento cruzado, pessoal, é lógico que a gente não olha muito o lado político da região. O que está se tentando fazer com isso? É uma forma criativa que o gestor público está buscando de conseguir recursos para investir na infraestrutura. O Governo hoje não tem capacidade e não tem infelizmente o poder de investir. O que é o investimento cruzado? A gente não olha do lado técnico. Nós não olhamos a ferrovia "Ah, a ferrovia de Minas Gerais, a ferrovia de São Paulo." Não. A gente olha o sistema como um todo.

Veja bem que, no caso da renovação da Vale, nós estamos falando de um investimento, nessa renovação, de quase 10 bilhões, sendo que vão ser destacado 2,6 bilhões para a construção da Fico, que é uma ferrovia importantíssima para o País. Não é que "Ah, vamos tirar de Minas; vamos tirar daquilo". A gente está olhando o sistema ferroviário como um todo. Isso também não é a agência quem define. Isso é uma política de governo, em que é dada uma política de governo e nós estamos construindo as soluções. Acho que é uma maneira que o Governo está buscando de ter investimento sem ter de arcar com o investimento para o qual hoje ele não tem capacidade.

Veja bem: vai-se implantar uma outra ferrovia? Vai. Qual é obrigação do concessionário? Vai ser construir a ferrovia. Depois, o que ela vai virar? Uma nova concessão, nova outorga. Então, com essa nova outorga, vamos buscar outras alternativas, vamos pensar em Açailândia/Barcarena. Não é que está...Ela estava no programa de logística; ela não se mostrou com viabilidade. Mas, veja bem, não está descartado a gente buscar novas soluções para ela. O problema do Brasil é a gente ter corredores onde a gente consiga melhorar a condição do escoamento das nossas produções.

Então, o investimento cruzado...Eu sei, porque eu já recebi vários: "Ah, isso tem que ficar no meu Estado". Nós, agência, e nós, Governo, como política, estamos olhando a ferrovia como um todo. Não estamos olhando-a por região. Foi uma forma, na minha opinião, muito inteligente para que a gente consiga buscar investimento.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – Mas às vezes não justa, não é, Presidente?

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Não justa e não atinge o objetivo, porque, na verdade, os senhores concentram nas mãos de poucas empresas...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Mas veja bem: não é que está esquecido...

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) –e não dá escoamento de produção nenhum.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Nós temos mais 7 bilhões de investimento, neste momento e, depois, com novos recursos, nós vamos...Veja bem...

Pessoal, a gente tem que pensar na ferrovia com viabilidade. Não que não haja necessidade. Necessidade nós temos no País inteiro, mas a política definida pelo Governo foi de ter esse investimento cruzado. Ela já está definida? Não. Ela está sendo estudada, ela está agora no plano de renovação da outorga que será enviado; a agência está terminando esses estudos. E vai para o Ministério dos Transportes; do Ministério dos Transportes, vai para o Tribunal de Contas; depois que o Tribunal de Contas avaliar, passar por voto dos seus Ministros, aí, sim, torna-se definitiva a assinatura dessa renovação.

Hoje a única que está pronta para ser assinada é a malha de São Paulo. Esta já passou por todos os estágios. O Tribunal de Contas fez oito diligências, avaliou o projeto de cabo a rabo. São 5 bilhões de investimento, e o tribunal está finalizando. Não sei qual será a decisão do tribunal, se irá pedir mais alguma coisa, mas, pelo nível de diligência, a gente acha que dentro de trinta a sessenta dias poderemos assinar essa primeira. O restante está em análise, em estudo. Não está fechada a questão. Mas a diretriz que estamos construindo é nessa linha.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – Dr. Mário... Permita-me, Presidente, dar uma palavrinha rápida.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Pois não, Senador Zequinha.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA. Para interpelar convidado.) – Quando o Governo Federal, anos atrás, pensou logística no Brasil, foi inevitável a construção da Belém-Brasília. Quer dizer, hoje, em tempos modernos, a concepção é outra. Não é Belém-Brasília... Vai até certo ponto e vai para o Nordeste. Há controvérsia com relação a essa questão da não viabilidade para aquela região.

Claro que eu sei que o Porto de Barcarena não é um porto de um grande calado, mas é um porto que dá condição de fazer a coisa acontecer. Então, não concordo com V. Exa. que...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Não. Desculpe. Eu usei o termo... Não é que não havia viabilidade...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – Não é? Não posso concordar, não posso concordar que...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Perfeito. O senhor até me desculpe. Eu...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – ... não haja viabilidade na Ferrovia Açailândia-Barcarena.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Inclusive o Governo estudou uma alternativa...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – Isso é um retrocesso...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... de uma ferrovia ligando... Parece que havia um projeto até do próprio Governo do Estado do Pará.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – É. Nós temos alternativa numa ferrovia estadual lá.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Estadual. Perfeito.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – Ela diminuiria...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Isso também estava tentando se construir.

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – Exatamente.

Toda aquela distância poderia se resumir, se conseguirmos investidor para fazer essa estadual, para ligar uma na outra, em 58km ...

(Soa a campanha.)

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – ... que é Açailândia a Rondon do Pará. Aí sim, você ligaria. Mas é preciso se refazer essa concepção de que não há viabilidade nesse trecho, pelo amor de Deus.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Senador, eu peço desculpa pela palavra viabilidade...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Eu vou pedir a compreensão dos nossos colegas Senadores e do nosso Diretor-Geral também – já são 13h18 – para otimizar as respostas, para a gente tentar concluir a nossa audiência pública, senão ela não...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – O que faltar eu mando por escrito.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Sr. Presidente, é porque ele está colocando...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Pois não.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – ... e aqui a Senadora Kátia colocou muito bem que nós estamos replicando um modelo que não deu certo. Nós estamos buscando novos investimentos para uma nova malha num modelo que concentrou nas mãos de poucos, que não deu certo, que precisa ser revisto. Nós podemos buscar novos investimentos, tomara que permitam, com outra concepção.

Se a Norte-Sul, por exemplo, poderia ter sido concessionada a 10 bilhões, e não os 2,8, como está aí, nós deixamos de trazer para o nosso País quase 8 bilhões que seriam muito bem-vindos.

Então, a nossa discussão aqui é o seguinte: o modelo que nós aplicamos há 30 anos – que a gente quer replicar agora, num novo contrato de 40 anos –, que não deu certo, não é possível que a gente possa pensar de uma outra maneira, num novo marco para isso?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senadora Kátia, para uma breve intervenção.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Presidente, eu peço um pouquinho de paciência, só para a gente não precisar chamá-lo aqui novamente, porque talvez a gente tire um pouco das dúvidas hoje. Nós já estamos acostumados a comer 2h da tarde mesmo.

Zequinha e Senador Carlos, essa é Carajás. O fato de fazer a ferrovia de Açailândia para Vila do Conde, ou Barcarena, é do interesse nacional. É porque a VLI não quer tirar a carga dela, ela quer que a carga vá toda por Itaqui. Itaqui é um porto maravilhoso, é o de maior calado da América Latina, mas Itaqui é interessante para aqueles produtores, aqueles exportadores que querem ir para Europa e Roterdã, porque, de fato, são cinco dias a menos do que se for por Santos ou por Paranaguá. Agora, aqueles exportadores que querem ir para a China querem ir por Barcarena ou Vila do Conde, porque pelo Canal do Panamá é muito mais perto para chegar à China. Qual é o único probleminha – pequeno – que há no Porto de Vila do Conde, em Barcarena? Há um banco de areia que precisa ser derrocado. Se derrocar, passa Super Panamax, não precisa nem fazer o *top off* no Canal do Panamá – transbordo de navio menor para maior. Se derrocar essa areia do seu porto no Pará, acabou o problema, chegarão navios de todos os tamanhos, dos mais gigantescos, porque já está próprio para atravessar para...

O Brasil não pode focar nas empresas. É claro que as empresas têm que ter lucro, é claro que nós precisamos das empresas...

(Soa a campanha.)

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Elas são importantes, mas o *top*, o número um é o gigantismo deste País e da sua produção. Isso é que tem que estar em primeiro lugar.

A carga dá, sim. Vamos disputar é preço. A concorrência é esta: vamos disputar preço, quem é que paga melhor. O preço, o custo de 1 mil toneladas em 1km de ferrovia é de R\$6, o custo operacional. Eles estão cobrando de 60% a 90% do custo do frete rodoviário. É R\$26 o custo operacional, não é o preço de mercado. Então, é uma diferença monstruosa que está castigando a competitividade do País.

Então Carajás aqui cercou seus portos lá – seus não, pois são nossos, porque nós precisamos sair por lá. E a Vale obrigou o Governo a tirar Açailândia a Barcarena do projeto.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Senadora, a senhora colocou um ponto interessante aqui. Nós temos o Vale do Aço...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – ... em Minas Gerais, onde as indústrias siderúrgicas não podem utilizar a linha férrea por conta, infelizmente, da reserva de mercado para uma empresa só. O que elas fazem? Colocam umas bobinas em cima de caminhões, jogam na BR-381 – inclusive, ela não foi objeto aqui –, que mata, que é chamada de rodovia da morte por causa da quantidade de caminhões escoando a produção, pois a linha férrea só serve para minério durante a noite.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O tema é realmente interessante...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – É interessante, mas só para lembrar o nosso Presidente, Mario...

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Eu tenho até que pedir desculpas...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senador Zequinha, eu vou pedir que...

O SR. ZEQUINHA MARINHO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PSC - PA) – A melhor localização de porto no Brasil chama-se Barcarena, Vila do Conde. E só para complementar aquele negócio da inviabilidade: você não faz costa, está de frente; lá na frente, você pende para a direita ou para a esquerda, vai para a Europa ou para os Estados. Como é que não dá viabilidade um negócio deste?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Eu que coloquei errado, desculpe-me.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O tema, realmente, é intenso, o debate é franco. Eu acho que nós não vamos encerrar este debate nesta audiência de hoje, vamos convidar o Diretor-Geral para voltar aqui. E, mais do que o Diretor-Geral também, eu acho que o Ministro Tarcísio... Na última ocasião em que aqui esteve, nós fizemos um trato com ele de que viria para falar justamente sobre o modelo de concessões e essa questão das nossas ferrovias.

O Senador Jean Paul está fazendo uma relatoria importante nesse segmento, nós poderíamos aproveitar o tema de V. Exa., trazê-lo aqui e fazer esse debate franco, aberto, com a presença do Ministro Tarcísio também. Vamos ajustar a agenda e fazer a convocação.

V. Sa. tem a palavra para as conclusões.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Vamos lá. Desculpe, a questão da viabilidade, o termo que falei foi infeliz. Veja bem, ele não está descartado em hipótese alguma; ele vai entrar numa outra situação. Eu entendo a posição, lógico, como a Senadora diz, problemas de dragagem, enfim. Só que, dentro do modelo desenhado, saiu do plano de logística. Não foi a agência que tirou, repito, isso vem como diretriz.

Eu tenho que discordar um pouco, Senador, de que a gente está repetindo o modelo. Esses contratos que estão sendo renovados agora, nesses contratos, praticamente, o concessionário faz o que quer, porque é uma licitação de mil novecentos e nada perdurando até hoje. Dentro dessa renovação, a regulamentação e a regulação que a agência, o poder que ela vai ter, questões de penalidade, a questão de investimento, ele muda... Não é que estou renovando, estou mudando totalmente a condição do contrato no qual o Governo, a agência vai ter poderes sobre a concessionária. Como disse o próprio Senador: hoje a agência, não só nas renovações como na nova concessão, o poder de regulação é da agência. A agência tem o poder, isso está muito claro no edital.

A questão da Senadora, o direito de passagem está previsto na cláusula do contrato por cinco anos, podendo ser prorrogado.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Senadora, o contrato, estou sem ele aqui...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Eu te dou ele aqui.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – O contrato prevê a garantia do direito de passagem com os requisitos técnicos pré-definidos, tarifa teto e capacidade mínima. Isso está garantido cinco anos, cinco anos, sendo que há já o compromisso assinado com o Ministério Público de renovações. Não dá para a gente estudar demanda de daqui a 20 anos...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Presidente, Presidente, desculpa, eu acabei de ligar para dois procuradores da República, daqueles que têm o maior orgulho dos TACs, dos TCs que assinam. Nenhum TC e nenhum TAC pode se sobrepor a contrato. No contrato, está escrito cinco anos. Não tem que faça, Ministério Público e ninguém que enfie num contrato o que não foi escrito.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Mas a regulamentação da agência garante isso.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Não, não, não garante, não senhor.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Garante, garante, Senadora. A regulação da agência garante.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Não garante, não. Se garantisse, ninguém entrava na concessão. Por que eles não quiseram assinar o aditivo com o senhor? Por que eles não assinaram e vocês assinaram unilateralmente?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – E o que aconteceu? A agência fez unilateral e eles são obrigados a cumprir.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Mas são obrigados como, se não está pactuado, os dois não assinaram? Como assim?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Já está em vigor.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Gente, nem os cinco anos são garantidos, porque foi assinado unilateralmente. A não ser que eles assinem agora, mas não assinaram, e isso tirou a competitividade de outros estrangeiros investirem.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Nós temos que trazer o Ministro Tarcísio aqui o quanto antes.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Desculpe, rapidamente, só para completar...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senador Jean Paul.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Uma colocação aqui ingênua da minha parte, porque eu fico espantado com o regime de ferrovia de vocês – e estou colocando de vocês porque sou da área de petróleo, em que tudo isso aí funciona perfeitamente –, eu fico impressionado com a precariedade regulatória do sistema de ferrovia do Brasil, Presidente. É absolutamente inconcebível que a gente tenha monopólio natural com cinco anos de preferência. O direito de preferência, o direito de acesso é inerente ao monopólio natural. Tem monopólio natural, tem direito de preferência; o que será regulado é a quantidade. Agora, validade para direito de preferência, eu nunca vi isso. Direito de preferência, não, direito de passagem. E direito de preferência também, uma coisa é complemento da outra.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Esses cinco anos garantem a autorização para os operadores independentes.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Outra coisa que nunca...

(Soa a campanha.)

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – ... vi é regular isso por um contrato bilateral. A Agência tem poder de colocar uma... Como é que chama lá, portaria, na ANTT?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Resolução.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Resolução e acabou.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Mas está feito.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Isso aqui que o pessoal tem que assinar para valer... É resolução e acabou. Livre acesso.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – A agência tomou a atitude unilateral e há a resolução.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Desculpe se eu estiver sendo ingênuo, mas realmente é um absurdo.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Mas o poder da agência, da regulação... Como o senhor mesmo disse, a agência tem esse poder.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Eu acho que vocês deveriam olhar com muito cuidado linha de transmissão e dutos, oleodutos, gasodutos e polidutos.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) – O edital já veio junto com o contrato. Então, quando abriu o edital vencedor, já saiu com o contrato novo. É escrito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – V. Sa. tem dois minutos para concluir a manifestação.

Ao final, farei brevemente as perguntas dos internautas.



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – A rodovia VIABAHIA também estava na linha da revisão quinquenal, mas, como não temos ainda a garantia jurídica, o que estamos fazendo é aplicando as penalidades, cobrando. Ela teve uma liberação parcial do BNDES com o aumento, se eu não me engano, da tarifa do ano passado, começou a retomar algumas obras, mas também está totalmente defasada dos seus investimentos.

Eu acho que a concessionária que mais levou multa foi a VIABAHIA, e leva até hoje, dentro da ANTT. Nisso não está lá a obra; mas caso não se chegue, vai para a caducidade ou para a devolução amigável, dentro dos critérios. Para a revisão quinquenal infelizmente nós não temos a segurança jurídica, mas é uma coisa ainda para a gente debater. Repito: seria a solução ideal, mas a sustentação jurídica não é garantida.

Então, nós vamos hoje na linha da relicitação. No caso de algumas, vai ser caducidade.

Sobre a FCA. É a que, dentro da...

(Soa a campainha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... análise dos estudos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Ela já está em novos estudos para nova licitação.

Quando à FCA da rodovia é a que está mais atrasada, nós estamos terminando. Já tivemos... Vamos marcar audiência pública para o início do meio do ano, mas é que está mais atrasada dentro das outras, que já estão praticamente com todos os estudos prontos e o plano de outorga a serem encaminhados para o Ministério, para, do Ministério, ir ao TCU. Mas na FCA ainda nós estamos um pouco crus, Senador. Mas já estão também em total desenvolvimento pela Agência e pela EPL esses estudos.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) – Há uma diferença, Presidente Marcos Rogério, V.Exa., que é especialista, eu não entendo, não sou engenheira, e sinceramente... Mas, por que para a Belém-Brasília, a 153, que foi licitada não faz quatro anos, teve que se fazer o estudo de novo? Esses estudos são uma fortuna incalculável. O que muda em três anos?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Ah, muda! Muda, Senadora.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – É mesmo?!

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – A deterioração de rodovia, isso...

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – É duplicação.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Eu sei. Mas nós temos de ver todas as condições.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO) – Meu Deus, o Tocantins é plano igual uma mesa.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Mas isso está bem adiantado. É que o processo de caducidade demorou mais de dois anos.

Outra coisa...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Senador Jaques, as suas perguntas.

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA. *Fora do microfone.*) – E a Fiol?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Para a Fiol já foi feita audiência pública...

O SR. JAQUES WAGNER (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - BA) – Em outubro do ano passado.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Isso. Estamos finalizando. Vamos encaminhar no próximo mês, para o Ministério dos Transportes, o plano total para ser pedida a autorização para o TCU. Para Ferrogão e Fiol o leilão ainda sai este ano.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Jean Paul.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Meio minuto: Transnordestina, quadrado de dentro.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Transnordestina são duas ferrovias, a FTL e a TLSA. Uma já está com processo de caducidade aberto.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Perfeito.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – E para a outra nós estamos autorizando, neste mês, a abertura do processo de caducidade.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN) – Obrigado, diretor.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) – A CSN?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – É.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Meio minuto.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Senado Independente/PDT - TO. *Fora do microfone.*) – Já caducou?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Não. Abriu o processo de caducidade para um deles. E o outro vai ser aberto no próximo mês.

O SR. CARLOS VIANA (PSD - MG) – Sr. Mario, 381 está pronta ou não está para concessão?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – A 381 está em estudo.

Se faltou alguma pergunta, eu posso responder por escrito, viu, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Deixe-me fazer aqui, até para ser leal com os nossos internautas que mandaram perguntas... Há duas que foram selecionadas.

Do Urubatan Silva, do Distrito Federal. Ele quer saber sobre segurança jurídica do investidor privado: "Qual a segurança jurídica que o investidor privado terá para construir a sua ferrovia? A Transnordestina é um caso de concessão reversível? Como se encontra a questão da Ferrovia Transnordestina, o impasse em torno das obras paradas e devolução da concessão? Está resolvido?"

São as perguntas do Urubatan.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Bom, da Transnordestina, o inadimplemento dela foi constante, tanto que eu acabei de dizer que já foi aberto, numa delas, o processo de caducidade; na outra, nós estamos autorizando. Aí, sim, com a caducidade, vamos ver o que nós vamos construir para o término dessa ferrovia.

Ela não é reversível. Os investimentos, infelizmente, não...

(Soa a campainha.)

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – ... foram concluídos e partimos para o processo de caducidade.

Então, isso será uma análise de um novo investimento para o qual nós ainda não temos a equação finalizada.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O.k.

A Andressa Batista, do Amazonas: "Por que a Rodovia Norte-Sul não é prioridade para o transporte de cargas e passageiros? O modal no Amazonas é o aquaviário; haverá mudanças?"

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Veja bem: a Agência só cuida das rodovias concedidas. Essa gestão é do Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit).

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Eu faço aqui algumas, em cima do que... Muitos Senadores já perpassaram por esses temas, mas eu perguntaria a V. Sa. objetivamente: o Presidente Jair Bolsonaro afirmou ontem que determinou a suspensão da instalação de 8 mil radares de velocidade nas rodovias federais. Qual a posição da ANTT sobre esse assunto?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – É uma ótima pergunta. Hoje, muitos desses 8 mil radares são todos do Dnit, que tem uma malha muito grande. Hoje, nos nossos 9.700km, a ANTT tem 633 radares em operação, totalmente estudados, com plano, com projeto, aprovados pela polícia. Hoje, se eu quiser pôr um radar na rodovia, eu não posso pôr, eu tenho de submeter a um projeto e a uma aprovação da autoridade de trânsito.

Então, veja bem, no caso das concessionárias, não temos esse problema. Para esses 8 mil radares – o que é uma previsão de instalação pelo Dnit – o Presidente pediu a suspensão até que se esclareça ou que se faça uma reanálise. No caso da

ANTT, existem mais pedidos de radares, porém, em função até do posicionamento do Presidente da República, nós vamos fazer uma reavaliação. Radar bem instalado é condição de salvar vidas, é questão de você monitorar a rodovia. E existem, infelizmente, às vezes, por causa da geometria, certas condições em que o radar é necessário.

Então, os 8 mil radares não cabem à Agência. Hoje, cabem, sim, novos radares. Em função disso a gente vai fazer uma reavaliação, uma reanálise.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O.k.

O Programa de Parceria de Investimento (PPI) tem feito estudos para definir as diversas concessões na área de infraestrutura, inclusive nas rodovias. Como cabe à ANTT propor os planos de outorga, a agência tem trabalhado junto com o PPI? Que papel a ANTT está exercendo em relação a essas novas concessões? E essa pergunta é pertinente justamente por esse ambiente de discussão que nós temos aqui.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Hoje, quando se qualifica uma rodovia ou uma ferrovia para a concessão, é feito um trabalho conjunto: PPI; Ministério da Infraestrutura, através das suas secretarias; EPL, que faz todo o estudo de investimento, e ANTT, com regulação e montagem do edital, e, depois, fiscalização e o acompanhamento. Então, é uma tarefa em conjunto de todos esses órgãos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – A ANTT tem participação efetiva nisso?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Efetiva total, porque ela que faz a concessão.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O.k. Como estão as conversas com os caminhoneiros, para evitar que tenhamos uma nova greve do setor? O piso para o frete rodoviário de cargas está sendo respeitado? A lei que criou o piso efetivamente resolveu o problema?

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Veja bem, eu coloquei aqui, no início da minha apresentação, que os caminhoneiros... Até a pedido do nosso Ministro, nós vamos intensificar a nossa fiscalização. Nós já fizemos, desde que a lei está valendo, mais de mil autos de infração. Existe, sim, uma tabela de preços e um critério de penalidades os quais a agência está adaptando; ela está criando novas condições. Inclusive, contratamos a USP para fazer um estudo muito abrangente e já marcamos cinco audiências públicas, no Brasil inteiro, para discutir o complemento dessa lei – vamos dizer assim –, as novas metodologias que estaremos aplicando nessa lei.

Inclusive, já foi discutido amplamente com a sociedade, com os caminhoneiros, e teremos cinco audiências públicas em maio.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – O.k. Bom, eu quero agradecer aos Senadores e às Senadoras que participaram efetivamente dessa audiência de hoje, dessa reunião importante; agradecer a todos os diretores, todos os técnicos, todos os servidores da ANTT. E, de modo especial, agradecer ao Diretor-Geral Mario Rodrigues Junior, que comparece aqui por tanto tempo e se propõe a responder as perguntas dos Senadores e apresentar as ações da ANTT junto à Comissão de Infraestrutura.

Então, mais uma vez deixo aqui o nosso registro de agradecimento sincero. Nós teremos outras oportunidades para retomar essa agenda, essa pauta. O tema, como visto aqui, não se esgotou. Quem sabe, para uma questão de melhor aproveitamento, traremos o Ministro. Fazemos uma audiência com ele e, na sequência, se for necessário, a gente pactua novamente a vinda da agência à Comissão de Infraestrutura.

Mais uma vez, nossos agradecimentos.

O SR. MARIO RODRIGUES JUNIOR – Muito obrigado.

Nós, mais uma vez também, colocamo-nos à disposição a qualquer momento; a qualquer hora estaremos sempre presentes aqui.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/DEM - RO) – Agradeço aos demais diretores também, que aqui compareceram e ficaram até agora, nesse sacrifício praticamente de um jejum matinal.

Por fim, convoco a próxima reunião, a ser realizada no dia 9 de abril, terça-feira, às 11h da manhã, neste plenário.

Não havendo mais nada a tratar, está encerrada a reunião.

(Iniciada às 11 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 39 minutos.)



ANEXO 4

Reunião do Diretor-Geral da ANTT (26/03/2019)

Reunião do Diretor Geral da ANTT – Dr. Mario Rodrigues com o Senador Esperidião Amin e Deputada Federal Angela Amin.

Data: 26 de março de 2019

Pauta : Contorno Viário da Grande Florianópolis – BR -101

Presenças: Dr. Mario Rodrigues – Diretor Geral da ANTT

- Diretor da ANTT

- Diretor da ANTT

Dr. Marcelo Alcides – SUINF – ANTT

Senador Esperidião Amin – Progressistas – SC

Deputada Angela Amin – Progressistas – SC

Amaro Lucio da Silva – Chefe de Gabinete do Senador E. Amin

Maria José Xavier – Assessora da Deputada Angela Amin

Tópicos para resposta:

1. Projeto Executivo – Trecho Sul – situação

Considerando o trecho o Sul, o segmento entre o entroncamento do Contorno com a BR 282 e BR 101, informamos que os projetos estão aprovados em nível funcional (lembrando que essas obras não ensejarão reequilíbrio na tarifa, então não há necessidade de análise de orçamento) agora iniciarão as tratativas de desapropriação onde for necessário.

O projeto do entroncamento da 101 é acordado anteriormente.

A ANTT irá realizar as Declarações de Utilidade Pública (entroncamentos), depois a Concessionária realizada a negociação para desapropriação, se houver acordo entre as partes, ganharemos tempo.

2. De quem depende o início das obras no trecho sul

A execução da obra de implantação das duas pistas de tráfego depende de material para aterro, que será proveniente da escavação dos túneis, mas as obras de arte em concreto não dependeriam, então com a finalização da desapropriação poder-se-ia iniciar a execução nos entroncamentos da BR 101 e BR 282.

3. Questão da tarifa (TCU, etc)

Levamos ao TCU, uma proposta de inclusão de parte (+/-25%) dos investimentos previstos na execução dos túneis na revisão tarifária que está em andamento, de forma que parte do aumento previsto na tarifa devido ao novo traçado do Contorno entrasse em vigor, e os valores restantes fossem incorporados de acordo com a execução.

Entendemos que essa ação, atenderia demanda da Concessionária relacionada a seu fluxo de caixa, e daria segurança a ANTT sobre eventuais inexecuções, porém o TCU indicou que tal ação poderia ser questionada, o que prejudicaria o cronograma.

4. Quando será iniciada a obra do trecho sul?

Com os projetos aprovados e desapropriações realizadas, como informado anteriormente, não haveria impeditivo para a ordem de início, ocorre que essa ordem poderia ser questionada pela Concessionária, principalmente pela questão da licença ambiental, já que o início imediato demandaria material de empréstimo, que não viria dos túneis, e quando estes fossem escavados deveriam haver bota-foras para receber o material da escavação.

Questão dos túneis – As obras serão segmentadas ou atacadas na íntegra?

Já finalizamos a separação dos projetos, as obras poderão ser atacadas em separado, essa é a expectativa.

5. Como está a análise dos Projetos dos Túneis?

Preciso atualizar a informação.

(Qual a participação do Laboratório de Trânsito da UFSC?)

O Labtrans/UFSC é o responsável pela análise dos projetos e orçamentos, considerando o volume de projetos de outras concessões, a ANTT realizou a parceria para buscar maior agilidade na análise, de forma a minimizar os atrasos já estabelecidos no cronograma.

6. Sobre aditivo ao contrato com a Concessionária qual a posição atual?

Será realizado um aditivo para oficializar a nova obrigação contratual, considerando a alteração do traçado do Contorno, essa ação visa estabelecer segurança jurídica ao processo.

7. Sobre a ida do Diretor Geral e Diretores (e o Superintendente da SUINF) A Florianópolis ou Canteiro de obras. Quando?

Em 30/04/2019 o SUINF estará em Florianópolis em audiência na Justiça Federal sobre ação imposta pela Prefeitura de Palhoça sobre as obras do Contorno, no dia anterior haverá inspeção no trecho.

8. Sobre entroncamento com a Br 282 e autorização de obras geradoras de polo?

Conforme informado, projeto aprovado, processo de DUP em andamento.

9. Terceira faixa – no trecho da Br 101 São José – Palhoça

O projeto será o mesmo executado no sentido contrário, de forma que a análise será mais rápida e orçamento menor.

Foi realizada reunião com PRF sobre o tema, onde está acertado a solução descrita acima.

10. Pontes de Balneário Camboriú

A ponte no sentido norte está em obras, a do sentido sul, o orçamento apresentado pela Concessionária está em auditoria pela ANTT, foi apresentado valor próximo de 10 milhões de reais.

11. (Extra-pauta) – Ponte Capivari de Baixo-Tubarão Br 101 Sul – trecho a ser concedido.

A obra não foi incluída na concessão, na próxima semana disponibilizo o relatório.

ANEXO 5

Cronograma de obras para final de 2021 –
entregue 09/05/2018

Contorno de Florianópolis

Condição Atual
Planejamento das ações

TEMA:
Principais impactos no cronograma de obras



Maio de 2018





Cronograma Geral

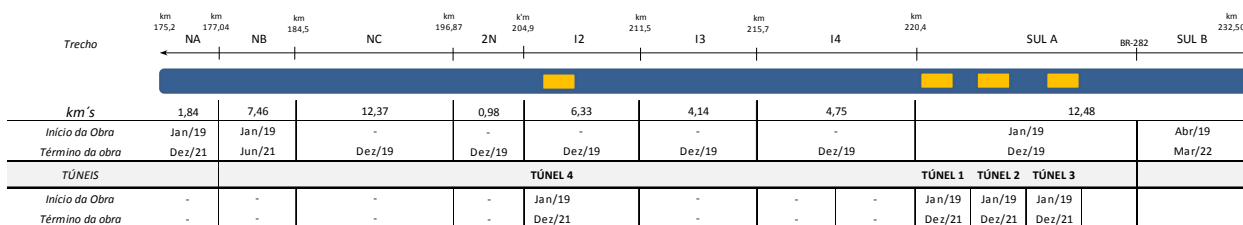
Trecho	Km		Responsabilidade	2018				2019				2020				2021				2022			
	Inicial	Final		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
ENTROC. BR-101/SC NORTE	176,80	176,80	ANTT/IBAMA Concessionária																				
NORTE A	175,20	177,04	ANTT/IBAMA Concessionária																				
NORTE B	177,04	182,50	ANTT/IBAMA Concessionária																				
INTERMEDIÁRIO 2	204,90	211,54	ANTT Concessionária																				
TUNEL 04	207,49	208,32	ANTT Concessionária																				
INTERMEDIÁRIO 4	215,68	220,43	ANTT Concessionária																				
TRECHO SUL (Tronco+T1+T2+T3)	220,43	234,00	ANTT Concessionária																				
ENTROC. BR-282/SC	228,90	228,90	ANTT Concessionária																				
ENTROC. BR-101/SC SUL	234,00	234,00	ANTT/IBAMA Concessionária																				

Observações

- A efetivação do cronograma de obras acima é vinculada a conclusão das etapas pela ANTT e ALS.
- Novos repactuações de prazos podem ser necessários em função dos processos e resultados das análises entre as partes

4

Cronograma Geral



Observações

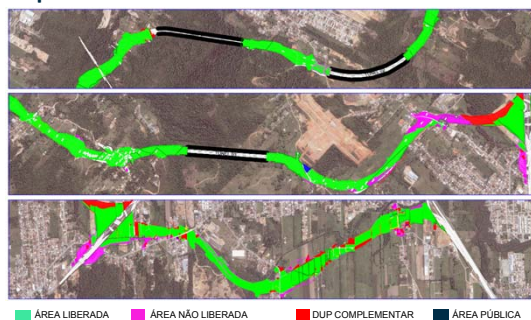
- Novos repactuações de prazos podem ser necessários em função dos processos e resultados das análises entre as partes
- Os processos de desapropriação podem influenciar no cronograma, em função das dificuldades encontradas para a liberação das áreas

Trecho	Km Inicial	Km Final	Responsabilidade	2018	2019	2020	2021	2022
ENTROC BR-101/SC NORTE	176,80	176,80	ANTT/BAMA Concessionária					
NORTE A	175,20	177,04	ANTT/BAMA Concessionária					
NORTE B	177,04	182,50	ANTT/BAMA Concessionária					
INTERMEDIÁRIO 2	204,90	211,54	ANTT Concessionária					
TUNEL 04	207,49	208,32	ANTT Concessionária					
INTERMEDIÁRIO 4	215,68	220,43	ANTT Concessionária					
TRECHO SUL (Tronco+T1+T2+T3)	220,43	234,00	ANTT Concessionária					
ENTROC BR-282/SC	228,90	228,90	ANTT Concessionária					
ENTROC BR-101/SC SUL	234,00	234,00	ANTT/BAMA Concessionária					

5

Desapropriações

Escopo Atual



Condição Atual

TRECHO	NORTE	INTERMEDIÁRIO	SUL	TOTAL
TOTAL DE ÁREAS	219	243	556	1018
LIBERADAS	217	227	399	843
A LIBERAR	2	16	157	175

Ações futuras

- Abertura de agenda no CEJUSCOM via Concessionária, evitando o retrocesso nos processos de desapropriações
- Continuidade dos processos de DUP complementares, com a aprovação dos projetos funcionais

Riscos

- Risco de não efetivação do acordo, retornando o processo para Vara Federal
- Flutuação dos valores anteriormente levantados nos laudos, exigindo a elaboração de novos laudos de avaliação

6

APOIO DO FÓRUM

- Desembaraço das desapropriações
- Redução do tempo de análise pelo Órgão Ambiental
- Desconstrução do embargo das áreas próximas ao entroncamento do Km 220, da BR-101/SC

7



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

Trecho Norte A – km 175+200 ao km 177+040

Escopo Atual



- Foi necessária a adequação do projeto executivo apresentado na proposta comercial da ALS, em função da ação impetrada pela Proactiva
- Ajustes ao traçado originalmente previstos, com o afastamento do aterro

Atividades em execução

- Em fase de complemento de licenciamento ambiental (ALS): Processo nº 02001000869-2019 16
- Será necessária nova apresentação ao IBAMA para retificação do projeto anteriormente aprovado
- Prazo estimado: Maio/18

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018				2019				2020				2021				2022			
		2	3	4		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Projetos e orçamentos*	ANTT ALS																				
Licenciamento ambiental	IBAMA ALS																				
Desapropriação	ANTT ALS																				
Execução de obras	ALS																				

* Quando couber

Possíveis riscos

- IBAMA solicitou a apresentação de relatório elaborado em conjunto com a PROACTIVA (falta assinatura) referente ao desmonte de rocha:
 - Reprovação do relatório pelo IBAMA, gerando novos comentários e adequações.
- Necessidade de reiniciar processo de contratação de construtora, em função dos atrasos não previstos.

8



Trecho Norte B – km 177+040 ao km 184+500

Escopo Atual



- Em atividades de terraplanagem, no segmento do km 180+900

Atividades em execução

- Serviços de terraplanagem
- Obras em andamento da Passagem Superior do km 182+500
- Obras em andamento da Ponte sobre o Gaseoduto km 183+170

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018				2019				2020				2021				2022		
		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
Projetos e orçamentos*	ANTT ALS																			
Licenciamento ambiental	IBAMA ALS																			
Desapropriação	ANTT ALS																			
Execução de obras	ALS																			

* Quando couber

Possíveis riscos

- Atraso na liberação do trecho entre os km 177+040 e 179+060
- Possibilidade de revisão da distribuição de material entre os km 179+060 a 184+500, causando impactos nas obras em andamento
- IBAMA solicitou a apresentação de relatório elaborado em conjunto com a PROACTIVA (falta assinatura) referente ao desmonte de rocha:

9



Trecho Norte C – 2N - Intermediário 2 – km 184+500 a km 211+543

Escopo Atual



- Em atividades de terraplanagem, no segmento do km 188+000

Atividades em execução

- Serviços de terraplanagem e drenagem, ao longo do segmento do km 184,5 ao km 211,5
- Obras em andamento das Passagens Inferiores dos km 186,0 e km 206,5
- Obras em andamento das Passagens Superiores dos km 188,2, km 191,2 e km 194
- Obras em andamento das Pontes sobre o Rio Biguaçu (km 196,0) e Ponte sobre o Gaseoduto (km 204,8)
- Obras em andamento da Interseção com SC 407 e Estrada Geral Três Riachos

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018				2019				2020				2021				2022		
		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
Projetos e orçamentos*	ANTT ALS																			
Licenciamento ambiental	IBAMA ALS																			
Desapropriação	ANTT ALS																			
Execução de obras	ALS																			

* Quando couber

10



Trecho Intermediário – Túnel 04

Escopo Atual



- Necessidade atendimento de condicionante ambiental para redução de área de desmatamento
- A ANTT via Concessionária vem questionando ao IBAMA quanto a real necessidade dessa obra

Atividades em execução

- Projeto e orçamentos concluídos
- Discussão de mérito quanto ao reequilíbrio econômico junto a ALS ainda em andamento
- Concessionária aguarda a decisão do reequilíbrio para o início das obras

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018				2019				2020				2021				2022		
		2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3		
Projetos e orçamentos*	ANTT ALS																			
Licenciamento ambiental	IBAMA ALS																			
Desapropriação	ANTT ALS																			
Execução de obras	ALS																			

* Quando couber

Possíveis riscos

- Definição quanto ao reequilíbrio, em função da necessidade de se fornecer novos argumentos à Procuradoria
- Necessidade de reestudar outros projetos executivos
- Aceitabilidade pela ALS dos valores aprovados pela ANTT para o projeto do Túnel (SICRO)

11



Trecho Intermediário 4 – Km 215+683 ao Km 220+434

Escopo Atual



- Trecho concluído na altura do km 216,8

Atividades em execução

- Obras em andamento, em serviços de drenagem, terraplenagem e pavimentação
- Detonação de material de terceira categoria, em execução

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018			2019			2020			2021			2022		
		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
Projetos e orçamentos*	ANTT ALS															
Licenciamento ambiental	IBAMA ALS															
Desapropriação	ANTT ALS															
Execução de obras	ALS															

* Quando couber

12



Trecho Sul A – Km 220+434 ao Km 228+100

Escopo Atual



- Necessidade de realização de Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA) pela ALS, considerando 6 traçados alternativos para atestar a maior viabilidade do traçado atual
- Projetos encontram-se na ANTT e aguardam a continuidade da análise

Atividades em execução

- Aprovação do Termo de Referência pela ANTT em Maio/2018
- Contratação e elaboração do EVTEA atendendo ao TR aprovado
- Prazo estimado: 45 dias (ALS)
- Tempo de análise: 60 dias (ANTT)

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018			2019			2020			2021			2022		
		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
Projetos e orçamentos*	ANTT															
	ALS															
Licenciamento ambiental	IBAMA															
	ALS															
Desapropriação	ANTT															
	ALS															
Execução de obras	ALS															

* Quando couber

Possíveis riscos

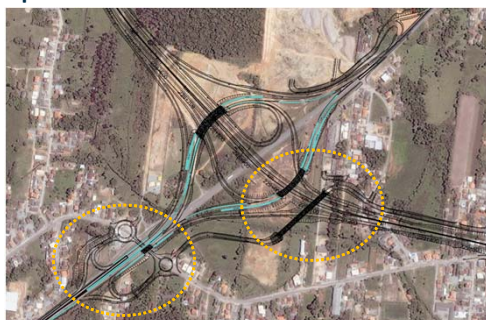
- Devido a demanda excessiva de atividades da SUINF, poderão impactar o cronograma
- Possível impacto no cronograma de liberação dos Decretos de Utilidade Pública nas proximidades do trevo de interseção com a BR-282
- Aceitabilidade pela ALS dos valores aprovados pela ANTT para o projeto do Túnel (SICRO)

13



Trevo da BR-282/SC – Km 228+900

Escopo Atual



- Reavaliação do funcional, visando a redução da desapropriação e impactos em vias municipais
- Projeto atual encontra-se em análise pelo DNIT

Atividades em execução

- Em análise pelo DNIT
- A ALS busca novas alternativas, procurando reduzir os custos com desapropriação e consequente impacto social
- Prazo estimado: 120 dias (DNIT)

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018				2019				2020				2021				2022		
		2	3	4		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3
Projetos e orçamentos*	ANTT ALS																			
Licenciamento ambiental	IBAMA ALS																			
Desapropriação	ANTT ALS																			
Execução de obras	ALS																			

* Quando couber

Possíveis riscos

- Atraso nas análises do DNIT, devido a demanda de atividades
- Necessidade de readequação do Projeto Executivo
- Atraso na aprovação de projetos junto a ANTT
- Atraso na liberação dos Decretos de Utilidade Pública junto ao trevo de interseção com a BR-282
- Dificuldade de atuar nas vias municipais, caso seja mantida a configuração acima

14



Trecho Sul B (Tronco) – Km 228+100 ao Km 234+000

Escopo Atual



- Traçado protocolado junto ao IBAMA para retificação da LI (Licença de Instalação) desde 2015

Atividades em execução

- Apresentação das justificativas técnicas pela Concessionária, em atendimento a análise da ANTT (projeto em aprovação)
- **Aguardando o parecer técnico e a retificação da Licença de Instalação pelo IBAMA**
 - Processo nº 02001.000869/2009-16
 - Protocolo nº 02001.020311/2015-03

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018			2019			2020			2021			2022		
		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Projetos e orçamentos*	ANTT															
	ALS															
Licenciamento ambiental	IBAMA															
	ALS															
Desapropriação	ANTT															
	ALS															
Execução de obras	ALS															

* Quando couber

Possíveis riscos

- Atraso das obras em função da aprovação do Trecho Sul A, pois o material dos aterros são provenientes dos túneis
- Demora maior na emissão da LI
- Dificuldade no acesso as áreas para a continuidade dos processos de desapropriação

15



Trevo da BR-101/SC – Km 234+000

Escopo Atual



Área do embargo judicial

Trombeta km 220 – BR-101/SC

- Reavaliação do funcional solicitada em 2014, devido a falta de movimentos de retornos
- Análise dos impactos referentes ao embargo judicial, o que dificulta a continuidade do processo de desapropriação
 - [Projeto – atendimento a ANTT](#)
 - [Vídeo – tráfego \(proposta\)](#)
- Ação Civil Pública: [ACP Nº 5020800-21.2015.4.04.7200](#)
- **Aguardando o parecer técnico e a retificação da Licença de Instalação pelo IBAMA**
 - Processo nº 02001.000869/2009-16
 - Protocolo nº 02001.020311/2015-03

Cronograma de atividades

Situação	Respons.	2018				2019				2020				2021				2022			
		2	3	4		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Projetos e orçamentos*	ANTT																				
	ALS																				
Licenciamento ambiental	IBAMA																				
	ALS																				
Desapropriação	ANTT																				
	ALS																				
Execução de obras	ALS																				

* Quando couber

Atividades em execução

- Desenvolvimento de atividades visando cumprir os questionamentos do Parecer Técnico de análise, quanto ao último projeto apresentado;
- Possibilidade de redução de prazo em caso de utilização do projeto revisado.

Possíveis riscos

- Atraso devido ao embargo judicial e licenciamento ambiental
- Necessidade de atualização do projeto executivo da proposta comercial, devido a atualização de normas.

16





ANEXO 6

Ação Popular E. Amin

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DIRETOR DO
FORUM DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE FLORIANÓPOLIS-SC.**

*“Não hei de pedir pedindo, senão protestando e argumentando;
pois esta é a licença e liberdade que tem quem não pede favor
senão justiça” (Padre Antônio Vieira).*

*“Porque ambos sabemos que ainda há juízes em Berlim” (O
moleiro de Sans-Souci).*

ESPERIDIÃO AMIN HELOU FILHO, brasileiro, casado, portador do Título Eleitoral n. 00573520906, CPF nº 005336109-15, Professor Universitário, no momento exercendo o mandato de Deputado Federal, com endereço profissional à Rua Alvaro de Carvalho, nº 267, 10º andar, Centro – Florianópolis - SC, vem à presença de V. Exa., por seu procurador adiante firmado (Doc.1), **com fulcro no art. 5º, inciso LXXIII, da Constituição Federal, combinado com as disposições contidas na Lei nº 4.717 de 29.06.65**, propor a presente

**AÇÃO POPULAR CONSTITUCIONAL,
C/PEDIDO DE LIMINAR**

contra a **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**, Autarquia Federal, com sede em Brasília – DF, por seu representante legal, na pessoa de seu Diretor Geral em exercício, **Jorge Luiz Macedo Bastos, Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, ex-Diretor Geral da ANTT, **Francisco de Oliveira Filho**, ex-Diretor da ANTT, **Mário Rodrigues Júnior**, ex-Diretor da ANTT, **Manoel Lucívio de Loiola**, Procurador Geral da ANTT, **Carlos Alberto São Tiago Hagstrom**, ex-Procurador Geral da ANTT, **Mário Mondofo**, ex-Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, **Rubens Narciso Peduti Dal Molin**, ex-Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias, **Wagner de Carvalho Garcia**, ex-Diretor da ANTT, **Ana Maria Leal Campedelli**, Parecerista Jurídico da ANTT, **Deuzedir Martins**, ex-Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias da ANTT, que poderão ser citados no Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, Capital Federal, contra a empresa **AUTOPISTA LITORAL SUL S/A**, na pessoa de seu Diretor Presidente **JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA FILHO**, brasileiro, casado, empresário, com endereço comercial na Avenida Santos Dumont, nº 935, Edifício Neogrid – Bairro Santo Antônio – Joinville – SC, CEP 889218-105, pelos fatos e fundamentos que pede vênica para expor.

I - DOS FATOS

01. Dentro do Programa de Concessão de Rodovias Federais, desenvolvido pela União, em agosto de 2007 foi lançado o *Edital ANTT nº 003/2007*, pelo Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT – que estipulava a CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA, além de fixar *a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração* do lote rodoviário constante do LOTE 07, BR-116/376/PR e BR 101/SC, trecho CURITIBA/FLORIANÓPOLIS, com extensão de 382,30 Km.

02. Após regular processo, foi o leilão vencido pela empresa AUTOPISTA LITORAL SUL S/A., culminando, em 14 de fevereiro de 2008 com a assinatura do respectivo *Contrato de Concessão* entre a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, e a Empresa vencedora (fls. 198/253 do Anexo I).

03. Cumpre salientar que a Rodovia **Mário Covas – BR 101** -, faz parte do **CORREDOR DO MERCOSUL**, interligando o



Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai, tem grande importância no desenvolvimento econômico e social das regiões por ela atingidas.

04. O trecho sul dessa Rodovia, de grande importância, por sua situação geográfica, em face do crescimento econômico, e o consequente aumento do fluxo de veículos, vem enfrentado gravíssimos problemas de represamento de tráfego nas Mesorregiões Norte do Estado: Joinville, Jaraguá do Sul, Porto de São Francisco do Sul; Vale do Itajaí: Navegantes, Itajaí, Balneário de Camboriú, Itapema; Grande Florianópolis, atingindo os municípios de Governador Celso Ramos, Biguaçu, Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara, São José, Santo Amaro da Imperatriz, Palhoça e Florianópolis, impactando a economia do sul do país e do Mercosul.

05. Em todos os trechos citados acima, existem pendências por parte da Empresa AUTOPISTA LITORAL SUL, tanto no aspecto de manutenção, melhorias, quanto no que diz respeito a expansões visando cumprimento das obrigações contratuais assumidas perante o Ministério dos Transportes e a ANTT, quando da assinatura do Contrato de Concessão do trecho Curitiba – Florianópolis.

06. Entre tantas obrigações que sistematicamente vêm sendo descumpridas pela Concessionária, consta a construção do contorno viário da Grande Florianópolis, que deverá ter como base o projeto de engenharia elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT, parte integrante do Plano de Outorga aprovado pelo Ministério dos Transportes, cujo trajeto tem início previsto no Km. 175, na altura do Rio Inferninho no Município de Biguaçu (Km zero do contorno), e término no Km. 222 da BR 101, proximidades do Rio Cubatão no *município de Palhoça*, com uma extensão de 47,33 (quarenta e sete quilômetros e trezentos e trinta metros), em pista dupla, englobando os *municípios de Governador Celso Ramos, Biguaçu, Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara, São José, Santo Amaro da Imperatriz, Palhoça e Florianópolis*, conforme mapa anexo.

Acrescente-se a isso, que contratualmente, esse Contorno, que já deveria estar sendo plenamente utilizado por toda a comunidade desde 12 de fevereiro de 2012, até a presente data sequer teve iniciadas suas obras.

07. Pois bem, por inexistir qualquer indício de obra no referenciado Contorno, e diante das insistentes notícias de que a Empresa Concessionária tentava, injustificada e ilegalmente, a sua redução para 33 Km, o Autor apresentou Requerimento, na Câmara

Federal (Doc.2), para que o Tribunal de Contas da União – TCU, instaurasse *auditoria*, visando **verificar a situação do Contrato de Concessão do Edital 003/2007**, assinado com a vencedora do referido *Leilão de Concessão*, AUTO PISTA LITORAL SUL S/A, no seguinte sentido:

“REQUERIMENTO Nº, DE 2011

(Do Sr. Esperidião Amin)

Requer, na forma do art. 71, IV e VII da Constituição da República, combinado com o caput do art. 117 do Regimento Interno desta Casa, seja instaurada auditoria do Tribunal de Contas da União para apurar o adimplemento do contrato de concessão rodoviária, no trecho Curitiba-Florianópolis, durante o período que vai de 15 de fevereiro de 2008 a 15 de fevereiro de 2011.

Senhor Presidente,

Requeiro a V. Exa., na forma dos incisos IV e VII do art. 71 da Constituição da República e nos termos do art. 117, caput do Regimento Interno desta Casa, seja colocado à deliberação do Plenário o presente requerimento visando à instauração de auditoria do Tribunal de Contas da União para apurar as receitas efetivadas e os investimentos realizados pela empresa concessionária do trecho de rodovias federais que liga Curitiba a Florianópolis, ao longo de três anos de concessão, de quinze de fevereiro de 2008 a quinze de fevereiro de 2011.

O referido trecho envolve a BR-101, no norte de Santa Catarina, e a BR – 376, no Estado do Paraná. Em quatorze de fevereiro de 2008 foi assinado pelas partes o contrato de concessão de vinte e cinco anos. A concessionária é a OHL-BRASIL. O mapa dessa concessão rodoviária é o seguinte: parte de Curitiba, atravessa, no Paraná, os Municípios de São José dos Pinhais, Guaratuba e Tijuca do Sul e vai ao Estado de Santa Catarina onde cruza diversos Municípios, como Joinville, Guaramirim, Barra Velha, Piçarras, Balneário Camboriú, Itapema, Tijucas, Governador Celso Ramos, Biguaçu, Florianópolis, Santo Amaro, para, no final, chegar a Palhoça.

Há cinco praças de pedágio no percurso citado, sendo uma no Paraná, em São José dos Pinhais, e quatro em Santa Catarina. Há vinte e oito cabines de cobrança de pedágio, somando trinta pistas de acesso, no Paraná, e oitenta e quatro cabines com noventa e seis pistas de acesso em Santa Catarina.

Segundo dados da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina, dos acidentes ocorridos ainda em 2008 no trecho Curitiba-Florianópolis, cerca de dez por cento ocorreram no Paraná e noventa por cento em Santa Catarina. Nesses acidentes, dez pessoas morreram no trecho paranaense e trinta e nove pessoas vieram a óbito no trecho catarinense.

Ainda segundo a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina, os investimentos previstos pela concessionária em 2008 deveriam montar R\$ 110.015.442,57; porém, os efetivamente realizados alcançaram apenas R\$ 97.265.283,84; os custos operacionais previstos para 2008 seriam de R\$ 38.203.468,94, mas os realizados somente chegaram a R\$ 24.714.527,52. Registra-se também aumento significativo da



receita da concessionária, 25,2%, se se comparam os terceiros trimestres de 2009 e 2010.

Por último, mas não menos importante, vale lembrar que o contrato de concessão previa a construção de dois Contornos. O Contorno Leste de Curitiba e o Contorno Rodoviário da Região Metropolitana de Florianópolis. O primeiro já foi construído, mas nem sequer se iniciaram as obras do segundo. O projeto do DNIT, para esse último, é de pista dupla com extensão de 47,33 km a passar pelos Municípios de Governador Celso Ramos, Biguaçu, Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara, São José, Santo Amaro e Palhoça onde vivem cerca de um milhão de pessoas. O Projeto do DNIT já tem licença para sua implementação (114/2000-IBAMA). A solução do DNIT compreende objetos de paisagismo e de engenharia, como também investimentos em iluminação, trevos de interseção e obras de arte. Na pauta atual, circula a versão de novo projeto, elaborado pela empresa concessionária, o qual reduziria a extensão do Contorno em cinquenta por cento.

Há, portanto, indícios e evidências de que estaria havendo tratamento díspar relativamente a interesses e necessidades das unidades federadas abrangidas pela concessão.

Por esta razão, é necessário que o TCU:

- a) levante informações sobre a receita efetuada no território do Estado de SC em confronto com as despesas efetuadas neste Estado, procedendo-se igual verificação no Estado do Paraná;
- b) conheça e faça conhecer quais obras e investimentos restam pendentes num e noutro Estado e
- c) finalmente, certifique o adimplemento ou o inadimplemento dos compromissos da concessionária.

Eis porque solicito que seja deferido pelos meus ilustres Pares o presente pedido de instauração de auditoria do Tribunal de Contas da União visando a apurar as efetivas receitas realizadas e os investimentos feitos pela Concessionária do trecho rodoviário Curitiba-Florianópolis; enfim, trata-se de esclarecer a situação do adimplemento do contrato de concessão, no período de quinze de fevereiro de 2008 a quinze de fevereiro de 2011.

Sala das Sessões, em 16 de março de 2011. Deputado ESPERIDIÃO AMIN."

08. A desejada auditoria foi realizada e o Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU, em sessão de 09 de novembro de 2011, aprovou o RELATÓRIO DE AUDITORIA (fls. 431/497 do Anexo I), da Relatoria do **Ministro MARCOS BENQUERER COSTA** – Acórdão nº 2954/2011 – TCU – Plenário (fls. 498/501 do Anexo I), cujo enunciado da Ementa revela a existência de inúmeras irregularidades comprometedoras à prestação de serviços pela Concessionária.

09. Para melhor entendimento, se junta cópia de extenso dossiê (Anexo I), sobre o tema, estando incluídos os seguintes tópicos, respectivamente, como se indica:

- a) das fls. 4/26 PROGRAMA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS 2ª ETAPA;
- b) das fls. 27/84 – Cópia EDITAL DE CONCESSÃO DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIA FEDERAL Nº 003/2007;
- c) das fls. 198/253, Cópia do CONTRATO DE CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DA RODOVIA BR-116/376/PR E 101/SC, TRECHO CURITIBA – FLORIANÓPOLIS;
- d) das fls. 254/374 – Cópia do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA – **PER**.
- e) das Fls. 431/497 – RELATÓRIO DA AUDITORIA;
- f) das fls. 498/501, CÓPIA ACORDÃO TCU Nº 2954/2011.

O citado Acórdão tem o seguinte teor:

ACÓRDÃO Nº 2954/2011 - TCU- Plenário

1. Processo n. TC 005.534/2011-9.

1.1. Apenso: O 11.792/2011-6

2. Grupo: I; Classe de Assunto: V- Relatório de Auditoria.

3. Interessada: Secretaria de Controle Externo de Santa Catarina- Secex/SC.

4. Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT.

5. Relator: Ministro-Substituto Marcos Bemquerer Costa.

6. Representante do Ministério Público: não atuou.

7. Unidades Técnicas: Secex/SC e Sefid.

TC 005.534/201 1-9

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos do Relatório da Auditoria realizada pela Secretaria de Controle Externo de Santa Catarina - Secex/SC, com a participação da 1ª Secretaria de Desestatização - I e Sefid, com o objetivo de avaliar a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT no que diz respeito à regulação, controle e fiscalização da execução do contrato de concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, referente ao Edital ANTT n. 003/2007. ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar as seguintes oitavas:

9.1.1. do Ministério dos Transportes para que se manifeste a respeito da alteração realizada pela ANTT, durante a execução do Contrato de Concessão da BR-101, no Projeto do Contorno de Florianópolis aprovado pelo Dnit (antigo DNER), parte integrante do Plano de Outorgas aprovado pelo Ministério dos Transportes que autorizou a concessão, apresentando esclarecimentos quanto à competência da aludida agência reguladora para autorizar a referida alteração e quanto à conveniência técnica, operacional e econômica das

modificações implementadas para os usuários e para as populações lindeiras;

9.1.2. da ANTI, na pessoa de seu Diretor-Geral, e da Concessionária Autopista Litoral Sul - ALS, na pessoa de seu responsável legal, para que se pronunciem, se assim o desejarem, acerca dos indícios de irregularidade, a seguir relacionados, apurados na execução do Contrato de Concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, referente ao Edital ANTT 003/2007:

9.1.2.1. compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivos de responsabilidade da concessionária, que foram indevidamente imputados à Administração pela ANTT, uma vez que o adiamento da conclusão de todas as praças de pedágio (sete meses) - condição necessária para o início da cobrança - superou em muito o atraso imputável à Administração na formalização do Termo de Cessão de Bens (dispositivos violados: cláusulas contratuais 6.10 e 6.15 e art. 24, incisos VII e VIII, da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.2. elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela 23 Revisão Extraordinária do PER, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio da rodovia à época da licitação, visto que tais encargos deveriam estar embutidos tanto no orçamento-base da licitação, quanto na proposta apresentada pela concessionária, pois o contrato de concessão, ao referir-se a "faixa de domínio", inclui aí as pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização, faixa lateral de segurança, vias marginais, e quaisquer outros elementos que sejam imprescindíveis para garantir a perfeita e correta operação da via e para segurança dos seus usuários (dispositivos violados: cláusulas contratuais 2.10, 3.1, 3.5, 4.3, 7.2, 7.9, 7.11, 7.12 e 16.6 alínea e, os itens 4.6.1 e 4.6.2 do Plano de Exploração da Rodovia (PER); art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n.10.233/2001);

9.1.2.3. postergação, em três anos, por meio da Resolução n. 3.312, de 05/11/2009, e da 1ª Revisão Extraordinária, das datas de conclusão de obras obrigatórias, dentre elas o Contorno de Florianópolis, sem que tivessem sido apresentadas justificativas válidas para tal medida e sem a aplicação das sanções cabíveis, causando inexecução desses serviços, uma vez que: a) os atrasos na elaboração dos estudos e projetos do Contorno de Florianópolis ocorreram por responsabilidade exclusiva da Concessionária; b) a postergação das obras obrigatórias do Contorno de Florianópolis é contrária às reais necessidades de segurança e economia da rodovia em área conurbada, não tendo sido disponibilizado o serviço adequado aos usuários; c) a postergação das obras do contorno, mesmo que fosse considerada cabível a decisão da ANTT relativa ao atraso no início da cobrança do pedágio, gerando créditos à Concessionária, é menos vantajosa ao interesse público do que a compensação dos referidos créditos por meio de um aumento de R\$



0,05237 na Tarifa Básica de Pedágio, visto se tratar de obras fundamentais para o tráfego de longa distância e para a mobilidade urbana da Grande Florianópolis, de elevada materialidade (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.8, 15.1, 17. 15, 17.17 e 19.9; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; e art. 28, inciso I, da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.4. alteração do projeto do Contorno de Florianópolis baseada em motivação insuficiente e inválida, uma vez que: a) descaracteriza a política viária do projeto aprovado pelo Dnit; b) desrespeita o Plano de Outorgas aprovado pelo Ministério dos Transportes que autorizou a concessão; c) avança sobre a competência exclusiva do Ministério dos Transportes no que respeita a definição das políticas de transporte, haja vista que o traçado do novo segmento de rodovia foi alterada e a sua extensão reduzida em 18 km, exigindo-se; d) depende de nova aprovação no Ministério dos Transportes; e) representa perdas em relação à segurança, economia e conforto para os usuários em razão da redução da extensão e da execução do empreendimento com qualidade inferior ao que foi licitado, tornando-se não atrativa para o tráfego pesado de longa distância, e frustrando a função precípua do empreendimento; f) desrespeita as normas do Dnit quanto às características técnico-operacionais para rodovias de sua classe; g) viola pareceres técnicos da própria ANTI; h) não atende às necessidades atuais e futuras da Grande Florianópolis, pois não contorna nem as zonas urbanas atuais; i) prejudica a mobilidade urbana da região; j) atrapalha o planejamento da ocupação ordenada das áreas da região metropolitana em ocupação econômica; k) posterga a execução das extremidades Norte e Sul do contorno para data incerta no futuro, quando a crescente ocupação econômica restringirá a execução de uma geometria de melhor qualidade e majorará desnecessariamente o valor das desapropriações que já se encontram quantificadas e incluídas na atual tarifa de pedágio; l) contraria o anseio das prefeituras envolvidas, de associações empresariais, de federações industriais e de transportes e de entidades de classe; m) dificulta as obtenções das licenças ambientais; m) protela adicionalmente as desapropriações e a execução das obras do contorno, colocando em risco a conclusão dos serviços na data vigente, já postergada em três anos (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.32, 17.3 5 e 17.1 c/c. com o item 5.1.4 do PER e com a proposta da Concessionária; art. 6º da Lei n. 8.987/ 1995, art. 24, incisos VII e VII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.5. inexecução de serviços obrigatórios previstas no cronograma físico-financeiro sem: a apresentação de justificativas válidas; a consequente revisões das tarifas; o compute dos atrasos como inexecução contratual; e a aplicação das penalidades contratuais cabíveis, uma vez que os relatórios técnicos de acompanhamento da execução físico-financeira do empreendimento indicam que as obras obrigatórias previstas estão sendo executados em desacordo com a proposta da concessionária, com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER) e suas revisões, não tendo sido

realizadas as necessárias adequações das tarifas e nem aplicadas as correspondentes sanções (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.6, 16.4, alínea r, 17.15 e 19.16, 1.5. alínea c e 19.1; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; art. 24, incisos VII e VIII e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.6. execução de obras não obrigatórias em desacordo com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a proposta da concessionária e com os planejamentos anuais e mensais aprovados pela ANTI, sem a apresentação de justificativas válidas e sem a aplicação das sanções contratuais cabíveis, uma vez que a recuperação, a conservação e a monitoração da rodovia, em especial as obras de manutenção do pavimento e de recuperação da sinalização horizontal, bem como o alargamento e o reforço das inúmeras pontes, todas previstas para serem totalmente concluídas ao final do 5º ano, estão sendo realizadas em desacordo com os projetos e com os planejamentos anuais e mensais aprovados pela ANTI (dispositivos violados: cláusulas contratuais 18.5, alínea b, 15.3, alíneas b, c, j, 16.1, 16.5, 17.11, e 17.17; Resolução ANTT n. 1.187/2005, art. 10, inciso I, e art. 12; Resolução ANTT n. 2.665/2008, art. 8º, V; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; art. 24, inciso VII e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.7. descumprimento dos parâmetros de desempenho definidos no PER relativos ao pavimento e à sinalização horizontal, prejudicando sensivelmente as condições de rolamento e de visibilidade, itens fundamentais para a operação segura e econômica da rodovia, cujo controle por resultados representa cláusula fundamental no modelo de fiscalização e controle da execução adotado pela ANTT no presente caso, favorecendo a ocorrência de acidentes e aumentando os custos de transporte, sem que as sanções cabíveis tenham sido aplicadas (dispositivos violados: cláusulas contratuais 15.3, h, c, j, 17.16, 19.13 c/c. 19.16, 19.15, a, 16.1, 16.5 e 17.17; Itens do PER relativos ao pavimento (Introdução, p. 5, que prevê a observação obrigatória das normas do Dnit e da ABNT, Itens I.I. I, 1.1.1.3, 1.1.3.1, 1.1.1.3, 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.2.1.3, 1.2.1.4); Itens do PER relativos à sinalização (Itens 1.1.2.2, 1.2.2.3); Norma ABNT NBR n. 14723/2005, item 4.9 ao item 4.9.3; art. 6º, **caput**, da Lei n. 8.987/1995; art. 24, inciso VII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001; Resolução n. 2.665/2008 art. 6º, inciso V);

9.1.2.8. deficiência dos procedimentos de fiscalização e de regulação empregados pela ANTI para assegurar o cumprimento do contrato, dos parâmetros de desempenho previstos e da qualidade do serviço prestado ao longo de todo o período da concessão em um modelo que privilegia o controle do serviço prestado em detrimento do controle do investimento efetivamente realizado, uma vez que: a) desempenhos inferiores aos exigíveis têm sido observados sistematicamente sem que sanções apuradas em Processos Administrativos Simplificados (PAS) sejam aplicadas; b) a fiscalização dos parâmetros de desempenho não está sendo efetiva; c) os planejamentos e os relatórios exigidos da concessionária têm sido insuficientes; d) a Agência não tem controle sobre o nível de serviço quanto à



capacidade na rodovia; e) os dados para a verificação do desempenho são obtidos com frequência insuficiente e quase que exclusivamente pelo contratado, gerando conflito de interesses; f) não observação de prazos máximos para correção de defeitos; g) a fiscalização da ANTI carece de recursos humanos, tecnológicos e materiais, embora valores significativos (R\$ 540 mil) sejam recolhidos mensalmente para este fim; h) os procedimentos de fiscalização não são ágeis e não empregam os recursos modernos da Tecnologia de Informação; i) os processos administrativos internos para a apuração de responsabilidades e aplicação de sanções contratuais são morosos e incompatíveis com a prestação do serviço adequado aos usuários (dispositivos violados: as cláusulas contratuais 1.5, 16.4 b, c, g, h, e l, 18.1, 18.4, 18.6, 18.11 e 18.12; e art. 24, inciso VIII, da Lei n. 10.233/2001);

9.1.2.9. *desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor dos usuários, causado por alterações e revisões dos encargos previstos no PER realizadas pela ANTT, e por inexecução e postergações de serviços, uma vez que identificou-se:* a) *compensação indevida, por meio de postergação das obras do contorno de Florianópolis e de outros serviços obrigatórios, de receitas não auferidas pela concessionária em função de atraso no início da cobrança de pedágio por motivos de sua responsabilidade, representando, aproximadamente, um aumento indevido de 5,11% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 186 milhões em favor da contratada com elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conservação das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio à época da licitação, visto que tais encargos deveriam já estar embutidos tanto no orçamento base da licitação quanto na proposta concessionária, representando, aproximadamente, um aumento indevido de 8,59% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 516 milhões em favor da contratada;* c) *inexecução de obras obrigatórias que não foram consideradas nas revisões dos valores das tarifas, entre elas obras de responsabilidade contratual da concessionária, mas que estão sendo construídas pelo Dnit, e obras de ruas laterais, terceiras faixas e trevos com viadutos, representando, aproximadamente, um incremento indevido de 1,7% na tarifa básica de pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 94 milhões em favor da contratada (dispositivos violados: cláusulas contratuais 1.5. a, 1.9.b.2, 1.10, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7, 6.15, 6.35, 6.37. b e c e 17.8; art. 10 da Lei n. 8.987/1995; e art. 28, inciso I da Lei n. 10.233/2001);*

9.2. *determinar à Secex/SC que, após a realização das oitavas tratadas no subitem 9.1.1 e 9.1.2 **supra**, analise as respectivas respostas encaminhadas e, se necessário, ajuste as audiências propostas ou sugira outras medidas que considere pertinentes;*

I O. Ata no 49/2011 - Plenário.

11. Data da Sessão: 9/11/2011."



10. Assim, publicado o referido Acórdão, dentro dos prazos legais fixados, manifestaram-se os entes citados, cujas razões expostas, foram objeto de análise técnica com posterior julgamento em 05 de dezembro de 2012, pelo Plenário do TCU – de forma definitiva -, resultando no Acórdão nº 3346/2012 (fls. 174/184 do Anexo II), também da Relatoria do **Ministro MARCOS BENQUERER COSTA**, nos seguintes termos:

ACÓRDÃO Nº 3346/2012 – TCU – Plenário

1. Processo n. TC 005.534/2011-9.

1.1. Apensos: 032.328/2012-5; 011.792/2011-6

2. Grupo: I; Classe de Assunto: V – Relatório de Auditoria.

3. Interessada: Secretaria de Controle Externo de Santa Catarina – Secex/SC.

4. Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

5. Relator: Ministro-Substituto Marcos Bemquerer Costa.

6. Representante do Ministério Público: não atuou.

7. Unidades Técnicas: Secex/SC e 1ª Sefid.

8. Advogados constituídos nos autos: José Roberto Manesco, OAB/SP n. 61.471, Eduardo Augusto de Oliveira Ramires, OAB/SP n. 69.219, Marcos Augusto Perez, OAB/SP n. 100.075, Floriano Peixoto de Azevedo Marques Neto, OAB/SP n. 112.208, Ane Elisa Perez, OAB/SP n. 138.128, Tatiana Matiello Cymbalista, OAB/SP n. 131.662, Fábio Barbalho Leite, OAB/SP n. 168.881-B, Luis Justiniano Arantes Fernandes, OAB/SP n. 119.324, OAB/DF n. 2.193/A, Douglas Fernandes de Moura, OAB/DF n. 24.625, Eduardo Stênio Silva Sousa, OAB/DF n. 20.327 e Luciana Rodrigues Nunes, OAB/DF n. 31.409.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos do Relatório da Auditoria realizada pela Secretaria de Controle Externo de Santa Catarina – Secex/SC, com a participação da 1ª Secretaria de Desestatização – 1ª Sefid, com o objetivo de avaliar a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no que diz respeito à regulação, controle e fiscalização da execução do contrato de concessão para exploração das Rodovias BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, referente ao Edital ANTT n. 003/2007.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. fixar, nos termos do art. 45 da Lei n. 8.443/1992 e do art. 251 do RI/TCU, prazo de 90 (noventa) dias à ANTT, a contar da notificação do teor deste Acórdão, para que, com relação ao

contrato de concessão da BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba:

9.1.1. adote as providências necessárias com vistas à revisão da Deliberação n. 480/08 que autorizou o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas e à medida que fossem concluídas e aptas à operação, em decorrência das várias ponderações efetuadas nestes autos pela unidade técnica deste Tribunal (Item 9.1.2.1 da oitiva);

9.1.2. refaça os cálculos relativos ao ressarcimento à concessionária de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio, de forma a considerar apenas o prazo de 122 dias (aproximadamente 4 meses), para todas as praças de pedágio, período entre a assinatura do contrato (22/02/2008) e a expedição da Licença Ambiental de Operação – LAO em nome da Autopista Litoral Sul (26/06/2008) – (Item 9.1.2.1 da oitiva);

9.1.3. corrija a duplicidade de contagem de custos relativos a serviços realizados nas vias marginais que já estavam embutidos nos cálculos iniciais para definição da tarifa e foram, indevida e novamente inseridos, por meio 2ª Revisão Extraordinária, adotando as devidas providências para que a concessionária devolva os valores indevidamente recebidos por conta dessa duplicidade (Item 9.1.2.2 da oitiva);

9.1.4. abstenha-se de incluir, no fluxo de caixa, os valores contratuais relativos ao custo de execução do Contorno de Florianópolis (com extensão de 47,33 km) e das obras associadas, inserindo-os apenas após a completa conclusão destes empreendimentos, isto é, quando a totalidade da extensão do alinhamento geral definitivo estiver operando, ou seja, quando a última etapa de construção for concluída, ocasião em que a nova tarifa poderá compensar os valores não cobrados no período de execução (Item 9.1.2.3 da oitiva);

9.1.5. efetue o devido ajuste no fluxo de caixa para expurgo dos valores relativos às obras que estão sendo executadas pelo Dnit, tendo em vista que não representam dispêndios a serem computados no âmbito da concessão rodoviária em tela (Item 9.1.2.5 da oitiva);

9.1.6. providencie nova revisão extraordinária para alteração da tarifa básica de pedágio, com vistas a:

9.1.6.1. expurgar o acréscimo indevido decorrente da aprovação da 1ª Revisão Extraordinária, ressarcindo a concessionária pela perda de arrecadação apenas no período entre previsto no contrato de concessão da BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, determinar à ANTT que:

9.3.1. abstenha-se de postergar novamente a data de conclusão do Contorno de Florianópolis (com extensão de 47, 08/02/2009 e 08/06/2009, idêntico para todas as praças de pedágio (Item 9.1.2.1 da oitiva);

9.1.6.2. corrigir o cômputo, em duplicidade, dos custos referentes aos serviços executados nas vias marginais, ocorrido quando da realização da 2ª Revisão Extraordinária (Item 9.1.2.2 da oitiva);

9.1.6.3. expurgar do fluxo de caixa os valores contratuais relativos a serviços que foram executados pelo Dnit e não pela concessionária (Item 9.1.2.5 da oitiva);

9.1.6.4. efetuar a efetiva compensação dos valores recebidos de forma indevida pela concessionária, por conta da revisões extraordinárias (1ª e 2ª) e da remuneração pela execução de serviços que acabaram sendo implementados pelo Dnit;

9.1.6.5. desconsiderar no fluxo de caixa os valores contratuais relativos à execução do Contorno de Florianópolis (com extensão de 47,33 km) e das obras associadas até a conclusão final dos aludidos empreendimentos, nos termos do subitem 9.1.4. supra;

9.1.7. encaminhe a este Tribunal relatório descrevendo as providências adotadas com vistas ao cumprimento das determinações contidas no subitem 9.1 deste Acórdão, devidamente acompanhado dos respectivos documentos comprobatórios;

9.2. determinar à Secex/SC que, em conjunto com a 1ª Sefid, efetue o acompanhamento das medidas implementadas pela ANTT em atendimento ao subitem 9.1. deste Acórdão, bem como examine o estudo feito pelo Laboratório de Tecnologia de Pavimentação da Universidade de São Paulo, bem como os demais elementos encaminhados pela ANTT e pela Concessionária ALS, devendo ainda adotar as providências pertinentes para incluí-los eletronicamente nos autos;

9.3. com relação ao contorno de Florianópolis 33 km) e das obras associadas, prevista para fevereiro de 2015, levando-se em conta as seguintes condições:

9.3.1.1. somente será admitida eventual postergação da data de conclusão do Contorno de Florianópolis na hipótese de ocorrer aumento da extensão do trecho do contorno, limitando-se o acréscimo de prazo para conclusão da obra, neste caso, ao número de meses resultante da aplicação, sobre o prazo original de construção de quatro anos, da proporção entre a nova extensão total da linha geral, descontando-se as alças de interseção, e a extensão contratual de 47,33 km (item 9.1.2.3 da oitiva);

9.3.1.2. no caso da exceção prevista no subitem acima, não será admitido que eventuais trechos de ligação necessários para permitir a entrada em operação do contorno em etapas, ou seja, trechos que não façam parte do alinhamento geral definitivo do Contorno de Florianópolis, sejam considerados como parte dos 47,33 km contratuais, mas que sejam objeto de remuneração adicional pelo preço unitário de contorno da proposta da concessionária, conforme cláusula contratual 17.33 (item 9.1.2.4 da oitiva);

9.3.2. *aplique a previsão contratual de multa moratória da cláusula 19.9, caso os 47,33 km contratuais do Contorno de Florianópolis e cada uma das obras associadas não sejam concluídos em fevereiro de 2015, data de conclusão vigente, postergada pela Resolução n. 3.312, de 05/11/2009, com a ressalva do item acima relativa a eventual aumento de extensão do contorno (o contorno e as obras associadas somente devem ser considerados concluídos quando o alinhamento geral definitivo do contorno estiver operando na totalidade de sua extensão, ou seja, quando a última etapa de construção for concluída) - (item 9.1.2.3 da oitiva);*

9.3.3. *fixe prazo final e definitivo para a conclusão das obras do Contorno de Florianópolis e obras associadas para fins de aplicação do disposto nas cláusulas contratuais 19.39 e 19.40, que tratam da caducidade do contrato de concessão em caso de reiteradas inexecuções contratuais (item 9.1.2.3 de oitiva);*

9.3.4. *abstenha-se de acolher como justificativas para eventuais novos atrasos na conclusão do Contorno de Florianópolis e das obras associadas, em relação à data de conclusão vigente (fevereiro de 2015), alegações sem a devida comprovação, conforme aquelas já apresentadas pela concessionária e rechaçadas por este Tribunal (item 9.1.2.3 da oitiva);*

9.3.5. *esclareça à Autopista Litoral Sul – ALS que, consoante os termos do edital que serviu de base para o contrato de concessão pactuado, a extensão prevista para o Contorno de Florianópolis é de 47,33 km, servindo este valor, portanto, como referência tanto para a definição dos serviços atinentes à implementação do empreendimento como para a estipulação dos custos e das etapas referentes à desapropriação (item 9.1.2.4 da oitiva);*

9.3.6. *abstenha-se de aumentar, sem a devida justificativa, o valor unitário por unidade de área que embasou a verba contratual de R\$ 100.710.500,00 destinada à desapropriação de 47,33 km, de acordo com a cláusula contratual 16.28, com vistas a cobrir a valorização imobiliária ocorrida desde a data de assinatura do contrato (item 9.1.2.3 da oitiva);*

9.3.7. *adote providências para que o projeto do Contorno de Florianópolis e de todas as obras a ele associadas:*

9.3.7.1. *apresente perfil geométrico de modo a minimizar as interferências nas áreas urbanas e atender, comprovadamente, aos interesses públicos difusos dos usuários, da comunidade litorânea e da Grande Florianópolis (item 9.1.2.4 da oitiva);*

9.3.7.2. *atenda rigorosamente a todas as normas aplicáveis, em especial os manuais elaborados pelo Dnit e as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como utilize como referência os documentos técnicos e estudos elaborados pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR, principalmente no que concerne à elaboração do projeto geométrico, conferindo características técnico-operacionais adequadas à função de um contorno rodoviário, de forma a*

garantir atratividade, economia e segurança ao tráfego da rodovia em questão (item 9.1.2.4 da oitiva);

9.4. quanto à verificação do desempenho da Autopista Litoral Sul – ALS no âmbito do contrato de concessão da BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, determinar à ANTT que:

9.4.1. inicie a aplicação das multas moratórias por insuficiência de desempenho após a emissão de relatório consolidado que identifique trechos não conformes, sem que haja concessão de novos prazos, não previstos no contrato, para efetivação das respectivas correções, de forma a que a ANTT cumpra sua função de coibir novas ocorrências desse tipo de insuficiência (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.4.2. abstenha-se de aceitar situações previsíveis como justificativa para o não atendimento ao desempenho previsto no PER e para a ocorrência de desconformidades em relação às previsões iniciais, somente aceitando as alegações da concessionária para insuficiência de desempenho em ocasiões especialíssimas, previamente identificadas e aprovadas pela ANTT (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.4.3. exija da concessionária que os valores do índice que mede a irregularidade longitudinal do pavimento (IRI) a serem confrontados com os limites exigíveis sejam obtidos consoante as sistemáticas contidas nos manuais do Dnit e no PER;

9.4.4. no tocante às medidas do índice de irregularidade longitudinal (IRI), exija a apresentação dos valores reais, para todos os segmentos de 320 m, sem exceção, ao invés da exibição apenas da média ao longo de um quilômetro de rodovia, bem como requeira o encaminhamento da descrição detalhada de eventuais pontos notáveis que tenham influência no valor medido (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.4.5. exija da concessionária o atendimento integral aos procedimentos para a aferição da qualidade das faixas de pintura da sinalização horizontal previstos na norma ABNT NBR n. 14723/2005 (Sinalização Horizontal Viária Avaliação da Retrorefletividade), especialmente no que tange ao tratamento de valores não conformes, e exija que as três faixas de sinalização de um segmento de análise atendam simultaneamente aos requisitos previstos no PER para fins de avaliação de sua conformidade (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.4.6. determine à concessionária que ao efetuar as leituras de irregularidade longitudinal do pavimento (IRI), de retrorefletividade da sinalização horizontal ou de qualquer outra medida cuja exigência de desempenho se refira a percentuais da extensão total da rodovia, tome como base toda a extensão da rodovia e utilize um único documento de medição, de forma a que as medidas se referiram à mesma data-base (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.4.7. exija da concessionária, quanto às medições dos parâmetros para verificação de desempenho do pavimento, que

sejam respeitadas todas as especificações contidas no PER (item 9.1.2.7-8 da oitiva) ;

9.4.8. obrigue a concessionária a efetuar controle individual dos segmentos não conformes imediatamente após as intervenções de reparação, a ser realizado com os mesmos procedimentos adotados nas campanhas de medição dos parâmetros de desempenho ou em qualquer levantamento de campo, para que seja possível verificar a adequabilidade da correção efetivada e identificar a data final para estipulação das multas moratórias (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.4.9. faça com que a concessionária, em um prazo de 120 dias, efetue o controle de nível de serviço nos trechos com maior tráfego, mesmo que por mecanismos provisórios, porém efetivos, até que o novo Sistema de Controle de Tráfego inteligente (ITS) de abrangência nacional da ANTT comece a operar (item 9.1.2.8 da oitiva);

9.5. com relação às obras obrigatórias no âmbito do contrato de concessão da BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, determinar à ANTT que (item 9.1.2.5 da oitiva):

9.5.1. mantenha o foco na celeridade dos processos de apuração de inexecuções, efetuando adaptação de procedimentos, edição ou revisão de normativos, com vistas a priorizar a aplicação rigorosa dos prazos previstos e objetivando que as inexecuções de um determinado ano venham a produzir efeitos na tarifa do ano imediatamente seguinte;

9.5.2. exija da concessionária a apresentação de relatórios de planejamento detalhados, de forma a facilitar a fiscalização da execução de cada uma das várias obras previstas;

9.5.3. acompanhe a execução das obras obrigatórias ao longo de todo o ano de concessão, com nível de detalhamento adequado para retratar de forma clara, objetiva, cronológica e fiel o cumprimento do cronograma de execução dessas obras e verificar se os prazos de conclusão estão sendo cumpridos, consoante a cláusula contratual 17.26;

9.5.4. proceda a análises detalhadas e céleres para possibilitar a aplicação tempestiva de eventuais penalidades contratuais relativas às inexecuções contratuais, de forma a que essas penalidades cumpram a função de serem instrumentos para coibir a inexecução das obras obrigatórias;

9.6. com relação às obras não obrigatórias no âmbito do contrato de concessão da BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba, determinar à ANTT que:

9.6.1. aplique a multa moratória da cláusula contratual 19.9, caso as obras de recuperação da rodovia não estejam totalmente concluídas ao final do 5º ano, conforme previsão do PER (item 9.1.2.6 da oitiva);

9.6.2. exija da concessionária a execução gradual das obras não obrigatórias de acordo com as previsões do PER, tanto nas



fases de recuperação como de manutenção da rodovia (item 9.1.2.6 da oitiva);

9.6.3. condicione a alteração dos planejamentos anuais e mensais da concessionária à prévia autorização da ANTT, a ser efetivada apenas nos casos em que for apresentada, previamente, justificativa fundamentada para essa alteração, tendo em vista o contido nos arts. 11 e 12 da Resolução ANTT 1187/2005 (item 9.1.2.6 da oitiva);

9.6.4. considere o cronograma de implantação de obras e melhorias e de disponibilização de benfeitorias e serviços ao usuário presente nos planejamentos mensais e anuais, depois de aprovado pela ANTT, salvo alteração prévia, como coercitivo e o seu descumprimento como inexecução contratual (item 9.1.2.6 da oitiva);

9.6.5. preveja, para os futuros contratos de concessão que firmar, a estipulação de regras objetivas para a garantia da aplicação dos pressupostos previstos no âmbito da redação padrão do PER atual, no que concerne à recuperação gradual e à priorização de segmentos mais importantes na fase de recuperação da rodovia e de construção de melhorias (item 9.1.2.7 da oitiva);

9.7. com relação à fiscalização em geral dos contratos de concessão, determinar à ANTT que (item 9.1.2.8 da oitiva):

9.7.1. exija da concessionária a adoção de soluções tecnicamente adequadas para obras, benfeitorias e serviços na rodovia e que minimizem o número de intervenções com impacto sobre o tráfego;

9.7.2. estabeleça procedimentos objetivos, detalhados e eficazes para a validação das informações produzidas e apresentadas pela concessionária sobre o desempenho da rodovia, de forma a contornar o conflito de interesses decorrente da possibilidade de que o controle realizado resulte na penalização da própria concessionária;

9.7.3. otimize o conteúdo dos relatórios de planejamento da concessionária e de acompanhamento da execução (Relatórios Técnico-Operacional Físico e Financeiro – Rettofs) de forma a possibilitar a verificação da sua execução em campo pela fiscalização da ANTT;

9.7.4. implemente melhorias nos procedimentos adotados na prática pela ANTT para que, quando verificadas insuficiência de desempenho e não conformidades frente ao PER, sejam aplicadas as sanções contratuais;

9.7.5. abstenha-se de conceder prazos não previstos ou superiores aos estipulados para a correção de não conformidades e para a apresentação de relatórios e informações necessárias à fiscalização;

9.7.6. implemente melhorias de forma a combater a morosidade nos processos de análise de não conformidades e de penalização;



9.8. *determinar a constituição de processo apartado destes autos, cuja instrução ficará a cargo da 2ª Secob, para se abordar exclusivamente as questões relativas à implementação do Contorno de Florianópolis e suas obras associadas e se efetuar o acompanhamento do cumprimento das determinações contidas no subitem 9.3 desta deliberação;*

9.9. *determinar à ANTT que encaminhe cópia, em meio digital, à 2ª Secob dos seguintes elementos:*

9.9.1. *projeto básico ou executivo do Contorno de Florianópolis imediatamente após a sua aprovação para verificação do atendimento de suas características técnico-operacionais às normas rodoviárias, ressaltando-se que o início das obras não deverá ser condicionado à prévia manifestação deste Tribunal (Item 9.1.2.4 da oitiva);*

9.9.2. *todos os documentos relativos ao licenciamento ambiental do Contorno de Florianópolis que foram produzidos desde o início de 2012 e os que venham a ser produzidos após a data deste Acórdão (item 9.1.2.3 da oitiva);*

9.9.3. *imediatamente após o final do quinto ano de concessão, seja remetida a cópia do Relatório de Entrega da Fase de Recuperação da Rodovia que contenha os dados, as análises e as conclusões no que concerne a:*

9.9.3.1. *todas as obras obrigatórias e de recuperação da rodovia previstas no PER (itens 9.1.2.5 e 9.1.2.6 da oitiva);*

9.9.3.2. *todos os parâmetros de desempenho previstos no PER (item 9.1.2.7-8 da oitiva);*

9.10. *recomendar à ANTT que tome providências para que:*

9.10.1. *haja um aumento na frequência dos levantamentos de campo, especialmente quanto ao mapeamento da irregularidade longitudinal do pavimento e da sinalização, para fins de verificação do cumprimento dos limites do PER (item 9.1.2.7 da oitiva);*

9.10.2. *sejam realizadas campanhas não programadas previamente para medições do índice de irregularidade longitudinal do pavimento (IRI) e que não tenham a atuação da concessionária, com a finalidade de se inibir a ocorrência de períodos intermediários nos quais os índices de irregularidade venham a superar os limites do PER (item 9.1.2.7 da oitiva);*

9.10.3. *sejam as campanhas de medição do índice de irregularidades do pavimento (IRI) realizadas, preferencialmente, pela ANTT ou por terceiros por ela contratados (item 9.1.2.7 da oitiva);*

9.10.4. *adquira equipamentos em quantidade suficiente para a efetiva verificação dos parâmetros de desempenho (item 9.1.2.8 da oitiva);*

9.10.5. *sejam os dados de índice de irregularidade do pavimento (IRI) entregues à fiscalização da ANTT ao fim de cada dia de campanha de medição e em meio digital (item 9.1.2.7 da oitiva);*

9.10.6. *emita relatório final que contenha a compilação dos dados resultantes dos levantamentos de campo, a sua comparação com os parâmetros de desempenho previstos no PER e as respectivas conclusões, incluindo as listas dos segmentos não conformes (item 9.1.2.7 da oitiva);*

9.10.7. *sejam criadas planilhas eletrônicas de controle para agilizar as análises do cumprimento dos parâmetros de desempenho (item 9.1.2.7-8 da oitiva);*

9.10.8. *delegue à fiscalização local os processos de penalização e das decisões quanto à inexecução contratual e à verificação do atendimento dos padrões de desempenho para garantir a necessária celeridade e tempestividade assegurando a efetividade da fiscalização e a dupla instância de julgamento (itens 9.1.2.6 e 9.1.2.8 da oitiva);*

9.10.9. *seja centralizada em apenas uma unidade regional a fiscalização de cada contrato de concessão, de forma a se homogeneizar os critérios de análise adotados e a facilitar a compilação das informações apresentadas pela concessionária, principalmente no caso de critérios de desempenho que exigem a avaliação de toda a extensão contratual, mantendo-se os dados de avaliação que dependam de informações de mais de uma unidade sempre disponíveis, para, em tempo hábil, ser possível a consolidação dos resultados e a efetiva e tempestiva fiscalização (itens 9.1.2.7 e 9.1.2.8 da oitiva);*

9.10.10. *busque a adoção de soluções de tecnologia da informação para agilizar e aumentar a capacidade de fiscalização (item 9.1.2.8 da oitiva);*

9.10.11. *seja estudada a viabilidade técnica de eventual redução, para os novos contratos de concessão, do comprimento de integração na determinação do valor do índice de irregularidade longitudinal (IRI) de 320 m para 200 m (item 9.1.2.7 da oitiva);*

9.11. *Realizar, nos termos do art. 43, inciso II, da Lei n. 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso IV, do RI/TCU, a audiência dos responsáveis, a seguir relacionados, por conta dos atos abaixo indicados e das irregularidades detectadas:*

9.11.1. *no tocante à compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivos de responsabilidade da concessionária, que foram indevidamente imputados à Administração pela ANTT, em descumprimento às cláusulas contratuais 6.10 e 6.15 e ao art. 24, incisos VII e VIII, da Lei n. 10.233/200 (Item de Oitiva 9.1.2.1), os seguintes responsáveis:*

9.11.1.1. **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, CPF n. 066.814.761-04, Diretor Geral da ANTT desde 15/07/2008, por:

9.11.1.1.1. *ter aprovado a Deliberação n. 480/08, de 18 de novembro de 2008 (Peça 55, p. 182), que autorizou o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas*

diferenciadas, à medida que fossem concluídas e aptas à operação;

9.11.1.1.2. ter aprovado a Resolução n. 3.312/09, de 5 de novembro de 2009 (Peça 59, p. 249), autorizando a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio contemplando o pagamento de remunerações indevidas à concessionária;

9.11.1.2. **Francisco de Oliveira Filho**, CPF n. 011.344.346-34, Diretor da ANTT no período de 09/01/2007 até 18/02/2010, por ter apresentado o Voto n. 067/2008 à Diretoria Colegiada (Peça 55, p. 178-181) que propôs a autorização para o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas;

9.11.1.3. **Mário Rodrigues Júnior**, CPF n. 022.388.828-12, Diretor da ANTT desde 15/07/2008, por ter elaborado o Voto n. 162/2009 à Diretoria Colegiada (Peça 28, p. 245-248) que propôs a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio a qual contemplou o pagamento de remunerações indevidas à concessionária;

9.11.1.4. **Manoel Lucivio de Loiola**, CPF n: 009.340.971-00, Procurador-Geral da ANTT desde 22/03/2002, por ter aprovado o Parecer ANTT/PRG/CAH/N.0586-3.4.1.4./2008 (Peça 55, p. 166-174) que subsidiou o início da cobrança de pedágio sem a conclusão de todas as praças e justificou os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

9.11.1.5. **Carlos Alberto São Tiago Hagstrom**, CPF n: 003.893.231-87, Procurador da ANTT, no período de 30/01/2003 até 03/03/2011, por ter emitido Parecer ANTT/PRG/CAH/N.0586-3.4.1.4./2008 (Peça 55, p. 166-174) que subsidiou o início da cobrança de pedágio sem a conclusão de todas as praças e justificou os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

9.11.1.6. **Mário Mondolfo**, CPF n: 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da ANTT desde 19/08/2008, por ter proposto, por meio da Nota Técnica N. 02RN/2008/GEFEI/SUINF (Peça 55, p. 158-165), o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas e ter justificado os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

9.11.1.7. **Rubens Narciso Peduti Dal Molin**, CPF n: 454.158.978-87, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) desde 08/10/2008, por ter proposto, por meio da Nota Técnica N. 02RN/2008/GEFEI/SUINF (Peça 55, p. 158-165), o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas e ter justificado os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

9.11.2. quanto à irregular elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela 2ª Revisão Extraordinária

do PER, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio da rodovia à época da licitação, em descumprimento às cláusulas contratuais 2.10, 3.1, 3.5, 4.3, 7.2, 7.9, 7.11, 7.12 e 16.6 alínea e, aos itens 4.6.1 e 4.6.2 do Plano de Exploração da Rodovia (PER), bem como ao art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001 (item 9.1.2.2 da oitiva), os seguintes responsáveis:

9.11.2.1. **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, CPF n. 066.814.761-04, Diretor-Geral da ANTT, por ter aprovado a Resolução N. 3.630/11, de 9 de fevereiro de 2011 (Peça 91, p. 184), relativa a 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio;

9.11.2.2. **Wagner de Carvalho Garcia**, CPF n. 119.577.866-04, Diretor da ANTT, por ter apresentado o Voto n. 008-A/2011 à Diretoria Colegiada (Peça 91, p. 179-182) que propôs a aprovação da 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio;

9.11.2.3. **Mário Mondolfo**, CPF n. 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), por ter emitido parecer técnico (Memorando 12/GEFOR/SUINF, de 27 de janeiro de 2011, Peça 48, pp. 28 a 35), considerando as ruas laterais como fora do escopo contratual;

9.11.2.4. **Rubens Narciso Peduti DalMolin**, CPF n. 454.158.978-87, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR), por ter emitido parecer técnico (Memorando 12/GEFOR/SUINF, de 27 de janeiro de 2011, Peça 48, pp. 28 a 35), considerando as ruas laterais como fora do escopo contratual;

9.11.3. no que concerne à postergação em três anos das datas de conclusão de obras obrigatórias, dentre elas o Contorno de Florianópolis, por meio da aprovação da Resolução n. 3.312, de 05/11/2009, e da 1ª Revisão Extraordinária, sem que tivessem sido apresentadas justificativas válidas, implicando, em inexecução contratual sem que houvesse a aplicação das sanções cabíveis em descumprimento, portanto, às cláusulas contratuais 17.8, 15.1, 17.15, 17.17 e 19.9 e ao art. 6º da Lei n. 8.987/1995 e art. 28, inciso I, da Lei n. 10.233/2001 (item 9.1.2.3 da oitiva), os seguintes responsáveis:

9.11.3.1. **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, CPF n. 066.814.761-04, Diretor-Geral da ANTT, por ter aprovado a Resolução n. 3.312, de 5 de novembro de 2009 (Peça 59, p. 249), que autorizou a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

9.11.3.2. **Mário Rodrigues Júnior**, CPF n. 022.388.828-12, Diretor da ANTT, por ter apresentado o Voto n. 162/2009 à Diretoria Colegiada (Peça 59, pp. 245/248) que propôs a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

9.11.3.3. **Mário Mondolfo**, CPF n. 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), por ter elaborado a Nota Técnica n. 137 (Peça 59, pp. 185/219) que justificou a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

9.11.3.4. **Deuzedir Martins**, CPF n. 276.724.178-00, Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) da ANTT, por ter elaborado a Nota Técnica n. 137 (Peça 59, pp. 185/219) que justificou a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

9.11.3.5. **Manoel Lucivio de Loiola**, CPF n. 009.340.971-00, Procurador-Geral da ANTT, por ter emitido parecer jurídico (Peça 59, pp. 245/248) que subsidiou a aprovação da 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

9.11.3.6. **Léia Cristina Borges de Assis**, CPF n. 795.695.791-53, Parecerista Jurídico, por ter emitido parecer jurídico (Peça 59, pp. 245/248) que subsidiou a aprovação da 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

9.11.3.7. **Ana Maria Leal Campedelli**, CPF n. 214.196.711-20, Parecerista Jurídico, por ter emitido parecer jurídico (Peça 59, pp. 245/248) que subsidiou a aprovação da 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente da indevida postergação de obras do PER;

9.11.4. quanto à aprovação, pela ANTT, de novo projeto funcional do Contorno de Florianópolis contemplando alteração de traçado sem a devida justificativa para se deixar de contornar áreas urbanas fundamentais à atual expansão da Grande Florianópolis e à operação segura da BR-101/SC; e prevendo características técnico-operacionais em desacordo com normas técnicas do Dnit, com prejuízos significativos aos interesses difusos dos usuários, da população litorânea e da Região Metropolitana de Florianópolis, trazendo benefícios exclusivos à contratada pela redução do desembolso e dos custos de construção em descumprimento às cláusulas contratuais 17.32, 17.35 e 17.1 c/c. com o item 5.1.4 do PER e com a proposta da concessionária; aos art. 6º da Lei n. 8.987/1995, art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001 (item 9.1.2.4 da oitiva), Sr. **Deuzedir Martins**, CPF n. 276.724.178-00, Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) da ANTT, por ter aprovado a alteração do projeto do Contorno de Florianópolis, por meio do Ofício n. 295/2010/GEINV/SUINF, de 31 de março de 2010 (Peça n. 60, p. 11);

9.11.5. no tocante à inexecução injustificadas de obras obrigatórias previstas no cronograma físico-financeiro, sem que tenham sido realizadas tempestivamente as revisões das tarifas e que os atrasos tenham sido considerados como inexecução contratual, com aplicação das respectivas penalidades contratuais, mantendo-se a indevida permanência no fluxo de caixa, e na tarifa, de valores relativos a obras executadas pelo Dnit em descumprimento às cláusulas

contratuais 17.6, 16.4, alínea **r**, 17.15 e 19.16, 1.5. alínea **c** e 19.1, ao art. 6º da Lei n. 8.987/1995 e aos art. 24, incisos VII e VIII e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001 (item 9.1.2.5 da oitiva), os seguintes responsáveis:

9.11.5.1. **Mário Mondolfo**, CPF n. 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), em razão das seguintes condutas omissivas na condição de responsável hierárquico pela fiscalização da execução contratual:

9.11.5.1.1. não ter assegurado a tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização da execução do contrato;

9.11.5.1.2. não ter assegurado a implementação das sanções contratuais e das previstas em resoluções da ANTT, muito embora tenha sido comprovada a inexecução injustificada de obras obrigatórias;

9.11.5.2. **Rubens Narciso Peduti DalMolin**, CPF n. 454.158.978-87, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR), em razão das seguintes condutas omissivas na condição de responsável pela fiscalização da execução contratual:

9.11.5.2.1. não implementar uma tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização;

9.11.5.2.2. não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em resoluções da ANTT, muito embora tenha sido comprovada a inexecução injustificada de obras obrigatórias.

9.11.6. acerca da execução de obras não obrigatórias em desacordo com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a proposta da concessionária e com os planejamentos anuais e mensais aprovados pela ANTT, sem a apresentação de justificativas válidas e sem a aplicação das sanções contratuais cabíveis, em descumprimento às cláusulas contratuais 18.5, alínea **b**, 17.11, 17.17 e 17.45, à Resolução ANTT n. 1.187/2005, arts. 10, 11 e 12, à Resolução ANTT n. 2.665/2008, art. 8º, V, ao art. 6º da Lei n. 8.987/1995, aos art. 24, inciso VII e art. 28, inciso I, ambos da Lei 10.233/2001) (item 9.1.2.6 da oitiva), os seguintes responsáveis:

9.11.6.1. **Mário Mondolfo**, CPF n. 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), em razão da conduta omissiva de, na condição de responsável hierárquico pela fiscalização da execução contratual, não ter assegurado a tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização da execução do contrato;

9.11.6.2. **Rubens Narciso Peduti DalMolin**, CPF 454.158.978-87, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias em razão da seguinte conduta na condição de responsável pela fiscalização da execução contratual: ter permitido sistematicamente a execução de obras não obrigatórias em desacordo com o Contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a Proposta da

Concessionária e com os Planejamentos Anuais e Mensais aprovados pela ANTT;

*9.11.7. quanto ao descumprimento reiterado dos parâmetros de desempenho definidos no PER relativos ao mapeamento do pavimento e à sinalização horizontal, prejudicando sensivelmente as condições de rolamento e de visibilidade, itens fundamentais para a operação segura e econômica da rodovia, cujo controle por resultados representa cláusula fundamental no modelo de fiscalização e controle da execução adotado pela ANTT no presente caso, favorecendo a ocorrência de acidentes e aumentando os custos de transporte, sem que as sanções cabíveis tenham sido aplicadas, em descumprimento às cláusulas contratuais 15.3, b, c, j, 17.16, 19.13 c/c. 19.16, 19.15, a, 16.1, 16.5 e 17.17, aos Itens do PER relativos ao pavimento (Introdução, p. 5, que prevê a observação obrigatória das normas do Dnit e da ABNT, Itens 1.1.1, 1.1.1.3, 1.1.3.1, 1.1.1.3, 1.2.1.1, 1.2.1.2, 1.2.1.3, 1.2.1.4), aos itens do PER relativos à sinalização (itens 1.1.2.2, 1.2.2.3), à Norma ABNT NBR n. 14723/2005, item 4.9 ao item 4.9.3, ao art. 6º, **caput**, da Lei n. 8.987/1995, aos art. 24, inciso VII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001; Resolução n. 2.665/2008 art. 6º, inciso V (item 9.1.2.7 da oitiva), os seguintes responsáveis:*

*9.11.7.1. **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, CPF n. 066.814.761-04, Diretor-Geral da ANTT, em razão da conduta omissiva ao deixar de prover as ações e os meios para a tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização do desempenho do pavimento, item fundamental para a garantia da prestação de serviço adequado e da modicidade tarifária, no modelo de controle da execução contratual adotado;*

*9.11.7.2. **Mário Mondolfo**, CPF n. 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), em razão das seguintes condutas omissivas na condição de responsável hierárquico pela fiscalização da execução contratual:*

9.11.7.2.1. não ter assegurado o cumprimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER;

9.11.7.2.2. não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em resoluções da ANTT, muito embora tenha sido comprovado o descumprimento sistemático dos parâmetros de desempenho;

*9.11.7.3. **Rubens Narciso Peduti DalMolin**, CPF n. 454.158.978-87, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR), em razão das seguintes condutas omissivas na condição de responsável pela fiscalização da execução contratual:*

9.11.7.3.1. não ter assegurado o cumprimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER;

9.11.7.3.2. não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em resoluções da ANTT, muito embora tenha sido

comprovado o descumprimento sistemático dos parâmetros de desempenho;

9.11.8. quanto à deficiência dos procedimentos de fiscalização e de regulação empregados pela ANTT para assegurar o cumprimento do contrato e dos parâmetros de desempenho previstos e a qualidade do serviço prestado ao longo de todo o período da concessão, em modelo de contrato que privilegia o controle do desempenho e do serviço prestado em detrimento ao controle do investimento efetivamente realizado, infringindo o art. 24, inciso VIII (fiscalização da prestação de serviços) da Lei n. 10.233/01, as cláusulas contratuais: 1.5. e 18.1 (poderes e obrigação da ANTT fiscalizar a execução); 16.4 b, c, g, h, e l (fiscalizar, aplicar sanções, cumprir PER e contrato, zelar pela qualidade do serviço, estimular o aumento da qualidade); 18.4 (assegurar o cumprimento dos encargos previstos no PER), 18.6 (serviço adequado), 18.11 e 18.12 (assegurar o cumprimento dos encargos previstos no PER) (item 9.1.2.8 da oitiva), os seguintes responsáveis:

*9.11.8.1. **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, CPF n. 066.814.761-04, Diretor-Geral da ANTT, em razão da conduta omissiva de deixar de prover as ações e os recursos humanos, tecnológicos e materiais necessários para a tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização da execução contratual;*
*9.11.8.2. **Mário Mondolfo**, CPF n. 913.529.248-20, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), em razão das seguintes condutas omissivas na condição de responsável hierárquico pela fiscalização da execução contratual:*

9.11.8.2.1. não ter provido as ações e os meios para assegurar a tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização da execução do contrato e não assegurar o cumprimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER de forma constante e permanente, em um contrato onde o controle por resultados representa cláusula fundamental para garantia da prestação de um serviço adequado aos usuários;

9.11.8.2.2. não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em resoluções da ANTT;

*9.11.8.3. **Rubens Narciso Peduti DalMolin**, CPF n. 454.158.978-87, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR), em razão das seguintes condutas omissivas na condição de responsável pela fiscalização da execução contratual:*

9.11.8.3.1. não ter implementado uma tempestiva, eficaz e efetiva fiscalização da execução contratual;

9.11.8.3.2. não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em resoluções da ANTT.

10. Ata nº 50/2012 – Plenário.

11. Data da Sessão: 5/12/2012 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-3346-50/12-P. “

11. Face ao extenso rol de ilegalidades detectadas pelo Tribunal de Contas da União, é necessário que se utilizem partes do Relatório, bem como de sua conclusão, destacando-se os itens do próprio Acórdão nº 3346/2012. O citado Acórdão apresenta fatos decorrentes de ilegalidades, caracterizados de contrários ao interesse público.

São eles:

11.1 – COMPENSAÇÕES INDEVIDAS:

9.1.2.1. compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivos de responsabilidade da concessionária, que foram indevidamente imputados à Administração pela ANTT, uma vez que o adiamento da conclusão de todas as praças de pedágio (sete meses) - condição necessária para o início da cobrança - superou em muito o atraso imputável à Administração na formalização do Termo de Cessão de Bens (dispositivos violados:

cláusulas contratuais 6.10 e 6.15 e art. 24, incisos VII e VIII, da Lei n. 10.233/2001);

Segundo o TCU, essa irregularidade foi tratada no Relatório de Auditoria em seu item 3.1, envolvendo diretamente a Deliberação nº 480/08 (Doc. 3), que possibilitou a alteração das condições necessárias para início da cobrança de pedágio pela concessionária, liberando a arrecadação, na medida em que cada praça fosse sendo concluída e a 1ª Revisão Extraordinária (Processo ANTT n. 50500.03913/2009-08), que possibilitou à concessionária compensar os recursos não arrecadados no período de atraso das obras das praças de pedágio, por meio de repactuação e alongamento dos prazos predefinidos em contrato para a conclusão das obras obrigatórias essenciais.

E conclui, neste item, o Relatório do TCU:

“Conclusão

83. De todos os argumentos empregados pela ANTT e pela Concessionária para justificar o atraso nas obras das praças de pedágio, somente foi possível considerar como de responsabilidade da Administração os atrasos na expedição do Termo de Cessão de Bens e da Licença Ambiental de Operação que, juntos, atingiram 122 dias, correspondente ao período entre a data de assinatura do

contrato, em 22/02/2008, e 26/06/2008, data da expedição da Licença Ambiental de Operação em nome da concessionária.

84. O atraso decorrente dos procedimentos para a declaração da utilidade pública das áreas afetadas pelas obras não ocasionou atrasos na conclusão das obras das praças de pedágio e, mesmo que houvesse, não poderia ser atribuída responsabilidade à Administração Pública.

85. Não há como justificar o atraso na conclusão dos Trabalhos Iniciais, a menos das obras nas praças de pedágio, em função dos atrasos nas expedições do Termo de Cessão de Bens e da Licença Ambiental de Operação em nome da concessionária. Portanto, o atraso na conclusão da Fase de Trabalhos Iniciais não pode ser considerado como de responsabilidade da Administração.

86. Os atrasos na imissão de posse não podem ser considerados como justificativa para os atrasos na conclusão das obras das praças de pedágio, pois são de responsabilidade da concessionária.

87. Não há como considerar a expedição do Decreto de Calamidade Pública, decorrente de fatores climáticos adversos, como justificativa apta para exonerar a responsabilidade da concessionária pelos atrasos nas obras de todas as praças de pedágio.

88. Não foram consideradas válidas as justificativas empregadas pela ANTT para aprovar a alteração da condição para início da cobrança de pedágio, prevista contratualmente para se iniciar somente após a conclusão de todas as praças, mas que foi alterada, liberando-se a cobrança em cada praça isoladamente à medida que fossem concluídas.

89. Portanto, de acordo com as cláusulas contratuais, conclui-se que a concessionária somente atendeu aos requisitos necessários para o início da cobrança de pedágio após o término das obras da última praça de pedágio, a praça P5, que ocorreu em 8/6/2009 (Peça 54, pp. 166-170).

90. No entanto, considerando que foi admitida a responsabilidade da Administração relativa ao atraso de 122 dias, período entre a data da assinatura contrato e a data da expedição da Licença Ambiental em nome da concessionária, em 26/6/2008, apenas a perda de arrecadação durante o período de 122 dias anterior à 8/6/2009, data de conclusão da praça P5, última praça de pedágio a ser concluída, deve ser ressarcida à concessionária, nos termos da cláusula contratual 19.2 (peça 32).

91. Ante o exposto, cumpre rejeitar a regularidade da 1ª Revisão Extraordinária – Proposta de readequação de cronograma de obras e investimentos (processo ANTT n. 50500.039913/2009-08, peça 106), pois o período de atraso no início da cobrança de pedágio considerado como de responsabilidade da Administração é muito superior ao devido.

92. Todo o período entre a data de da efetiva conclusão de cada praça de pedágio e a data contratual prevista para o início da cobrança de pedágio, 22/08/2008, foi computado indevidamente pela ANTT como de responsabilidade da Administração. São períodos de quase seis meses para as praças P1 e P2, de aproximadamente oito

meses para a praça P4, próximo de nove meses para a praça P3 e mais de 9 meses para a praça P5.

93. Na realidade, somente é devido à concessionária o ressarcimento por tarifas não auferidas no período de 122 dias anterior à 08/06/2009. Ou seja, um período de aproximadamente quatro meses, igual para todas as praças, e muito inferior ao aprovado pela ANTT, que variou entre seis e nove meses para as diferentes praças.

94. **A ANTT deve providenciar nova revisão extraordinária para considerar como passíveis de ressarcimento à concessionária apenas o período de 08/02/2009 a 08/06/2009, idêntico para todas as praças de pedágio, providenciando ainda a compensação no valor da tarifa dos valores indevidamente recebidos pela concessionária desde a aprovação da 1ª Revisão Extraordinária até a data da nova revisão extraordinária.**

95. **Será necessária, também, a audiência dos responsáveis pelos atos irregulares que resultaram em prejuízo aos usuários e benefício indevido à concessionária.**

96. Consideram-se também necessárias as audiências dos pareceristas jurídicos, pois seria de se esperar que, ao apreciar os processos que resultaram na compensação indevida de receitas não auferidas, tivessem alertado para a necessidade de maior detalhamento e comprovação das justificativas empregadas para aprovar ato com tamanho reflexo para os usuários, especialmente quanto à autorização para o início da cobrança do pedágio sem que todas as praças estivessem concluídas, visto que se constituía em previsão contratual.

(...)”

11.2 – ELEVÇÃO DE VALORES DA TARIFA BÁSICA.

9.1.2.2. elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela 2ª Revisão Extraordinária do PER, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio da rodovia à época da licitação, visto que tais encargos deveriam estar embutidos tanto no orçamento-base da licitação, quanto na proposta apresentada pela concessionária, pois o contrato de concessão, ao referir-se à faixa de domínio", inclui aí as pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização, faixa lateral de segurança, vias marginais, e quaisquer outros elementos que sejam imprescindíveis para garantir a perfeita e correta operação da via e para segurança dos seus usuários (dispositivos violados: cláusulas contratuais 2.10, 3.1, 3.5, 4.3, 7.2, 7.9, 7.11, 7.12 e 16.6 alínea e, os itens 4.6.1 e 4.6.2 do Plano de Exploração da Rodovia (PER); art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

50500.018644/2010-71), houve considerável incremento na Tarifa Básica do Pedágio com vistas a remunerar a concessionária pela inclusão das ruas marginais da rodovia ao objeto da concessão que já estavam contemplados no objeto concedido, uma vez que a faixa de domínio e são parte indissociáveis dos serviços de operação da rodovia, caracterizando portanto, remuneração em duplicidade.”

E conclui do TCU:

“142. Os argumentos trazidos pela ANTT e pela concessionária não são capazes de elidir as irregularidades verificadas.

143. Não há como exonerar a concessionária da recuperação e manutenção das vias marginais existentes antes da contratação, visto que representam um importante elemento da rodovia e indissociável de sua operação. Muito menos aceitar a alegação de que faltara previsão de quantitativos nos estudos indicativos da ANTT ou na proposta vencedora, pois o contrato e o arcabouço legal que regem as concessões assim o vedam.

144. A concessionária não tem como se desincumbir da responsabilidade de manter as faixas de domínio e as vias marginais, suas pistas e demais elementos rodoviários essenciais à operação da atividade rodoviária de interesse público.

145. Assim, resta claro que as faixas de domínio integram a concessão e, portanto, foram transferidas para o controle da concessionária desde o início do contrato, não sendo possível acatar o pleito da concessionária para incorporar um elemento que já pertence ao objeto concedido.

146. A única forma possível de retirar as ruas laterais pré-existentes do escopo da concessão, caso a ANTT assim o desejasse, à época da formulação do edital, seria a previsão explícita em uma cláusula especial, como o contrato faz em alguns casos, não prescindindo de uma justificativa, sólida e circunstanciada para tanto, tal a importância destes dispositivos à operação da via e ao interesse público. Obviamente, o Edital, o PER e o Contrato não contêm tal previsão.

147. Assim, resta confirmada que a incorporação das ruas laterais, tratada na 2ª Revisão Extraordinária, é irregular. A inclusão da remuneração para a manutenção das ruas laterais, realizada pela ANTT, caracteriza dupla remuneração pelo mesmo encargo pelo fato destas ruas já fazerem parte dos encargos da concessão desde a assinatura do contrato.

148. Ante o exposto, cumprе rejeitar a regularidade da 2ª Revisão Extraordinária, relativa à inclusão das vias marginais no contrato de concessão, pois aprovou um aumento de tarifa indevido, visto que implica em duplicidade de remuneração.
149. Cabe, também, a audiência dos responsáveis pelos atos irregulares.”

11.3 – POSTERGAÇÃO DE DATAS DE COMPROMISSOS (fls. 22 do Anexo II):

ITEM 9.1.2.3 DA OITIVA - Postergação, em três anos, por meio da Resolução n. 3.312, de 05/11/2009, e da 1ª Revisão Extraordinária, das datas de conclusão de obras obrigatórias, dentre elas o Contorno de Florianópolis, sem que tivessem sido apresentadas justificativas válidas para tal medida e sem a aplicação das sanções cabíveis, causando inexecução desses serviços, uma vez que: a) os atrasos na elaboração dos estudos e projetos do Contorno de Florianópolis ocorreram por responsabilidade exclusiva da Concessionária; b) a postergação das obras obrigatórias do Contorno de Florianópolis é contrária às reais necessidades de segurança e economia da rodovia em área conurbada, não tendo sido disponibilizado o serviço adequado aos usuários; c) a postergação das obras do contorno, mesmo que fosse considerada cabível a decisão da ANTT relativa ao atraso no início da cobrança do pedágio, gerando créditos à Concessionária, é menos vantajosa ao interesse público do que a compensação dos referidos créditos por meio de um aumento de R\$ 0,05237 na Tarifa Básica de Pedágio, visto se tratar de obras fundamentais para o tráfego de longa distância e para a mobilidade urbana da Grande Florianópolis, de elevada materialidade”

Após ouvida a Concessionária e a ANTT sobre a injustificável postergação por mais de três anos das obras do Anel Viário da Grande Florianópolis, o Tribunal de Contas da União em longa mas necessária conclusão destaca:

“C.3) Conclusão

249. A ANTT não contra argumentou a afirmação do relatório de auditoria de ser mais vantajoso ao interesse público e ao usuário um eventual aumento do valor da tarifa em R\$ 0,0537 do que a postergação das obras do contorno em três anos, na hipótese de se admitir, apenas para fins de argumentação, que todos os atrasos haviam sido de responsabilidade da Administração.

250. A postergação das obras obrigatórias do Contorno de Florianópolis e suas obras associadas (viadutos, interseções,

acessos etc.), do quarto para o sétimo ano, **não pode ser justificada**, como pretendem a ANTT e a Concessionária, pelos atrasos na formalização do Termo de Cessão de Bens e por atrasos na apresentação da Licença Ambiental de Operação (LAO), ou ainda por atrasos na publicação dos Decretos de Utilidade Pública e dos documentos de imissão de posse das áreas necessárias, uma vez que, conforme tratado na análise do item da oitiva 9.1.1.2., **somente pode ser considerado de responsabilidade da administração um atraso de quatro meses**, período muito inferior ao adiamento de três anos concedido pela ANTT.

251. As chuvas excepcionais que ocorreram no final de 2008, no período de aproximadamente um mês, **não tem o condão de atrasar os referidos projetos em três anos**. Veja-se que não se está falando em obras, mas apenas em projetos.

252. A alegação de que há muitos processos de apuração de inexecuções em tramitação na Agência e devido ao excesso de atividades ainda não há decisão quanto a eventuais sanções, **em nada altera o apontamento do Relatório de Auditoria quanto à ausência destas sanções, apenas o confirma**.

253. A alegação da Concessionária de que o desenvolvimento de vários estudos detalhados para a definição do traçado era condição necessária para a instrução do pedido de abertura do processo de licenciamento ambiental (FAP - Ficha de Abertura de Processo) junto ao Ibama, o que teria demandado prazo acima do comum em função da complexidade da obra, **não pode ser aceita**, uma vez que todos os dados efetivamente empregados pela contratada para preenchimento da FAP, protocolizada somente em 19/02/2009, ou seja, um ano após a assinatura do contrato, já estavam disponíveis desde a fase de licitação, visto que se referem ao Projeto Executivo aprovado pelo DNER em 1999.

254. A alegação de falta de legitimidade da concessionária para realizar qualquer pleito perante o órgão ambiental antes da data de emissão da Licença Ambiental de Operação, emitida em 26/06/2008, **não corresponde à realidade dos fatos**, uma vez que constam de processos do Ibama várias comunicações oficiais entre as partes ocorridas antes desta data, que tratam de cronogramas de vistorias, de definição de estratégias para licenciamento, de comunicação do nome do empreendedor, de apresentação de projetos de recuperação da rodovia e de pedido de autorizações para implantação de praças de pedágio.

255. Portanto, o atraso de um ano na abertura do processo de licenciamento ambiental junto ao IBAMA **é de responsabilidade exclusiva da Concessionária**.

256. **Não procede a alegação** de que os prazos do licenciamento ambiental consumidos pelo IBAMA foram superiores aos normais em razão da complexidade atípica da obra. Os documentos do processo de licenciamento no IBAMA (Processo n.

02001000869/09-16) comprovam que os prazos despendidos pelo órgão ambiental para análise do licenciamento ambiental de uma rodovia de pista dupla de primeira classe em terreno virgem foram prazos mínimos, que somam 37 dias úteis em cinco ocasiões, demonstrando a prioridade dispensada pelo órgão ambiental, que analisou e aprovou o EIA-RIMA em prazo muito menor do que o usual.

257. Não é possível justificar o período de 13 meses, transcorrido entre a data do Termo de Referência Definitivo disponibilizado pelo IBAMA e a data do pedido de vistoria, como resultante da magnitude e complexidade acima do normal das obras em questão, bem como da quantidade e da natureza das exigências do Ibama com relação aos levantamentos e estudos, pois não há de excepcional nestas obras e muito menos nas exigências do Ibama.

258. A concessionária não foi capaz de justificar a demora de nove meses para a entrega de uma nova versão do projeto sem que as alterações solicitadas pela ANTT tenham sido atendidas e sem que o nível de detalhamento do projeto tenha sido aprofundado, sendo a demora de nove meses de sua exclusiva responsabilidade.

259. A única exceção foi o prazo de quase sete meses para a disponibilização do Termo de Referência Definitivo na fase inicial. No entanto, não se pode considerar todo este prazo como improdutivo para a Concessionária, pois vários dos estudos absolutamente comuns e indispensáveis a todos os licenciamentos rodoviários poderiam ter sido concomitantemente realizados durante este período. **Não é, portanto, possível justificar uma postergação de três anos das obras do contorno de Florianópolis empregando como argumento os sete meses consumidos pelo IBAMA para disponibilizar o termo de Referência.**

260. Não se pode concordar com a Concessionária quando alega complexidade acima do normal das obras em questão e excessivas exigências do IBAMA para justificar os atrasos, pois nenhum aspecto técnico excepcional foi por ela objetivado e porque as análises do IBAMA, como demonstrado, foram realizadas em prazo mínimo.

261. Todos os documentos do processo de licenciamento no IBAMA demonstram, indubitavelmente, **no mínimo, a falta de urgência e de diligência com que a concessionária conduziu o licenciamento ambiental do Contorno de Florianópolis.**

262. A inexistência de qualquer projeto vinculado ao edital e/ou ao PER não pode ser empregada como argumento para justificar a postergação das obras, pois era facultada ao concessionário a adoção do projeto existente com 47,33 km de extensão, aprovado pelo DNER em 1999.

263. De fato, o que gerou a postergação em três anos foi a iniciativa da Concessionária, referendada pela ANTT, em alterar a extensão de 47,33 km, prevista no PER, para 30,48 km, e a apresentação da primeira versão do projeto à Agência somente em 10/01/2011, ou seja, após transcorridos quase três anos (35 meses) de um prazo total original de quatro anos para a conclusão da obra, prevista para fevereiro de 2012.

264. A ausência de diligência e de celeridade da concessionária nos procedimentos para se obter a aprovação prévia dos usuários, dos municípios envolvidos e do Governo do Estado de Santa Catarina, que agora exigem o traçado e a extensão originais (47,33 km), está produzindo atrasos adicionais imputáveis somente à ANTT e à Concessionária.

265. A ANTT não aplicou as penalidades contratuais por inexecução contratual ainda que tenha sido demonstrado que o atraso na conclusão do Contorno de Florianópolis e de suas obras associadas decorreu de responsabilidade exclusiva da concessionária. Aceitou as justificativas da concessionária sem ter providenciado análises detalhadas dos argumentos apresentados, validando de plano as alegações, inclusive, sem ter diligenciado o Ibama para circularização das informações prestadas pela concessionária que foram determinantes para o deferimento do pedido de postergação das obras.

266. É absolutamente necessário ter-se sempre muito presente que se trata de uma concessão de serviços públicos, onde o que importa realmente é a prestação do serviço adequado, ou seja, o resultado, não sendo possível que a sociedade suporte atrasos resultantes de fatos previstos e previsíveis que fazem parte do risco da concessionária. Todos os fatos empregados pela ANTT e pela Concessionária para justificar os atrasos eram previstos – necessidade de elaboração de projetos, de aprovações e de licenças, não havendo, também, nada de imprevisível nas chuvas quando se consideram períodos mais longos do que uma estação do ano.

(...)

268. Considerando que a postergação das obras do contorno foi irregular frente ao contrato, além de contrária ao Interesse Público, julga-se necessário ouvir em audiência os responsáveis.

269. Consideram-se também necessárias as audiências dos pareceristas jurídicos, pois seria se esperar que, ao apreciar os processos que resultaram na postergação, tivessem exigido ou alertado para a necessidade de maiores e mais detalhadas justificativas para ato com tamanho reflexo para os usuários, uma vez que a instrução do processo era flagrantemente frágil e os argumentos empregados eram demasiadamente resumidos e desprovidos de documentação a suportá-los.

270. Seria fácil para os pareceristas alertar para a necessidade de área técnica embasar suas conclusões não só em alegações da

concessionária, mas também em consulta ao Ibama, de forma a se comprovar que os alegados atrasos ambientais eram de responsabilidade da contratada.

271. A compensação da perda de arrecadação por meio da postergação das importantes obras, como um benefício aos usuários para não aumentar a tarifa em apenas R\$ 0,05237, se já é questionável mesmo para leigos e para usuários, mais ainda para procuradores federais especializados em regulação de serviços públicos.

272. Não se pode acolher a argumentação dos procuradores, que buscam eximir-se da responsabilidade pelas decisões alegando que sua atuação é meramente formal e restrita à verificação da possibilidade legal ou contratual de determinados atos. Tal justificativa vai contra a prudência e o conceito de especialização das procuradorias federais que atuam em órgãos ou agências reguladoras.

273. Em decorrência do longo prazo transcorrido desde a indevida postergação das obras do contorno pela ANTT, a aplicação das multas moratórias à concessionária previstas em contrato para os casos de atraso injustificado nas obras obrigatórias (contrato item 19.9, Peça 32, p. 49) resultou prejudicada.

(...)

276. A atual situação não pode continuar porque altera as condições originais da contratação, pois o período máximo de remuneração das obras do contorno antes de sua conclusão, por meio da tarifa de pedágio, foi fixado pelo PER em quatro anos e já se encontra em cinco e foi prorrogado para sete anos pela ANTT sem que as justificativas apresentadas tenham sido consideradas válidas.

277. A permanência da atual situação por período indefinido caracterizaria um adiantamento excessivo de remuneração e poderia ensejar o abandono do contrato pela concessionária, pois haveria percebido valores muito superiores aos previstos em contrato previamente à construção de benfeitorias de valor muito elevado (R\$ 330 milhões a preços de 2008).

278. De forma a possibilitar futuras análises sobre os procedimentos relativos à construção do Contorno de Florianópolis deve ser determinado à ANTT e ao Ibama que encaminhe cópia à SECEX-SC de todos os documentos relativos ao Contorno de Florianópolis que foram produzidos desde o início de 2011 e de todos os demais à medida que venham a ser produzidos.

(...)

290. Em suma, a concessionária, injustificadamente:

- a) consumiu um ano, entre a data de assinatura do contrato, em fevereiro de 2008, e 19/02/09 (Peça 187, p. 4-15) para abrir o processo de licenciamento no Ibama;
- b) somente apresentou a primeira versão do projeto funcional, projeto com o menor nível de detalhamento, em 29/12/2009 (Peça 60, p. 3), vinte e dois meses após a assinatura do contrato;
- c) consumiu nove meses para reapresentar o projeto funcional em 10/01/2011 (Peça 60, p. 15) ainda sem as correções solicitadas pela Agência com relação à extensão e outros dispositivos;
- d) consumiu 13 meses entre a data de disponibilização do Termo de Referência definitivo pelo Ibama, em 14/09/2009 (Peça 187, p. 154), e a data do pedido de vistoria ambiental pela concessionária, em 13/10/2010 (Peça 187, p. 156-158);
- e) após a entrega do projeto, ou planta, contendo a solicitada extensão do contorno na direção Norte à ANTT em 03/05/2011 (Peça 157, p. 136), e após a Audiência pública na Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, que repudiou a alteração de traçado (redução da extensão) aprovada pela ANTT, em 27/06/2011, consumiu um ano e quatro meses, até a data da Audiência Pública do Ibama (Peça 192), em 16/10/2012, sem providenciar o projeto do traçado definitivo ao Ibama para se obter o licenciamento;
- f) após reconhecer a necessidade de respeitar a extensão contratual de 47,33 km, conforme notícias veiculadas na imprensa desde o final de 2011 (peças 143, 144, 194 e 195), consumiu quase um ano até a data da Audiência Pública do Ibama (Peça 192), em 16/10/2012, sem providenciar o projeto do traçado definitivo ao Ibama para se obter o licenciamento.
291. Ante o exposto, pode-se afirmar que, assim como não havia razão para a alteração da extensão contratual de 47,33 km para 30,85 km, como demonstrado no item de oitiva seguinte, não há motivação válida para que o projeto apresentado na audiência pública do Ibama, realizada em 16/10/2012, tenha sido ainda o de 30,85 km de extensão, pois: em 9/11/2011, o ACÓRDÃO Nº 2954/2011 TCU - Plenário já havia determinado a oitiva da ANTT e da concessionária por essa irregularidade; em 27/06/2011, a audiência pública na Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina já havia repudiado veementemente o Contorno de Florianópolis com a extensão reduzida e desde o final de 2011 a ANTT e a concessionária, segundo notícias na imprensa, já haviam reconhecido a necessidade de se manter a extensão contratual de 47,33 km.

292. Portanto, o atraso significativo nas obras do contorno de Florianópolis foi e continua sendo exclusivamente de responsabilidade da concessionária.

293. Considera-se, também, que a construção em duas etapas, como advoga a Concessionária, referendada pela ANTT, somente pode ser aceita se a data final para a conclusão do contorno definitivo não for postergada, pois do contrário seria injustificado e contrário ao interesse público.

294. A ANTT deve abster-se de acolher como justificativas para eventuais novos atrasos na conclusão do Contorno de Florianópolis a alegação de responsabilidade do Ibama por atrasos decorrentes da sua eventual construção em etapas, visto que esta hipótese decorreria exclusivamente dos atos e omissões da concessionária.

11.4 – NÃO EXECUÇÃO DE SERVIÇOS OBRIGATÓRIOS (fls. 65 do Anexo II):

9.1.2.5. inexecução de serviços obrigatórios previstos no cronograma físico-financeiro sem a apresentação de justificativas válidas; a consequente revisões das tarifas; o cômputo dos atrasos como inexecução contratual; e a aplicação das penalidades contratuais cabíveis, uma vez que os relatórios técnicos de acompanhamento da execução físico-financeira do empreendimento indicam que as obras obrigatórias previstas estão sendo executados em desacordo com a proposta da concessionária, com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER) e suas revisões, não tendo sido realizadas as necessárias adequações das tarifas e nem aplicadas as correspondentes sanções (dispositivos violados: cláusulas contratuais 17.6, 16.4, alínea r, 17.15 e 19.16, 1.5. alínea c e 19.1; art. 6º da Lei n. 8.987/1995; art. 24, incisos VII e VIII e art. 28, inciso I, ambos da Lei n. 10.233/2001);

Sobre este item, foram ouvidas a ANTT bem como a Concessionária, sendo que, após a análise de suas razões, concluiu o TCU o seguinte:

“594. As justificativas apresentadas pela ANTT e pela concessionária não puderam ser aceitas e todos os argumentos só reforçaram a ocorrência de irregularidade.

595. Foi, portanto, confirmada a irregularidade, uma vez que ocorreram comprovadamente inexecuções contratuais relativas ao 3º Ano de concessão, no valor de R\$ 78 milhões, a preços de 2007, sem que a aplicação de penalidades ou a isenção da responsabilidade da Concessionária por inexecuções contratuais tenha sido

demonstrada pela ANTT. Trata-se de irregularidade classificada como grave, pois desrespeita um dos principais mecanismos de controle da execução contratual.

596. Não puderam ser aceitas as justificativas apresentadas pela ANTT para a alegada desnecessidade de urgência dos processos de apuração de inexecuções contratuais, isto é, para os excessivos prazos para a entrega dos relatórios pela concessionária e para a demora os atrasos na análise por parte da ANTT, dentre eles: necessidade de se criar novos procedimentos de apuração para não criar precedentes desfavoráveis à fiscalização; excesso de zelo; excesso de demanda de atividades; limitações quanto à contratação de pessoal; natureza moratória e diária das multas por inexecução; e indexação do valor das multas pelo valor corrente da tarifa de pedágio.

597. Os procedimentos que vêm sendo empregados pela ANTT são incapazes de cumprir a função a que se destinam, qual seja, a de serem instrumentos para coibir a inexecução das obras obrigatórias, em especial em decorrência das previsões da Portaria ANTT n. 45/2011 e dos excessivos e injustificados prazos concedidos na prática para apresentação dos dados pela concessionária e para análise pela Agência.

598. É necessário que a ANTT edite normas, ou reveja as existentes, com o objetivo de que as inexecuções de um determinado ano venham a produzir efeitos na tarifa no ano imediatamente seguinte.

599. A centralização das análises relativas às inexecuções na sede da ANTT, em prejuízo da avaliação local que tem as melhores condições para avaliar a situação e inclusive tirar dúvidas quanto à efetiva execução das obras e serviços, é muito contraproducente, além de sobrecarregar uma estrutura que a própria ANTT considera insuficiente.

600. É muito recomendada a descentralização das análises relativas à inexecução contratual da sede da ANTT para a fiscalização local.

601. Não foi possível acatar como justificativa para a ANTT não ter retirado do fluxo de caixa e, portanto, da tarifa, a prévia conclusão de obras previstas contratualmente, mas que ficaram a cargo do Dnit, no valor de R\$ 15 milhões (data base 2007), pois desde o início da execução contratual já se encontravam em execução e já havia sido definido que seriam finalizadas pelo Dnit. A retirada desses valores do fluxo de caixa apenas após a sua conclusão representa adiantamento indevido de remuneração à concessionária.

602. *Considerando a grande ocorrência de inexecuções contratuais e os excessivos atrasos verificados na sua avaliação, será necessário que a ANTT encaminhe ao TCU, imediatamente após o final do quinto ano de concessão, cópia do Relatório de Entrega da Fase de Recuperação da Rodovia que contenha os dados e as análises, documentadas, de todas as obras obrigatórias previstas no PER, tanto daquelas que foram concluídas como daquelas que não o foram.*

603. *Considerando a gravidade da irregularidade, julga-se necessário ouvir em audiência os responsáveis e determinar à ANTT que altere os seus procedimentos que vem sendo empregados para a verificação das inexecuções contratuais de forma a torná-los efetivos.*

11.5 – DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO – FINANCEIRO EM DESFAVOR DOS USUÁRIOS (fls. 131 do Anexo II):

ITEM 9.1.2.9 DA OITIVA – Desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor dos usuários, causado por alterações e revisões dos encargos previstos no PER realizadas pela ANTT, e por inexecução e postergações de serviços, uma vez que identificou-se: a) compensação indevida, por meio de postergação das obras do contorno de Florianópolis e de outros serviços obrigatórios, de receitas não auferidas pela concessionária em função de atraso no início da cobrança de pedágio por motivos de sua responsabilidade, representando, aproximadamente, um aumento indevido de 5,11% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 186 milhões em favor da contratada; b) elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conservação das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio à época da licitação, visto que tais encargos deveriam já estar embutidos tanto no orçamento base da licitação quanto na proposta concessionária, representando, aproximadamente, um aumento indevido de 8,59% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 516 milhões em favor da contratada; c) inexecução de obras obrigatórias que não foram consideradas nas revisões dos valores das tarifas, entre elas obras de responsabilidade contratual da concessionária, mas que estão sendo construídas pelo Dnit, e obras de ruas laterais, terceiras faixas e trevos com viadutos, representando, aproximadamente, um incremento indevido de 1,7% na tarifa básica de pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 94 milhões em favor da contratada.

Este item desnuda claramente as ilegalidades cometidas entre a Concessionária e ANTT, que se uniram em conluio, para perpetrar inúmeros atos, sem qualquer amparo legal, contrários ao interesse público.

12. CONCLUSÃO DO ACÓRDAO:

III. CONCLUSÃO FINAL (fls. 134/141 do Anexo II)

1160. Ao final desta instrução, que analisou detalhadamente todos os argumentos apresentados pelos responsáveis, chegou-se à conclusão de que não foram elididas as seguintes irregularidades, resultando nas propostas de encaminhamento que constam do tópico IV:

- a) **compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivos de responsabilidade da concessionária, que foram indevidamente imputados à Administração pela ANTT;**
- b) **irregular elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela 2ª Revisão Extraordinária do PER, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio da rodovia à época da licitação;**
- c) **postergação em três anos das datas de conclusão de obras obrigatórias, dentre elas o Contorno de Florianópolis, sem que tivessem sido apresentadas justificativas válidas, implicando, portanto, em inexecução contratual sem que houvesse a aplicação das sanções cabíveis;**
- d) **aprovação, pela ANTT, do projeto funcional do Contorno de Florianópolis com características contrárias à prestação do Serviço Adequado e ao Interesse Público, baseada em motivação insuficiente e inválida, pois: reduz a extensão contratual do Contorno de Florianópolis, deixando de contornar áreas urbanas fundamentais à atual expansão da Grande Florianópolis e à operação segura da BR-101/SC; prevê características técnico-operacionais em desacordo com normas técnicas do Dnit para projeto de rodovias; e produz prejuízos significativos aos interesses difusos dos usuários, da população lindeira e da Região Metropolitana de Florianópolis, com benefícios exclusivos à contratada pela redução do desembolso e dos custos de construção;**

(...)

13 – DAS REDUÇÕES DE TARIFA (fls 135/136 do Anexo II):

“1161. As conclusões detalhadas obtidas na presente instrução que subsidiaram a conclusão final acima, bem como a formulação das propostas de encaminhamento a seguir, estão apresentadas em cada um dos itens de oitiva, não sendo reproduzidas ou resumidas aqui para evitar duplicidade.

1162. Os desequilíbrios identificados no contrato em desfavor dos usuários, ainda que em valores aproximados, pois há necessidade de elaboração de cálculos definitivos, representam 15,4% do valor da tarifa básica de pedágio ou, aproximadamente, R\$ 790 milhões, ao longo dos 21 anos de contrato restantes.”

13. Ao final de sua instrução, o Auditor Federal de Controle Externo (pp. 146/158 da peça n. 215) formulou a proposta de encaminhamento a seguir transcrita:

“a) Fixar, nos termos do art. 45 da Lei 8.443/1992 e do art. 251 do RI/TCU, prazo de 30 dias à ANTT para que, com relação ao contrato de concessão da BR-101/SC e BR-116/376/PR, no trecho entre Florianópolis e Curitiba:

a.1) anule a Deliberação n. 480/08 (peça 55, p. 182) que autorizou o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas e à medida que fossem concluídas e aptas à operação (Item de Oitiva 9.1.2.1; subitem II.A da instrução);

a.2) anule os efeitos da decisão que determinou o ressarcimento à concessionária de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio indevidamente considerados pela ANTT como de responsabilidade da Administração, realizado pela 1ª Revisão Extraordinária (Item de Oitiva 9.1.2.1; subitem II.A da instrução);

a.3) anule a incorporação das vias marginais ao contrato, bem como o efeito financeiro sobre a tarifa de pedágio, realizada pela 2ª Revisão Extraordinária (Item de Oitiva 9.1.2.2; subitem II.B da instrução);

a.4) retire do fluxo de caixa todos os valores contratuais relativos à execução dos 47,33 km contratuais do Contorno de Florianópolis e das obras associadas, reinserindo-os apenas após a completa conclusão destas, isto é, quando a totalidade da extensão do alinhamento geral definitivo estiver operando, ou seja, quando a última etapa de construção for concluída, ocasião em que a nova tarifa poderá compensar os valores não cobrados no período (Item de Oitiva 9.1.2.3; subitem II.C da instrução);

a.5) retire do fluxo de caixa os valores relativos às obras executadas pelo Dnit (Item de Oitiva 9.1.2.5; subitem II.E da instrução);

a.6) providencie nova revisão extraordinária para reduzir a tarifa básica de pedágio de forma a:

a.6.1) expurgar o acréscimo indevido decorrente da aprovação da 1ª Revisão Extraordinária, ressarcindo a concessionária pela perda de arrecadação apenas no período entre 08/02/2009 e

08/06/2009, idêntico para todas as praças de pedágio(Item de Oitiva 9.1.2.1; subitem II.A da instrução);
a.6.2) expurgar o acréscimo indevido resultante da incorporação das vias marginais realizada pela 2ª Revisão Extraordinária(Item de Oitiva 9.1.2.2; subitem II.B da instrução);
a.6.3) expurgar do fluxo de caixa os valores contratuais relativos à execução das obras que foram executadas pelo Dnit (Item de Oitiva 9.1.2.5; subitem II.E da instrução);
a.6.4) compensar todos os valores indevidos efetivamente recebidos pela concessionária decorrentes da 1ª e 2ª revisões extraordinárias e da remuneração das obras realizadas pelo Dnit, conforme itens acima;
a.6.5) desconsiderar no fluxo de caixa os valores contratuais relativos à execução dos 47,33 km contratuais do Contorno de Florianópolis e das obras associadas até a conclusão final destas obras, nos termos do item (A4, acima.
(...)”

14. Excelência, é estarrecedor, observar no Relatório do TCU (fls. 2 do Anexo II) a afirmativa de que houve ***“alteração injustificada nas características do projeto do Contorno de Florianópolis, inclusive no que concerne ao traçado, com redução da sua extensão em 18 Km e com prejuízo à qualidade técnica do empreendimento, em desacordo com o que foi inicialmente pactuado e com o interesse dos usuários, com vistas a beneficiar a concessionária”***, como se à ANTT fosse permitido agir contrariamente as leis e as regras estabelecidas no Contrato nº 03/2007. Isso configura crime de lesa-cidadania.

Obviamente, essa esclarecedora auditoria, que demonstra a existência de um estreito e estranho relacionamento entre os réus, cujas consequências redundam em graves e irreparáveis prejuízos para a coletividade, contrariando o objetivo e razão de ser da ANTT.

15. Gravíssimo sob todos os ângulos, é que, apesar da expressa determinação do TCU, contida no Acórdão nº 3346/20, 05 de dezembro de 2012, a ANTT, de maneira prepotente, autorizou, em 15 de fevereiro de 2013, através da Resolução nº 4.034 (Doc.4 do Anexo II) Reajuste Tarifário, na ordem de 13,33%, Resolução anexa), onerando mais uma vez os usuários, em benefício da Empresa.

16 – DAS INFRAÇÕES À LEI.

Os dispositivos violados e afrontados pelos Réus são:

16.1 - A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal no seguinte sentido:

“DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança,

atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,

II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.”

16.2 - A Lei nº 10.233/2001, de 05 de junho de 2001, dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

Em seu art. 24, incisos VII e VIII, trata do seguinte:

"Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

O inciso I do art. 28, determina:

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I – a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;”

17. DAS INFRAÇÕES AO CONTRATO.

Especificamente, os itens contratuais descumpridos pela Concessionária, segundo o TCU, são:

17.1 - Compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivos de responsabilidade da concessionária.

Cláusulas contratuais violadas: 6.10 e 6,15 (fls.10 do Anexo II) e art. 24, incisos VII e VIII, da Lei Federal nº 10.233/2001;

Dizem as citadas Cláusulas:

“6.10 A Concessionária estará apta a iniciar a cobrança do pedágio tão logo estejam satisfeitas as seguintes condições:

- a) Implantação de todas as Praças de Pedágio previstas;*
- b) Conclusão dos “Trabalhos Iniciais” detalhados no PER;*
- c) Conclusão do Cadastro Passivo Ambiental;*

(...)

6.15 Na ocorrência de atraso de responsabilidade da Concessionária na conclusão ou execução dos encargos estabelecidos para os “Trabalhos Iniciais” ou na implantação de todas as Praças de Pedágio não caberá reequilíbrio econômico das perdas relativas à data prevista no cronograma do Contrato de Concessão e a data real de início de cobrança de Pedágio;

(...).”

17.2 - Elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela segunda Revisão Extraordinária, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referente à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas na faixa de domínio da rodovia.

Cláusulas Contratuais violadas: 2.10, 3.1, 3.5, 4.3, 7.2, 7.9, 7.11, 7.12 e 16.6 alínea "e", os itens 4.6.1 e 4.6.2 do Plano de Exploração da Rodovia (PER); art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei nº 10.233/2001;

Diz a Cláusula 2.10 (fls. 207 do Anexo I):

"A área da Concessão é compreendida pela(s) Rodovia(s) e respectivas faixas de domínio, assim como seus acessos, nos termos do regulamentados pela ANTT, e áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas dentro da faixa de domínio."

A Cláusula 3.1(fl. 207 do Anexo I), dispõe:

"Integram a Concessão os trechos de rodovia que compõe o Lote Rodoviário, compreendendo seus acessos, nos termos regulamentados pela ANTT, faixas de domínio, edificações e terrenos destinados às atividades a elas vinculadas e, portanto, pertencentes à União na condição de bens públicos de uso comum."

Cláusula 3.5 (fls. 207 do Anexo I):

"Os bens vinculados à Concessão transferidos à Concessionária deverão ser recuperados, conservados, operados e mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando devolvidos à União, se encontrem em perfeito estado de conservação."

Cláusula 4.3 (fls. 210 do Anexo I):

"Não caberá durante a Concessão qualquer solicitação de revisão tarifária devido à existência de diferenças de quantidade ou desconhecimento das características da

rodovia pela Concessionária, em especial aquelas decorrentes de fatores que pudessem ser identificados e solucionados pelas técnicas conhecidas à época da proposta da tarifa, ressalvado o previsto no item 5.31 do Edital, sendo de sua responsabilidade a vistoria do trecho do trecho conhecido, bem como pelo exame de todos os projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes, quando da apresentação de sua proposta no Leilão.”

Cláusula 7.2 (fls. 219 do Anexo I):

“Constituem receitas alternativas, complementares acessórias ou de projetos associados quaisquer receitas da Concessionária não advindas do recebimento de pedágio ou de aplicações financeiras, sejam elas direta ou indiretamente provenientes de atividades vinculadas à exploração da Rodovia, das suas faixas marginais, acessos ou áreas de serviço e lazer, inclusive decorrentes de publicidade.”

Cláusula 7.9(fl. 220 do Anexo I):

“É responsabilidade da Concessionária manter a integridade da faixa de domínio da Rodovia, inclusive adotando as providências necessárias a sua desocupação se e quando invadida por terceiros.”

Cláusula 7.11(fl. 220 do Anexo I):

“A utilização e exploração da faixa de domínio do Lote Rodoviário pela Concessionária estarão sujeitas aos preceitos regulamentares da ANTT, devendo suas receitas propiciar a modicidade tarifária, conforme disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e neste Contrato.”

Cláusula 16.6 (fls. 207 do Anexo I):

"a) Adotar todas as providências para garantir a fluidez de tráfego nas Rodovias, em nível de serviço conforme estabelecido neste Contrato;"

17.3 - Postergação, por três anos, por meio da Resolução n. 3.312 (Doc.5), de 05/11/2009, e da 1ª Revisão Extraordinária, das datas da conclusão de obras obrigatórias, entre elas o Contorno de Florianópolis, sem qualquer justificativa válida.

Cláusulas Contratuais violadas: 17.8, 17.15, 17.17, 17, e 19.9; art. 6º da Lei nº 8.987/1995 e art. 28, inciso I, da Lei nº 10.233/2001;

Cláusula 17.8 (fls.238 do Anexo I):

"Os cronogramas das obras e serviços obrigatórios incluídos no PER poderão ser alterados, por decisão da ANTT, em função da evolução do tráfego no Lote Rodoviário, das reais necessidades da Rodovia e interesse público, sempre mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

Cláusula 17.15 (fls.239 do Anexo I):

" A inexecução ou não implantação de obras e serviços obrigatórios nos cronogramas estabelecidos no PER implicará em sua revisão, de forma a promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT, sem prejuízo da aplicação das penalidades pecuniárias previstas."

Cláusula 17.17 (fls.239 do Anexo I):

"Em caso de justificada impossibilidade de execução de algum encargo do PER, por fatos supervenientes e previamente submetida à análise da ANTT, poderá ser admitida a postergação do cronograma ou sua retirada do PER promovendo a respectiva revisão do Contrato e o reequilíbrio econômico-

financeiro da Concessão, na forma da regulamentação da ANTT, sem aplicação de penalidades.”

Cláusula 19.19(fl.s.247 do Anexo I):

“Caso a Concessionária não proceda ao pagamento da multa no prazo estabelecido neste Contrato, a ANTT utilizará a caução prestada, nos termos nele previstos.”

17.4 -Alteração do Contorno de Florianópolis baseada em motivação insuficiente, uma vez que: a) descaracteriza a política viária do projeto aprovado pelo DNIT; b) Desrespeita o Plano de Outorgas aprovados pelo Ministério dos Transportes que autorizou a concessão;

Cláusulas Contratuais violadas: 17.32, 17.35 e 17.1 c/c. com o item 5.1.4 do PER e com a proposta da Concessionária, além do art. 6º da Lei nº 8.987/1995 e art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28 inciso I, ambos da Lei 10.233/2001;

Cláusula 17.32 (fl.s.241 do Anexo I):

“A extensão das obras obrigatórias referentes à construção de contornos e variantes incluídas no PER poderá ser alterada, com prévia e expressa autorização da ANTT, em decorrência do desenvolvimento dos projetos executivos desde que comprovada a sua necessidade, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.”

Cláusula 17.35(fl.s.241 do Anexo I):

“Eventuais acréscimos ou supressões de obras ou serviços devem ser objeto de ajustes específicos a serem formalizados mediante Resolução ANTT.”

Cláusula 17.1(fl.s.238 do Anexo I):

"As obras e serviços a serem executados pela Concessionária são os especificados no PER, anexo a este Contrato."

Cláusula 5.1(fl.s.211 do Anexo I):

"A Concessionária deverá manter, em favor da ANTT, como garantia do bom cumprimento das obrigações contratuais, Garantis de Execução do Contrato no montante de R\$ 74.107.100,00 (setenta e quatro milhões, cento e sete mil e cem reais)."

17.5 - Inexecução de serviços obrigatórios previstos no cronograma físico-financeiro sem a apresentação de justificativas válidas; e consequente revisões das tarifas;

Cláusulas Contratuais violadas: 17.6, 16.4, alínea r , 17.15 e 19.16, 1.5 alínea "e" e 19.1, art. 6º da Lei nº 8.987/1995; art. 24, incisos VII e VIII e art. 28, inciso I, ambos da Lei nº 10.233/2001;

Cláusula 17.6(fl.s.238 do Anexo I):

"As obras e serviços obrigatórios devem ser executados nos prazos fixados nos cronogramas constantes do PER, de acordo com os projetos básicos e as condições ali estabelecidas."

Cláusula 16.4(fl.s.227 do Anexo I):

"Incumbe à ANTT:

[..]

r) Os cronogramas das obras e serviços obrigatórios incluídos no PER poderão ser alterados, por decisão da ANTT, em função da evolução do tráfego no Lote Rodoviário, das reais necessidades da Rodovia e do interesse público, sempre mantendo o equilíbrio

econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

Cláusula 17.4(fl.s.238 do Anexo I):

"Definem-se como obras e serviços não obrigatórios aqueles cujos cronogramas de execução deverão ocorrer de forma a atender os parâmetros de qualidade definidos no PER, cujo cronograma apresentado tem caráter meramente indicativo."

Cláusula 19.16(fl.s.247 do Anexo I):

"Pela inexecução parcial ou total deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções:

- a) Advertência;**
- b) Multa, de 100 (cem) até 1000 (mil) URT's;**
- c) Rescisão contratual, na forma prevista neste Contrtato."**

Cláusula 1.5 (fl.s.205 do Anexo I) "e":

"O regime jurídico deste Contrato confere à ANTT a prerrogativa de:

- a) Alterá-lo, unilateralmente, para melhor adequação às finalidades de interesse público, sempre preservando o equilíbrio econômico –financeiro contratual;**
- b) Regular e fiscalizar sua execução;**
- c) Aplicar sanções motivadas pela sua inexecução parcial ou total;**
- d) Rescindir-lo."**

17.6– Execução de obras não obrigatórias em desacordo com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a proposta da Concessionária e com os planejamentos anuais e mensais aprovados pela ANTT, sem apresentação de justificativas válidas.

Cláusulas Contratuais violadas: 18.5, alínea "a", 15.3, alínea **b,c,j**, 17.11, e 17.17; Resolução ANTT nº 1.187/2005, art. 10, inciso I, art. 12; Resolução ANTT nº 2.665/2008, art. 8º, V; art. 24, inciso VII e art. 28, inciso I, ambos da Lei 10.233/2001;

Cláusula 18.5(fl.s.243 do Anexo I), "a" :

"A fiscalização da execução do PER compreenderá, especialmente:

a) o controle por resultados da execução dos serviços de operação, conservação e manutenção das Rodovias, com ênfase na observância das especificações, parâmetros e padrões de qualidade estabelecidos no PER e nas normas técnicas aplicáveis."

Cláusula 15.3 (fl.s.224 do Anexo I), "b", "C", "j":

"Para os fins previstos neste Contrato, considera-se:

...

b) continuidade: a manutenção, em caráter permanente, de oferta dos serviços previstos no PER;

c) eficiência: a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e metas da Concessão;

j) modicidade da tarifa: a justa correlação entre encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio."

Cláusula 17.11(fl.s.239 do Anexo I):

"Qualquer modificação nos encargos estabelecidos no PER deverá ser previamente solicitada pela Concessionária à ANTT, com justificativa e avaliação do impacto sobre a

continuidade da prestação de serviço adequado aos usuários e com suficiente antecedência para sua aprovação."

Cláusula 17.17(fl.s.239 do Anexo I):

"Em caso de justificada impossibilidade de execução de algum encargo do PER, por fatos supervenientes e previamente submetida à análise da ANTT, poderá ser admitida a postergação do cronograma ou sua retirada do PER promovendo a respectiva revisão do Contrato e o reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão, na forma da regulamentação da ANTT, sem aplicação de penalidades."

17.8 - Descumprimento dos parâmetros de desempenho definidos no PER relativos ao pavimento e à sinalização horizontal, prejudicando sensivelmente as condições de rolamento e visibilidade, itens fundamentais no modelo de fiscalização e controle da execução adotado pela ANTT.

Cláusulas Contratuais violadas: 15.3, **b,c,j**, 17.16, 19.13 c/c. 19.15,**a**, 16.1, 16.5 e 17.17; itens do PER relativos ao pavimento (Introdução, p.5, que prevê a observação obrigatória das normas do Denit e da ABNT. itens 1.1.1, 1.1.3, 1.1.3.1, 1.2.1.1, 1.2.1.3, 1.2.1.4); Itens do PER relativos à sinalização. (itens 1.1.2.2, 1.2.2.3); Norma ABNT NBR nº 14723, item 4.9 ao item 4.9.3; art. 6º, caput, da Lei nº 8.987/1995; art. 24, inciso VII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei nº 10.233/2001; Resolução 2.665/2008 art. 6º, inciso V (Doc.6);

Cláusula 15.3 "b", "c", "j" (fl.s.224 do Anexo I):

"Para os fins previstos neste Contrato, considera-se:

[...]

b) continuidade: a manutenção, em caráter permanente, de oferta dos serviços previstos no PER;

c) eficiência: a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da Concessão;

[...]

j) modicidade da tarifa: a justa correlação entre encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio”

Cláusula 17.16. 19.13 c/c. 19.15, **a**, 16.1, 16.5 e 17.17; itens : itens 1.1.1, 1.1.3, 1.1.3.1, 1.2.1.1, 1.2.1.3, 1.2.1.4); Itens do PER relativos à sinalização (fls. 254/374 do Anexo I).

“O não atendimento dos parâmetros de qualidade estabelecidos no PER, para obras e serviços não obrigatórios ensejará a aplicação de penalidades previstas.”

Cláusula 19.13 (fls. 246 do Anexo I):

“ O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER, à execução dos citados no item 19.15 cujas sanções estão ali especificadas, ou da qualidade requerida para obras e serviços não obrigatórios, será considerado inexecução parcial do Contrato de Concessão, ensejará à Concessionária as sanções previstas nas alíneas “b” ou “c” do item 19.16 deste Contrato.”

17.9 - Deficiência dos procedimentos de fiscalização e de regulação empregados pela ANTT para assegurar o cumprimento do contrato, dos parâmetros de desempenho previstos e da qualidade do serviço prestado ao longo de todo o período da concessão em modelo que privilegia

o controle do serviço prestado em detrimento do controle do investimento efetivamente realizado, já que desempenhos inferiores aos exigíveis tem sido observados sistematicamente sem sanções apuradas em Processos Administrativos Simplificados (PAS) sejam aplicadas.

*Cláusulas Contratuais violadas: 1.5, 16.4 **b,e,g,h**, e 18.1, 18.4, 18.6, 18.11 e 18.12; a art. 24, inciso VIII, da Lei 10.233/2001;*

Cláusula 16.4 "b", "e", "g", "h" (fls. 227 do Anexo I):

"Incumbe à ANTT:

b) fiscalizar, permanentemente, a exploração do Lote Rodoviário;

[...]

e) alterar o Contrato e extinguir a Concessão, nos casos nele previstos;

[...]

h) zelar pela boa qualidade do serviço;"

Cláusulas 18.1, 18.4, 18.6, 18.11, e 18.12, tratam da Fiscalização."

17.10 - Desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em desfavor dos usuários, causado por alterações e revisões dos encargos previstos no PER realizadas pela ANTT, e por inexecução e postergações de serviços, uma vez que identificou-se: a) compensação indevida , por meio de postergação das obras do contorno de Florianópolis e de outros serviços obrigatórios, de receitas não auferidas pela Concessionária em função de atraso no início da cobrança de pedágio por motivos de sua responsabilidade, representando, aproximadamente, um aumento de 5,11% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 186 milhões de reais em favor da contratada; b) elevação dos

valores da Tarifa Básica de Pedágio, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referentes à Administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio à época da licitação, visto que tais encargos deveriam já estar embutidos tanto no orçamento base da licitação quanto na proposta concessionária, representando aproximadamente, um aumento indevido de 8,5% no Valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 516 milhões em favor da Contratada; c) inexecução de obras de obrigatórias que não foram consideradas nas revisões dos valores das tarifas, entre elas obras de responsabilidade contratual da concessionária, mas que estão construídas pelo Dnit, e obras de ruas laterais, terceiras faixas e trevos com viadutos, representando, aproximadamente, um incremento de 1,7% na tarifa básica de pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 94 milhões em favor da contratada.

Cláusulas Contratuais violadas: 1.5.**a**, 1.9.b.2, 1.10, 6.2, 6.3, 6.5, 6.7, 6.15, 6.35, 6.37,**b** e **c** e 17.8; art. 10 da Lei nº 8.987/1995; e art. 28, inciso I da Lei nº 10.233/2001.

1.9."b 2" (fls. 206 do Anexo I)

"Este Contrato poderá ser alterado nos seguintes casos:

[...]

b.2. quando necessária a modificação para estabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente, entre os encargos da Concessionária e as receitas da Concessão, objetivando a manutenção do inicial equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato."

Cláusula 1.10(fl. 206 do Anexo I):

"Em havendo modificação unilateral do Contrato que altere os encargos da Concessionária, a ANTT deverá restabelecer o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro."

Cláusula 6.2(fl. 213 do Anexo I):

"O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão constitui princípio

fundamental do regime jurídico da Concessão."

Cláusula 6.3(fl. 213 do Anexo I):

"É pressuposto básico da equação econômico e financeira que as partes mantenham permanente equilíbrio entre encargos da Concessionária e as receitas da Concessão, expresso no valor da Tarifa Básica de Pedágio, ressalvado o disposto no Capítulo IV deste Contrato."

Cláusula 6.5(fl. 213 do Anexo I):

" O equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão será mantido ao longo da sua vigência e considerado nos processos de revisão tarifária, de modo a assegurar a Taxa Interna de Retorno não alavancada, assumida no Leilão e especificada segundo as condições do Edital de Licitação."

Cláusula 6.7(fl. 214 do Anexo I):

"Sempre que atendidas as condições do Contrato de Concessão, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro."

Cláusula 6.15(fl. 214 do Anexo I):

"Na ocorrência de atraso de responsabilidade da Concessionária na conclusão ou execução dos encargos estabelecidos para os "Trabalhos iniciais" ou na implantação de todas as Praças de Pedágio não caberá reequilíbrio econômico das perdas relativas à data prevista no cronograma do Contrato de Concessão e a data real de início de cobrança de Pedágio."

Cláusula 6.35(fl. 217 do Anexo I):

"Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no

Título V, Capítulo I, Seção I, do Edital, para mais ou para menos."

Cláusula 6.37 "b" e "c" (fls. 217 do Anexo I):

"A Tarifa Básica do Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes, Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos do PER, para mais ou para menos, conforme o caso;

c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos de Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado."

Cláusula 17.8(fl. 238 do Anexo I):

"Os cronogramas das obras e serviços obrigatórios incluídos no PER poderão ser alterados, por decisão da ANTT, em função da evolução do tráfego no Lote Rodoviário, das reais necessidades da Rodovia e do interesse público, sempre mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."

18. Ora, Excelência, apesar do expressivo rol de itens contratuais descumpridos pela Concessionária, sob o olhar complacente da ANTT, mesmo com a determinação do TCU – quando do primeiro Relatório – para que a Agência se abstinhasse de reajustar as tarifas de pedágio, estas fossem reajustadas – na BR – 101, trecho Curitiba/Florianópolis, no percentual de 7,14%, pela **Resolução ANTT, nº 3783, de 15 de fevereiro de 2012** (Doc.7).

Não satisfeitas, Agência e Concessionária laboraram, mais uma vez em desfavor dos usuários – parte fraca na relação – e, novamente contrariando as determinações do TCU,

aplicam, em 15 de fevereiro de 2013, pela Portaria ANTT n 4.034, um escandaloso reajuste de tarifa, que atingiu o escandaloso percentual de 13,33%, isto é, mais do que o dobro da inflação oficial.

19. Não há como não se revoltar diante de tamanha ousadia, resultante do conluio apontado pelo Relatório da auditoria realizada por técnicos do Tribunal de Contas da União, que redundou no Acórdão citado.

São ilegalidades que, por sua quantidade, repetição e extensão, podem ser taxadas de criminosas, já que operacionalizadas sob o olhar benevolente da entidade que deveria exercer a fiscalização do cumprimento do Contrato de concessão.

20. Frise-se, por tudo isso, se recorre ao Poder Judiciário, ou seja, para se colocar um fim a esse descalabro que impera da condução do Contrato de Concessão da Rodovia BR-101, trecho Curitiba – Florianópolis.

II. DO DIREITO

II.1 – Pólo Passivo

Com referência aos legitimados passivos desta Ação Popular, identificados no preâmbulo, oportuno citar *Rodolfo de Camargo Mancuso* (Ação Popular, Edit. Revista dos Tribunais, 1996):

"... À leitura do art. 6º da Lei 4.717/65 já se percebe que a mens legislatores é a de estabelecer um espectro o mais abrangente possível, de modo a empolgar no pólo passivo, não só o causador ou produtor direto do ato sindicado, mas também todos aqueles que, de algum modo, para ele contribuíram por ação ou omissão, e bem assim os que dele se tenham beneficiado diretamente. (...).

... De todo modo, usualmente comporão o pólo passivo: a) a pessoa jurídica de direito público interno, e/ou entidade da Administração indireta (...); b) os agentes que participaram direta ou indiretamente do ato, por ação ou omissão, autorizando, aprovando, ratificando, para ele concorrendo, enfim, de algum modo, ou dando azo, por omissão, para que o mesmo ocorresse e, de conseguinte, para que se efetivasse a lesão; autoridades, funcionários, administradores e ainda o responsável pela avaliação inexata, em sendo o

caso; c) os beneficiários diretos do ato ou da omissão culposa (...).

... 2. *Autoridade: basicamente, é o órgão de cúpula do Poder ou do órgão da administração direta e indireta cujo ato ou omissão esteja sendo sindicado na ação. Assim, podem ser os Chefes do Poder Executivo (...). A situação legitimante da Autoridade não reside necessária e exclusivamente em ter ordenado ou praticado o ato, bem podendo tê-lo autorizado, aprovado ou ratificado, ou ainda, por sua omissão, ter dado azo à sua ocorrência (art. 6º da LAP). Não lhe aproveita o argumento de que se teria escudado em parecer prévio de assessoria oficial ou de terceiro: a responsabilidade por ato de governo, vinculado ou discricionário, remanesce sempre no titular da competência exercida; (...).*" (pp. 137, 139 e 144). Grifou-se.

Assim, no polo passivo necessário, são partes integrantes, conforme explicita o TCU no Acórdão nº 3.346/2012 (cópia anexa) :

O Réu **Bernardo José Figueiredo Gonçalves de Oliveira**, Diretor Geral da ANTT:

a. por ter aprovado a Deliberação nº 480/08, de 18 de novembro de 2008, que autorizou o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas, à medida que fossem concluídas e aptas a operação;

b. Por ter aprovado a Resolução nº 3.312/09, de 5 de novembro de 2009 autorizando a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio contemplando o pagamento de remunerações indevidas à concessionária; relativa a 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio;

c. Por ter aprovado a Resolução nº 3.630/11, de 9 de fevereiro de 2011, relativa a 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio;

O Réu **Francisco de Oliveira Filho**, Diretor da ANTT no período de 09/01/2007 até 18/02/2010:

a. Por ter apresentado o Voto nº 067/2008 à Diretoria Colegiada , que propôs autorização para o início da

arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas;

O Réu **Mário Rodrigues Júnior**, Diretor da ANTT desde 15/07/2008:

a. Por ter elaborado o Voto nº 162/2009 à Diretoria Colegiada que propôs a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio a qual contemplou o pagamento de remunerações indevidas à concessionária;

b. Por ter apresentado o Voto nº 162/2009 à Diretoria Colegiada que propôs a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

O Réu **Manoel Lucivio de Loiola**, Procurador Geral da ANTT desde 22/03/2002, por ter aprovado o Parecer ANTT/PRG/CAH/N.0586-3.4.1.4./2008, que subsidiou o início da cobrança de pedágio sem a conclusão de todas as praças e justificou os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

O Réu **Carlos Alberto São Tiago Hagstrom**, Procurador da ANTT, no período de 30/01/2003 até 03/03/2011, por ter emitido Parecer ANTT/PRG/CAH/N.0586-3.4.1.4./2008, que subsidiou o início da cobrança de pedágio sem a conclusão de todas as praças e justificou os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

O Réu **Mário Mondolfo**, Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da ANTT desde 19/08/2008:

a. por ter proposto, por meio da Nota Técnica nº 02RN/2008/GEFEI/SUINF, o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas e ter justificado os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

b. por não ter as ações e os meios para assegurar a tempestiva, e eficaz e efetiva fiscalização da execução do contrato e não assegurar o cumprimento dos parâmetros de desempenho previsto no PER de forma constante e permanente, em um contrato onde o controle por resultados representa cláusula fundamental para garantia da prestação de um serviço adequado aos usuários;

c. por ter elaborado a Nota Técnica nº 137 que justifica a 1ª Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;

d. por não ter assegurado o cumprimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER;

e. por não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em Resoluções da ANTT, muito embora tenha sido comprovado o descumprimento sistemático dos parâmetros de desempenho;

O Réu **Rubens Narciso Peduti Dal Molin**, Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias desde 08/10/2008:

a. por ter proposto, por meio da Nota Técnica nº 02RN/2008/GEFEI/SUINF o início da arrecadação nas diferentes praças de pedágio em datas diferenciadas e ter justificado os atrasos de responsabilidade da concessionária como imputáveis à Administração;

b. não ter assegurado o cumprimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER;

c. não ter implementado as sanções contratuais e as previstas em resoluções da ANTT, muito embora tenha sido comprovado o descumprimento sistemático dos parâmetros de desempenho;

O Réu **Wagner de Carvalho Garcia**, Diretor da ANTT, por ter apresentado o Voto nº 008-A/2011 à Diretoria Colegiada que propôs a aprovação da 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa de Pedágio;

II. 2 – Do Ato Ilegal e Lesivo

MM. Juiz, o **art. 5º, LXXIII, da Constituição Federal**, explicita o conceito de Ação Popular. Fácil inferir que estão presentes todos os requisitos desta ação mandamental na presente petição.

É da lição do Mestre *Hely Lopes Meirelles* a definição da Ação Popular Constitucional:

"A Ação Popular é um instrumento de defesa dos interesses da coletividade, utilizável por qualquer de seus membros, no gozo de seus direitos cívicos e políticos. Por ela não se amparam direitos próprios, mas, sim, interesses da comunidade. O beneficiário direto e imediato da ação não é o autor

popular; é o povo, titular do direito subjetivo ao Governo honesto (2004, p. 689)."

Em sentido conforme, na doutrina:

"SILVA, José Afonso da. Curso de direito constitucional positivo. 26. ed., 2006, p. 462-463: "O que lhe dá conotação essencial é a natureza impessoal do interesse defendido por meio dela: interesse da coletividade. Ela há de visar a defesa de direito ou interesse público. O qualificativo popular prende-se a isto: defesa da coisa pública, coisa do povo (publicum, de populum, de populum)". "Contudo, ela se manifesta como uma garantia coletiva na medida em que o autor popular invoca a atividade jurisdicional, por meio dela, na defesa da coisa pública, visando a tutela de interesses coletivos, não de interesse pessoal". Também, no mesmo sentido, ainda na doutrina: "É um instrumento de defesa dos interesses da coletividade, utilizável por qualquer de seus membros. Por ela não se amparam direitos individuais próprios, mas sim interesses da comunidade. O beneficiário direto e imediato desta ação não é o autor; é o povo, titular do direito subjetivo ao governo honesto. O cidadão a promove em nome da coletividade, no uso de uma prerrogativa cívica que a Constituição da República lhe outorga" (MEIRELLES, Hely Lopes. Mandado de segurança, ação popular, ação civil pública, mandado de injunção e habeas data. 16. ed., 1995, p. 88). "No entanto, prevalecem as duas características básicas: o fato de que sua titularidade cabe a qualquer cidadão e o de que este age na defesa do interesse público e não de interesse individual" (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 7. ed., 1996, p. 524)."

Também do Mestre Hely, em sua obra Direito Administrativo Brasileiro (24ª ed. 1999, pág. 81), podemos citar:

"Os princípios básicos da administração pública estão consubstanciados em seis regras de observância permanente e obrigatória para o bom administrador: legalidade, moralidade, impessoalidade, razoabilidade, publicidade e eficiência. Constituem, por assim dizer, os

*fundamentos da ação administrativa, ou, por outras palavras, os sustentáculos da atividade pública. **Relegá-los é desvirtuar a gestão dos negócios públicos e olvidar o que há de mais elementar para a boa conduta e zelo dos interesses sociais.***

Acerca da violação dos princípios constitucionais, são igualmente ensinamentos de Hely:

*"Ninguém pode questionar que, no Estado de Direito, toda a atividade da Administração Pública anda submissa ao princípio da legalidade (art. 37, CF), segundo o qual, ao reverso do particular, a que **é dado fazer o que a lei não proíbe, não lhe é lícito obrar senão o que lhe permite a lei.** E diz-se daí que existe, por definição, claro nexo de vinculação ou instrumentalidade lógico-jurídica entre o exercício do poder e a obtenção da finalidade legal. De modo que, quando o agente público competente exercite o poder para atingir escopo diverso daquele tutelado pelo ordenamento, se caracteriza a figura jurídica do desvio de poder, que invalida o ato, que é suscetível de controle jurisdicional, porque é vício de legalidade, pois em outras palavras, **'significa que o administrador público está, em toda a sua atividade funcional, sujeito aos mandamentos da lei e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ao inválido e expor-se a responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso'.**" (ob. cit., pág. 82).*

Tristemente, Excelência, o que se deve concluir com relação aos Réus desta Ação é o total descaso a esses princípios.

Forçoso mencionar outro princípio constitucional que, *in casu*, restou gravemente ofendido: o **princípio da impessoalidade**. Este princípio nada mais é do que o clássico **princípio da finalidade**, o qual impõe ao administrador público que só pratique o ato para o seu fim legal. E o fim legal é unicamente aquele que a norma de Direito indica expressa ou virtualmente como objetivo do ato, de forma impessoal. Desde que o princípio da finalidade exige que o ato seja praticado sempre com finalidade

pública, o administrador fica impedido de buscar outro objetivo ou de praticá-lo no interesse próprio ou de terceiros.

A respeito do assunto, em casos concretos, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, já decidiu:

"À administração Pública, como ente concebido para a realização do direito e a prática do bem comum, compete zelar para que os seus atos sejam implementados sob rigoroso atrelamento ao arcabouço jurídico vigente e aos contornos de probidade e moralidade administrativos"(Ap. Cível em MS n. 88.064200-1 (4.347), de São Miguel do Oeste).

"Sabe-se que Administração Pública rege-se pelos princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade e da publicidade, afora aqueles outros de que tratam os incisos I a XXI, parágrafo 6º, do art. 37 da Carta Magna e que, mormente após o advento da Lei n. 4.717/65, que legitima qualquer cidadão para a propositura da ação popular, omne cives est miles" (Ap. Cível em MS n. 4.636, de Palhoça).

Oportuno ressaltar que os atos ora questionados estão plenamente configurados segundo preconizado no **art. 2º da Lei Federal nº 4.717, de 29 de junho de 1965**, que dispõe:

"Art. 2º - São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de:

- a) incompetência;***
- b) vício de forma;***
- c) ilegalidade do objeto;***
- d) inexistência de motivos;***

Parágrafo Único - Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas:

- a) ...***
- b) ...***
- c) a ilegalidade do objeto ocorre quando o resultado do ato importa em violação de lei, regulamento ou outro ato normativo".***

Nessas circunstâncias, é imperioso trazer à consideração o **art. 11 da Lei Federal n. 8.429, de 02 de junho de 1992**, que caracteriza:

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade e lealdade às instituições, e notadamente:
I – praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;”. Destacou-se

Acerca da “INVOCÇÃO DA LEI DE IMPROBIDADE EM SEDE AÇÃO POPULAR”, assim pronuncia-se *Luiz Manoel Gomes Junior* (AÇÃO POPULAR, ASPECTOS POLÉMICOS, Edit. Forense, 2001):

“Um dos institutos do Direito Administrativo mais estudados nos últimos tempos tem sido o da Improbidade Administrativa. Em análise consistente sobre o tema, Marcelo Figueiredo afirma que a improbidade é sinônimo de desonestidade, estando presente sempre que houver violação ao Princípio da Moralidade Administrativa.

... Em sentido amplo, a improbidade estaria presente quando por parte do administrador, ou mesmo terceiros que se relacionem com a Administração, violem o dever de agir segundo um conceito amplo de Moralidade Administrativa, ou sob outro aspecto, quando ocorrer ‘(...) descumprimento (...) dos preceitos constitucionais e legais básicos que geram o setor público, resumindo-se em duas exigências fundamentais: legalidade e moralidade dos atos dos agentes públicos’.

... Partindo dos conceitos apresentados, pode-se formular a seguinte indagação: é possível a invocação das regras da Lei Federal 8.429/92 em sede de Ação Popular?

A resposta sem dúvida é positiva, por dois motivos básicos:

Primeiro, aspecto relevante, porque a Improbidade Administrativa nada mais é que uma imoralidade acentuada, pois decorre ‘(...) da

quebra do dever de probidade administrativa, que descende, diretamente, do princípio da moralidade administrativa, traduzindo dois deveres fundamentais aos agentes públicos: honestidade e eficiência funcional mínima’.

... **Segundo**, porque a Ação Popular é a forma usual de impugnar atos que afrontem a Moralidade Administrativa e não a Ação Civil Pública. Não se podendo ignorar que a legitimação daquela é ampla, pois qualquer cidadão está apto a utilizá-la.

... Deve ser ressaltado que tratando-se de legislação cuja em última análise o que se busca é a proteção ao Patrimônio Público, não há lógica em restringir tal aplicação apenas em sede de Ação Civil Pública. (...).” (pp. 89 a 91)

O mesmo Autor, em nota de rodapé, salienta:

“... Ainda em sua retroapontada manifestação, Fernando Célio de Brito Nogueira cita um trabalho da lavra de Marcos Adair Nunes, obtido no site www.jusnavegandi.com onde ficou assentado que: *‘Deste modo, existindo ato de improbidade administrativa, a ação popular é um instrumento dado ao cidadão comum para anular o ato que lese o patrimônio público, a moralidade administrativa e assim por diante, promovendo a restituição dos bens ou o ressarcimento dos danos causados. O ato impugnado deve ser ilegítimo, ou seja, contrário à lei, à moral e ao interesse coletivo. (...). Sem dúvida, mais do que correta é a sua utilização no combate à improbidade administrativa’.*” (Ob. cit., p. 92)

Por fim, são apropriadas ao contexto as lições de Carlos Frederico Brito dos Santos (“Improbidade Administrativa, Reflexões ...”),

“... É importante, portanto, que haja uma espécie de tolerância zero em relação à improbidade administrativa, até mesmo para reeducar a população, que, ao que parece, em largo percentual tanto já se acostumou com esse tipo de enfermidade que já a incorporou como fato normal da vida – o que é mais lamentável. E tal combate começa

pelos pequenos comportamentos que já mereçam alguma forma de sanção (...) (Ob. cit., p. 75).

Não é demais lembrar que o uso do poder, prerrogativa dos Administradores, não é incondicionado ou ilimitado. Seu uso, para ser legal, há de ser *normal*. Assim, usar *normalmente* o poder significa, de acordo com Hely Lopes Meirelles (**Direito Administrativo, cit., pág. 94**), “empregá-lo segundo as normas legais, a moral da instituição, a finalidade do ato e as exigências do interesse público”.

Lesivo, segundo o Ministro Rafael Mayer, “*se há de entender o ato que direta ou indiretamente, mas real ou efetivamente, redunde no injusto detrimento de bens ou direitos da Administração, representativo de um prejuízo, de um dano, efetivo ou potencial de valores patrimoniais*” (RTJ: 96/1370).

III. DO REQUERIMENTO

Face ao exposto Requer:

- 1.** Seja recebida e autuada a presente Ação Popular;
- 2.** Conceda Vossa Excelência a ***medida liminar, inaudita altera pars***, para:
 - a. Suspender os efeitos da Resolução ANTT nº 4.034, de 15 de fevereiro de 2013, que mais uma vez, contrariando determinação do TCU, aplicou escandaloso reajuste de 13,33%, nas tarifas de pedágio, conforme relatado no item 21, letra “b”.
 - b. Suspender os efeitos da Compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio, registrado no item 11.1 da Inicial;
 - c. Suspender os efeitos da Deliberação nº 480/08 da ANTT, que alterou as condições

necessárias para o início da cobrança de pedágio pela Concessionária;

d. Suspender os efeitos da Resolução nº 3.312, de 5 de novembro de 2011, que postergou por três anos a construção do Anel Viário da Grande Florianópolis, conforme relatado no item 11.3 da Inicial;

e. Suspender os efeitos da Resolução ANTT nº 3783, de 15 de fevereiro de 2012, que contrariamente ao determinado pelo TCU, majorou as tarifas do pedágio em 7,17%, conforme relatado no item 21, letra "b" da Peça Inicial;

f. Seja determinada a citação do agentes públicos indicados preambularmente para contestar, querendo, a presente ação sob pena de revelia ou confissão, bem como, de acordo com o art. 6º da Lei 4.717/65;

g. Seja dada ciência ao representante do Ministério Público de todos os atos processuais e seja procedida sua intimação antes da citação, para manifestação expressa sobre o pedido de condenação pela Lei de Improbidade (Lei n. 8.429/92) e para abertura de competente Inquérito Civil Público;

h. Seja requisitada junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres, cópia integral do processo do Edital de Concessão nº 003/2007, do Lote 7, trecho Curitiba – Florianópolis;

i. Seja requisitado junto ao Tribunal de Contas da União, cópia integral do Processo de Auditoria nº **TC-005.534/2011-9**.

3. No Mérito:

Seja a presente ação julgada totalmente procedente para:

- a. Suspender, por evidente afronta ao interesse público, conforme demonstrado ao longo deste arrazoado, os efeitos dos reajustes tarifários concedidos pela ANTT, nos percentuais de 7,14%, pela Portaria ANTT, nº 3785, de 22 de fevereiro de 2012 e 13,33%, concedido pela Resolução ANTT nº 4.034, de 15 de fevereiro de 2013
- b. Que seja declarado rescindido o Contrato de Concessão para Exploração da Rodovia BR 101/SC nº 003/2007, e ao mesmo tempo aplicada multa, de acordo com o item 19.9 e 19.10, do Contrato, pelo descumprimento dos seguintes itens 6.10 e 6,15 e art. 24, incisos VII e VIII, da Lei Federal nº 10.233/2001, 2.10, 3.1, 3.5, 4.3, 7.2, 7.9, 7.11, 7.12 e 16.6 alínea “e”, os itens 4.6.1 e 4.6.2 do Plano de Exploração da Rodovia (PER); art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei nº 10.233/2001, 17.8, 15.1, 17.15, 17.17, e 19.9; art. 6º da Lei nº 8.987/1995 e art. 28, inciso I, da Lei nº 10.233/2001; 17.32, 17.35 e 17.1 c/c. com o item 5.1.4 do PER e com a proposta da Concessionária, além do art. 6º da Lei nº 8.987/1995 e art. 24, incisos VII e VIII, e art. 28 inciso I, ambos da Lei 10.233/2001; 15.3, **b,c,j**, 17.16, 19.13 c/c. 19.15,**a**, 16.1, 16.5 e 17.17; itens do PER relativos ao pavimento (Introdução, p.5, que prevê a observação obrigatória das normas do Denit e da ABNT. itens 1.1.1, 1.1.3, 1.1.3.1, 1.2.1.1, 1.2.1.3, 1.2.1.4); Itens do PER relativos à sinalização. (itens 1.1.2.2, 1.2.2.3); Norma ABNT NBR nº 14723, item 4.9 ao item 4.9.3; art. 6º, caput, da Lei nº 8.987/1995; art. 24, inciso VII, e art. 28, inciso I, ambos da Lei nº 10.233/2001; Resolução 2.665/2008 art. 6º, inciso V; 1.5, 16.4 **b,e,g,h,e** 1.18.1, 18.4, 18.6, 18.11 e 18.12; a art. 24, inciso VIII, da Lei 10.233/2001; 1.5.**a**, 1.9.b.2, 1.10.6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7, 6.15, 6.35, 6.37,**b** e **c** e 17.8;

art. 10 da Lei nº 8.987/1995; e art. 28, inciso I da Lei nº 10.233/2001.

- c. Declarar nula a Compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio por motivo de responsabilidade da Concessionária;
- d. Determinar que a Concessionária se abstenha de alterar o traçado original do Anel Viário da Grande Florianópolis;
- e. Declarar nula a Elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, autorizada pela segunda Revisão Extraordinária, decorrente do acréscimo indevido dos encargos referente à administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas na faixa de domínio da rodovia.
- f. Vedar a inclusão no cálculo tarifário de execução de obras não obrigatórias em desacordo com o contrato, com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a proposta da Concessionária e com os planejamentos anuais e mensais aprovados pela ANTT, sem apresentação de justificativas válidas;
- g. Seja determinada revisão do Contrato para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, já que até a presente data ocorreu desequilíbrio em desfavor dos usuários, causado por alterações e revisões dos encargos previstos no PER realizadas pela ANTT, e por inexecução e postergações de serviços, uma vez que identificou-se: a) compensação indevida , por meio de postergação das obras do contorno de Florianópolis e de outros serviços obrigatórios, de receitas não auferidas pela Concessionária em função de atraso no início da cobrança de pedágio por motivos de sua responsabilidade, representando, aproximadamente, um aumento de 5,11% no valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 186 milhões de reais em favor da contratada; b) elevação dos valores da Tarifa Básica de Pedágio, decorrente do acréscimo indevido dos

encargos referentes à Administração, à operação e à conserva das vias laterais pavimentadas existentes na faixa de domínio à época da licitação, visto que tais encargos deveriam já estar embutidos tanto no orçamento base da licitação quanto na proposta concessionária, representando aproximadamente, um aumento indevido de 8,5% no Valor da Tarifa Básica de Pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 516 milhões em favor da Contratada; c) inexecução de obras de obrigatórias que não foram consideradas nas revisões dos valores das tarifas, entre elas obras de responsabilidade contratual da concessionária, mas que estão construídas pelo Dnit, e obras de ruas laterais, terceiras faixas e trevos com viadutos, representando, aproximadamente, um incremento de 1,7% na tarifa básica de pedágio e um desequilíbrio contratual de R\$ 94 milhões em favor da contratada.

- h. Aplicação de multa, fulcro no item 19.13, do Contrato de Concessão, por não atingimento dos Parâmetros de Desempenho, constantes no PER;
- i. Aplicação de multa diária pelo não cumprimento dos cronogramas físicos de execução das obras e serviços obrigatórios.
- j. Suspender a compensação indevida, efetivada por meio da postergação das obras de contorno de Florianópolis, conforme relatado no item 08, letra i;
- k. Finalmente, em função das ilegalidades relatadas, repactuar os valores reais da tarifa do pedágio ora questionado.
- l. Em razão da lesão ao Erário e das disposições da Lei de Improbidade Administrativa (Lei Federal n. 8.429/92), **sejam os réus condenados ao ressarcimento integral do dano ao Erário**, à perda da função pública, à suspensão dos direitos políticos por 5 (cinco) anos e ao pagamento de multa de até cem

vezes o valor do dano causado, **a ser apurado por meio de perícia judicial.**

- m. Protesta-se provar o alegado através de todos os meios de prova em direito admitidas;
- n. Que haja a condenação dos Réus no pagamento das custas processuais e dos honorários advocatícios de acordo com o art. 20, do CPC.
- o. Dá-se à causa o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), isenta de custas, segundo o art. 5º, LXXIII, da Constituição Federal.

Nestes Termos,

Espera Deferimento.

Florianópolis, 11 de março de 2013.

GLEY FERNANDO SAGAZ
OAB-SC 3147

RELAÇÃO DE DOCUMENTOS:

- DOC.1 – PROCURAÇÃO;
- DOC.2 – REQUERIMENTO 809/2011 - CÂMARA DOS DEPUTADOS;
- DOC.3 – DELIBERAÇÃO ANTT 480/2008;
- DOC.4 – RESOLUÇÃO ANTT 4.034/2013;
- DOC.5 – RESOLUÇÃO ANTT 3.312/2009;
- DOC.6 – RESOLUÇÃO ANTT 2.665/2008;
- DOC.7 – RESOLUÇÃO ANTT 3.783/2012;
- ANEXO I – RELATÓRIO/ACÓRDÃO TCU 2954/2011;
- ANEXO II – RELATÓRIO/ACÓRDÃO TCU 3346/2012.

ANEXO 7

Notícias sobre paralisação das obras

Empreiteira paralisa atividades do Contorno Viário da Grande Florianópolis

Empresa fala em impasse com concessionária. Arteris diz que vai notificar construtora.

Por G1 SC

08/01/2019 17h43 Atualizado há 5 dias



Obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis — Foto: Arteris Litoral Sul/Divulgação

A empreiteira italiana Salini Impregilo paralisou nesta terça-feira (8) as atividades na obra do Contorno Viário da Grande Florianópolis. A empresa fala que há um impasse com a concessionária Arteris Litoral Sul.

Em nota, a Arteris afirma que as obras foram paradas sem aviso prévio. "A concessionária está notificando a empreiteira para que promova a retomada imediata das atividades e assim garanta o cumprimento do cronograma. A finalização do Contorno de Florianópolis não será impactada por essa paralisação", diz em nota.

Os trabalhos haviam sido retomados na segunda (7) após férias coletivas dos trabalhadores, que começaram em 21 de dezembro.

Antes desse período, o andamento da obra era normal, conforme a empreiteira.

A Salini Impregilo não informou mais detalhes sobre os motivos da paralisação, apenas disse que ainda não chegou a um acordo final com a concessionária.

O Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Pesada de Obras Públicas, Privadas e Afins do Estado de Santa Catarina (Sintrapav-SC) afirmou que, após as **demissões**, há atualmente cerca de 460 trabalhadores na empreiteira. Desses, aproximadamente 30 estão de férias e os demais estão à disposição da empresa e aguardam em casa a retomada da obra.

A Arteris Litoral Sul diz ainda na nota que lamenta a paralisação e que os compromissos financeiros com a empreiteira estão sendo cumpridos. Também afirma que está com 70% do Contorno Viário em obras e que já investiu quase R\$ 1 bilhão nos trabalhos.

Diminuição no ritmo e paralisação

Entre 24 de novembro e 3 de dezembro do ano passado, as obras no trecho **diminuíram o ritmo** e a empreiteira demitiu trabalhadores.

Antes, entre 22 de outubro e 3 de novembro, os trabalhadores da obra fizeram uma **paralisação**. Eles tinham parado as atividades por insatisfação com a remuneração e com as condições de trabalho.

Obra no trecho Norte

O trecho em questão tem cerca de 23 quilômetros, a partir do limite entre **Governador Celso Ramos** e **Biguaçu**. A previsão de término desse trecho é para meados de 2020.

No local, a empreiteira faz trabalhos como de terraplanagem, desmontes e escavação de rochas, fabricação de vigas pré-moldadas e pavimentação.

A empreiteira atua na obra desde fevereiro de 2017, conforme a concessionária. Ela também faz trabalhos pontuais em um trecho intermediário do Contorno Viário, relacionados a desmontes de rochas.

Contorno Viário

O último prazo divulgado de conclusão das obras de todo o Contorno Viário foi dezembro de 2021, dito pela Agência Nacional de Transportes Terrestres **(ANTT) em junho**.

A construção começou há quatro anos e teve a previsão de término adiada várias vezes. Pelo contrato original, a construção de 51,4 quilômetros em Governador Celso Ramos, Biguaçu e **Palhoça** deveria ter sido finalizada em 2012, mas os trabalhos só tiveram início em 2014.

*Veja mais notícias do estado no **G1 SC***



A empresa Rio Tavares Comércio de Combustíveis Ltda, CNPJ nº 06.006.532/0001-12, Rod. Dr. Luiz Moura Gonzaga n.º 2361, Rio Tavares, Florianópolis/SC, comunica o extravio de (1) um equipamento emissor de cupom fiscal marca BEMATECH, modelo ECF -IF MP-2000 TH FI, com numero de fabricação BE0306SC95530801079, empresa qual é inscrita no CCICMS sob o nº 254697542. Conforme registro no boletim de ocorrência nº (00127-2018-0003676).



ESTADO DE SANTA CATARINA
MUNICÍPIO DE BIGUAÇU
SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA DE LICITAÇÃO, COMPRAS E CONTRATOS

AVISO DA SEGUNDA RETIFICAÇÃO DO PREGÃO PRESENCIAL Nº 47/2018 FMS

OBJETO: CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS MÉDICOS PARA ATENDER A UNIDADE DE PRONTO ATENDIMENTO 24 HORAS BEM COMO PARA ATENDER AS UNIDADES BÁSICAS DE SAÚDE E DEMAIS PROGRAMAS DE SAÚDE DO MUNICÍPIO DE BIGUAÇU.

Vale ressaltar, que o documento completo está disponível no site da Prefeitura de Biguaçu (bigua.atende.net), podendo ser solicitado por e-mail (licitacao.bigua@gmail.com).

Maiores informações poderão ser obtidas pelo fone: 48 3094-4100.

Biguaçu, 23 de outubro de 2018.

RAMON WOLLINGER
PREFEITO MUNICIPAL



FIGUEIRENSE FUTEBOL CLUBE
CONSELHO DELIBERATIVO

EDITAL DE CONVOCAÇÃO

Reunião Ordinária do Conselho Deliberativo do Figueirense Futebol Clube

O Presidente do Conselho Deliberativo do Figueirense Futebol Clube, no uso de suas atribuições legais, determinadas no artigo 60 do estatuto social do clube, CONVOCA às senhoras e senhores Conselheiros para a **REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DELIBERATIVO**, designada para o **dia 30 de OUTUBRO de 2018, (terça-feira)**, com a primeira chamada às 19 horas, segunda chamada às 19h30min e às 20 HORAS a última chamada, observado o quórum estabelecido no artigo 65 do mesmo estatuto, em sua sede, na Rua Humaitá, 194, no Espaço Memorial do Estádio ORLANDO SCARPELLI, Estreito, Florianópolis, para deliberarem sobre a seguinte ordem do dia:

1. **Leitura, discussão e votação da ata da reunião anterior;**
2. **Apreciar balancetes financeiros do 1º Semestre do Exercício de 2018;**
3. **Assuntos Gerais;**

Florianópolis, 23 de outubro de 2018,
Nicolau Jorge Haviaras

Presidente do Conselho Deliberativo do Figueirense Futebol Clube.

Secretaria de Estado da Comunicação
Diretoria de Divulgação

LISTAGEM OFICIAL DOS EDITAIS DO GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA

CODISC

Companhia de Distritos Industriais de Santa Catarina
Em Liquidação

EDITAL DE CONVOCAÇÃO
ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Ficam convocados os Senhores Acionistas desta Companhia para se reunirem em Assembleia Geral Extraordinária, no dia **29 de outubro de 2018, às 14:00 horas**, na Avenida Mauro Ramos, 1207, 5º, Florianópolis (SC), a fim de deliberarem sobre a seguinte

Ordem do Dia:

- 1) Reedição do Edital de Licitação para venda terreno de 57.934,38 m2;
- 2) Alteração do endereço da sede social da Companhia;
- 3) Outros Assuntos de interesse da Sociedade.

Florianópolis, 17 de outubro de 2018.

Estado de Santa Catarina
Acionista Majoritário



MINISTÉRIO DE
MINAS E ENERGIA

GOVERNO
FEDERAL

ELETROSUL CENTRAIS ELÉTRICAS S.A. (CONTROLADA DA ELETROBRAS)
CNPJ 00.073.957-0001/68

ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Edital de Convocação

Ficam convocados os senhores Acionistas da Eletrosul Centrais Elétricas S.A. a se reunirem em Assembleia Geral Extraordinária, no dia 31 de outubro de 2018, com início às 10 horas, na sede da Empresa, localizada na Rua Deputado Antônio Edu Vieira, 999, Bairro Pantanal, em Florianópolis – SC, a fim de deliberarem sobre a seguinte Ordem do Dia:

1ª) Alienação de 100% (cem por cento) das ações da Eletrosul Centrais Elétricas S.A. na SPE Paraíso Transmissora de Energia S.A. para a empresa JAAC Materiais e Serviços de Engenharia Ltda;

2ª) Regularização do montante global da remuneração dos administradores referente ao ciclo 2016-2017.

A participação na referida Assembleia ficará condicionada à identificação do acionista, apresentando os seguintes documentos na Secretaria Geral da Empresa com até duas horas de antecedência em relação ao horário de início da Assembleia:

- Acionista: Identidade e CPF.

- Representante do acionista, conforme a Lei 6.404/76, §1º do Artigo 126: Procuração de delegação de poderes, identidade e CPF.

Florianópolis, 22 de outubro de 2018
Wilson Ferreira Junior
Presidente do Conselho de Administração

Greve trava obras do Contorno Viário

Trabalhadores da empresa Salini Impregilo, que presta serviço para a Arteris Litoral Sul, cruzaram os braços

EVERTON PALAORO
everton.palaoro@noticiasdodia.com.br

As obras de implantação do Contorno Viário da Grande Florianópolis estão praticamente paralisadas desde a última segunda-feira (22). Funcionários da empresa Salini Impregilo, entraram em greve. A construtora é responsável pela terraplanagem e todo serviço pesado do traçado. Ontem, apenas empresas que atuam na construção de estruturas pré-moldadas estavam atuando na obra.

Os trabalhadores pedem aumento de 10%, vale-alimen-

tação de R\$ 320, melhores condições de transporte entre outras reivindicações. Os operários cruzaram os braços após não terem a pauta aprovada pela empresa. Os representantes da Salini Impregilo não foram localizados para comentar o assunto. A estimativa é que 90% dos 600 trabalhadores estão parados.

A Arteris Litoral Sul informou que requisitou à construtora contratada a imediata solução do caso junto aos seus funcionários e esclarece que mantém em dia os compromissos financeiros com a mesma.

A obra terá 54 quilômetros.

Desse total, 34 ainda estão em obras. Quando estiver pronto, o contorno prevê desviar 25% do tráfego pesado de longa distância que trafega pela BR-101 entre Biguaçu e Palhoça, onde circulam 125 mil veículos por dia, impactando também na segurança, pois este trecho o segundo com maior número de acidente da rodovia federal. As obras já consumiram R\$ 9 milhões e os recursos a serem investidos para construção dos quatro túneis previstos no projeto ainda estão em discussão entre a empresa concessionária e a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

PUBLICAÇÃO LEGAL

ESTADO DE SANTA CATARINA / PODER JUDICIÁRIO Comarca - Capital - Eduardo Luz / 1ª Vara da Família Rua Jose da Costa Moellmann, Centro Cívico Tancredo Neves (Praça da Bandeira), Centro - CEP 88020-170, Fone: 48, Florianópolis-SC - E-mail: capital.familia1@tjsc.jus.br Juiz de Direito: Marcelo Pons Meirelles Analista Jurídico: Katia Regina Beber EDITAL DE CITAÇÃO - RITO ORDINÁRIO - COM PRAZO DE 20 DIAS Divórcio Litigioso n. 0304828-48.2017.8.24.0091 Requerente: Carlos Sánchez González / Requerido: Graciela Lindner / Citanda: GRACIELA LINDNER, brasileiro(a), Casada, Engenheira Civil, RG 2.142.228, Rodovia Admar Gonzaga, 707, Apartamento 911, Ed. Gran Classic, Itacorubi, CEP 88034-000, Florianópolis - SC Pelo presente, a pessoa acima identificada, atualmente em local incerto ou não sabido, FICA CIENTE de que neste Juízo de Direito tramitam os autos do processo epígrafado e CITADA para responder à ação, querendo, em 15 dias úteis, contados do primeiro dia útil seguinte ao transcurso do prazo deste edital. ADVERTÊNCIA: Se o réu não contestar a ação, será considerado revel e presumir-se-ão verdadeiras as alegações formuladas pelo autor (art. 344 do CPC). Será nomeado curador especial no caso de revelia (art. 257, IV do CPC). E para que chegue ao conhecimento de todos, partes e terceiros, foi expedido o presente edital, o qual será afixado no local de costume e publicado 1 vez(es), na forma da lei. Florianópolis (SC), 19 de outubro de 2018.



AVISO DE LICITAÇÃO

O **SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO (Sesc/SC)** torna público, para conhecimento dos interessados, que realizará a licitação abaixo relacionada. O edital está disponível na Rua Felipe Schmidt, nº 785, Centro, Florianópolis/SC e nos endereços www.sesc-sc.com.br (licitações) e www.licitacoes-e.com.br.

Modalidade: Pregão eletrônico nº 111/18

Objeto: aquisição de licenças para o Sesc/SC.

Entrega das propostas: até as 8h do dia 1º/11/2018.

Comissão Permanente de Licitação



ESTADO DE SANTA CATARINA
PREFEITURA DE SÃO JOSÉ
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

COMUNICADO

REFERÊNCIA: PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 6982/2017 - PROCESSO DE COMPRAS Nº 490/2017 – CONCORRÊNCIA Nº 013/2017.

OBJETO: “CONCESSÃO, EM REGIME COMUM, DE ÁREAS PARA ESTACIONAMENTO ROTATIVO CONTROLADO EM LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ, ESTADO DE SANTA CATARINA, MEDIANTE USO REMUNERADO DAS VAGAS DISPONIBILIZADAS, COMPREENDENDO A IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA, PROPICIANDO O CONTROLE DA ROTATIVIDADE DE VEÍCULOS, EM CONFORMIDADE COM O QUE ESTABELECE A LEI MUNICIPAL Nº 70, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2016, REGULAMENTADA PELO DECRETO MUNICIPAL Nº 10.749/2018, E LEIS FEDERAIS Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993, E Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995, E DEMAIS NORMAS APLICÁVEIS À ESPÉCIE E PELAS REGRAS E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS CONTIDAS NO EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 013/2017 E SEUS ANEXOS.”

A Secretaria de Administração, por intermédio da Comissão Permanente de Licitações (CPL) leva ao conhecimento dos licitantes e demais interessados que, foi disponibilizada uma **ERRATA** ao processo em epígrafe, disponível para consultas e downloads no site wbc.pmsj.sc.gov.br.

Maiores informações, na Comissão Permanente de Licitações sito à Avenida Acioni Souza Filho, nº 403, 3º andar, Praia Comprida, São José/SC, das 13 às 18 horas.

São José, 23 de outubro de 2018.

Junior Palharini Garcia
Presidente da CPL

SÃO JOSÉ

Novas ciclovias serão projetadas

A Prefeitura de São José realizou uma audiência para ouvir sugestões de ciclistas sobre o projeto de malha viária nos bairros Kobrasol e Campinas. Representantes de associações ligadas a ciclistas, moradores e empresários participaram do encontro.

Para estruturar o projeto, a secretária de Segurança, Defesa Social e Trânsito, Andrea Pacheco, acredita que é importante ouvir primeiro os usuários que vivem essa realidade. “Ouvir os ciclistas é de máxima valia. Nossa intenção de criar rotas é um primeiro passo, ainda pequeno, para aquilo que entendemos ser o ideal para o ciclista”, assinala. De acordo com a secretária, o projeto é melhorar os espaços e os trajetos, de forma mais segura possível.

Participaram do encontro representantes de ciclistas, empresários e integrantes da equipe de governo de São José.

Obra do Contorno Viário da Grande Florianópolis para pela terceira vez em 78 dias

Empreiteira Salini Impregilo suspendeu nesta terça-feira (8) as atividades dos 450 operários contratados.

EVERTON PALAORO
PALHOÇA

08/01/2019 15h56
08/01/2019 às 17H20

As obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis foram paralisadas um dia após o retorno do recesso do final de ano. A empresa Salini Impregilo suspendeu o trabalho de 450 operários na manhã desta terça-feira. A empreiteira negocia deste o ano passado ajustes no contrato. Ainda não há previsão para a retomada do trabalho.

Segundo a Salini Impregilo, existe há possibilidade do encerramento do contrato, mas não é a vontade dos gestores da contratada. Ainda de acordo com a Salini, todos os esforços para solucionar este novo impasse foram tomados. A empresa alega que chegou ao limite da negociação.

Ano passado, a reportagem do Jornal Notícias do Dia apurou que o excesso de dias de chuva comprometeu o trabalho. A metodologia de construção, que utiliza barro na base da pista, atrasa o recomeço da obra após grandes períodos de precipitação. A empreiteira buscava substituir a camada de barro por rochas.

O contorno terá 54 quilômetros e desse total, 34 estão em obras, sendo que a Salini é responsável por aproximadamente 30 quilômetros. Desde outubro, está é a terceira paralisação do canteiro. A primeira foi dos operários por melhores condições de trabalho. Já a segunda, também ocorreu para pressionar um ajuste no contrato entre empreiteira e concessionária Arteris Litoral Sul. A estimativa é que o contorno seja entregue até o final de 2021.

A Arteris Litoral Sul confirmou que a Salini Impregilo, atual construtora responsável pela obra do Contorno Viário de Florianópolis, paralisou mais uma vez suas atividades na manhã desta terça-feira sem qualquer tipo de prévio aviso.

Segundo a nota, a concessionária está notificando a empreiteira para que promova a retomada imediata das atividades e assim garanta o cumprimento do cronograma. A finalização do Contorno de Florianópolis não será impactada por essa paralisação. Ainda de acordo com o comunicado, a concessionária lamenta o fato, está negociando juridicamente a melhor solução para o caso, e ressalta que todos os



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

compromissos financeiros contratuais com a Salini estão sendo cumpridos integralmente. A Arteris Litoral Sul possui 70% do Contorno em obras, com 34,4 quilômetros em andamento, e já investiu quase R\$ 1 bilhão na implantação da nova rodovia.



SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

INFRAESTRUTURA

Obras suspensas no Contorno Viário

NOVA CONTRATAÇÃO ESTÁ em andamento, mas não há prazo para reinício das atividades

Após paralisações das obras sem aviso prévio, a Arteris Litoral Sul decidiu romper o contrato com a construtora Salini Impregilo. A empresa era responsável pela construção de 30 dos 50 quilômetros previstos do Contorno Viário da Grande Florianópolis, obra para desafogar o trânsito da região.

A decisão foi anunciada ontem pela concessionária, que administra o trecho e a construção das novas faixas, depois de nova paralisação das atividades pela construtora e sem aviso prévio na terça-feira. Em nota, a Arteris diz que “notificou a construtora Salini Impregilo sobre a rescisão do contrato e já está em processo de uma nova contratação para substituir a operação nas obras do Contorno de Florianópolis”. Mas ainda não há prazo para as atividades serem retomadas.

A concessionária garante que não haverá atraso no cronograma de entrega do Contorno, que está mantido para 2021. Acrescenta que ainda neste mês irá iniciar

as obras do Contorno no Trecho Sul da nova rodovia, em Palhoça, na região onde serão implantados seis túneis.

A reportagem entrou em contato com a construtora, mas ninguém atendeu às ligações. Sobre a paralisação de terça, a empresa informou que foi motivada por impasses com a Arteris, mas não deu detalhes.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por sua vez, notificou ontem a concessionária Autopista Litoral Sul, solicitando esclarecimentos sobre a paralisação das obras do contorno de Florianópolis. No ofício, a Agência enfatizou a obrigatoriedade do cumprimento do cronograma e necessidade da retomada da obra e lembrou que possíveis atrasos podem acarretar penalidades previstas em contrato, como multas.

A ANTT diz que está acompanhando de perto a situação e “atua para assegurar a entrega dessa importante obra prevista em contrato”, acrescenta em nota.

Obra relevante para a região

O Contorno Viário da Grande Florianópolis tem o objetivo de desviar o tráfego de longa distância que atualmente passa na BR-101 na região de Florianópolis. As novas faixas devem ser usadas, principalmente, para desviar o tráfego de caminhões pesados que atualmente precisam cortar as regiões centrais de Biguaçu, São José e Palhoça e que complicam ainda mais o trânsito.

Estudos realizados preveem redução de aproximadamente 20% na intensidade desse tráfego. Mas as obras, que inicialmente deveriam ficar prontas em 2012, enfrentaram diferentes problemas ao longo dos últimos anos.

Em novembro do ano passado

a Construtora Salini Impregilo decidiu demitir funcionários e reduzir o ritmo das atividades. De acordo com a Arteris, a construtora alegou que não tinha condições financeiras para seguir executando o contrato. A concessionária afirmou, no entanto, que os repasses de dinheiro para a Salini Impregilo estão em dia.

Já em outubro deste ano, os funcionários da Salini Impregilo entraram em greve. Os trabalhadores exigiam reajuste de salários. Os trabalhos obras ficaram parados por 11 dias, até que a Justiça do Trabalho determinou multa diária aos trabalhadores, caso mantivessem o protesto.

Ensino Médio | Nomeados mil novos professores

O governador Carlos Moisés da Silva assinou ontem à tarde o ato de nomeação de mil novos professores efetivos da rede estadual. No edital, publicado no dia 29 de novembro, estava prevista a nomeação em 4 de janeiro. O grupo faz parte da segunda chamada do concurso público lançado em 2017 e que efetivou mil profissionais em dezembro de 2017. Os profissionais, que irão atuar no ensino médio e substituir os contratados em caráter temporário (ACTs), tomam posse no dia 1º de fevereiro e no dia 4 participam de curso de formação.

PROMO
VERÃO
CVC

Quer ofertas quentíssimas para viajar?
A CVC tem.

Quer curtir nos melhores destinos? É só aproveitar a Promo Verão CVC. São milhares de ofertas para as férias da sua família, seja no Brasil, no exterior ou a bordo de um cruzeiro. Garanta a sua viagem ideal com hospedagem, transporte e o que mais você quiser para ter o roteiro perfeito. Tudo isso com descontos e preços imbatíveis. Então corra até a CVC mais próxima e esquite ainda mais o verão com a viagem que você e a sua família merecem.

BELO HORIZONTE

Inclui passagem aérea de ida e volta saindo de Florianópolis com bagagem despachada e taxas de embarque.

Apenas R\$ **360**
ou **12x** iguais **30** reais

Preço para saída 15/janeiro e retorno 19/janeiro ou saída 18/janeiro e retorno 25/janeiro.

MINAS GERAIS

O pacote de 5 dias inclui aéreo de ida e volta de Florianópolis com bagagem despachada e 4 diárias de hotel com café da manhã no Ouro Minas Palace Hotel.

A partir de R\$ **828**
ou **12x** iguais **69** reais

Preço para saída 15/janeiro.

MACEIÓ

O pacote de 5 dias inclui aéreo de ida e volta de Florianópolis e 4 diárias de hotel com café da manhã no Expresso RI Hotel.

A partir de R\$ **828**
ou **12x** iguais **69** reais

Preço para saída 4/junho.

BONITO

O pacote de 6 dias inclui aéreo de ida e volta de Florianópolis com bagagem despachada, traslados, 5 diárias de hotel com café da manhã no Hotel Marruá e passeios.

A partir de R\$ **1.992**
ou **12x** iguais **166** reais

Preço para saída 19/janeiro.

COSTA BRASILEIRA

5 dias - A bordo do navio Costa Favolosa
Roteiro visitando: Balneário Camboriú e Ilha Grande.

A partir de R\$ **1.920**
ou **10x** iguais **192** reais

Saindo de Santos. Preço por pessoa em cabine dupla interna, na saída 16/março. Todas as taxas portuárias e de serviços já estão incluídas.

COSTA BRASILEIRA

5 dias - A bordo do navio Soberano

Roteiro com sistema Tudo Incluído visitando: Rio de Janeiro e Búzios.

A partir de R\$ **2.856**
ou **12x** iguais **238** reais

Saindo de Santos. Preço por pessoa em cabine dupla externa, na saída 29/janeiro. Todas as taxas portuárias e de serviços já estão incluídas.

FLÓRIDA

O pacote de 7 dias inclui aéreo de ida e volta de Florianópolis para Miami com bagagem despachada, 5 diárias de hotel em Orlando no Celebration Suites e 6 dias de locação de carro econômico.

A partir de R\$ **2.988**
ou **12x** iguais **249** reais

Preço para saída 4/junho.

COSTA BRASILEIRA

4 dias - A bordo do navio MSC Fantasia

Roteiro visitando: Ilha Grande e Ilhabela.

A partir de R\$ **2.380**
ou **10x** iguais **238** reais

Saindo de Rio de Janeiro. Preço por pessoa em cabine dupla externa, na saída 24/fevereiro. Todas as taxas portuárias, de serviços e seguro já estão incluídos.

SALINAS
MARAGOGI
ALL INCLUSIVE
RESORT

O pacote de 5 dias inclui aéreo de ida e volta de Florianópolis, traslados e 4 diárias de hotel com sistema Tudo Incluído.

A partir de R\$ **3.024**
ou **12x** iguais **252** reais

Preço para saída 4/junho.

Quer férias? Vai de CVC. São 47 lojas em Santa Catarina.



Florianópolis

Angeloni Beira Mar 3307-0013
Angeloni Capoeiras 3091-1100
Angeloni Jardim Atlântico 3371-9717
Av. Osmar Cunha, Centro 2108-0660
Beiramar Shopping 2108-2525
Floripa Shopping 3205-0555
Shopping Iguatemi 2108-6464

Itapema

Av. Nereu Ramos, 4077 3098-7248

Palhoça

Av. Atílio Pedro Pagan, 231 3342-8999

São José

Continente Shopping 3094-9166

Shopping Itaguçu 3202-8080



Preços por pessoa em apartamento duplo, exceto quando citado. Passagem aérea com 1 bagagem de mão de até 10kg, sem bagagem despachada, exceto quando citado; consulte opções com bagagem despachada. As taxas de embarque cobradas pelos aeroportos não estão incluídas no preço, exceto quando citado. Os cruzeiros marítimos não incluem passagem aérea, assistência ao viajante e transporte até o porto, exceto quando citado. Parcelamento em até 12x ou 0+10x sem juros nos cartões de crédito, 19x ou 0+8x sem juros no boleto bancário, Monarch em até 1+9x ou 0+10x sem juros nos cartões de crédito, 19x ou 0+8x sem juros no boleto bancário; Costa Cruzeiros em até 0+10x sem juros nos cartões de crédito; MSC Cruzeiros entrada de 10%+10x sem juros nos cartões de crédito ou 0+10x sem juros nos cartões de crédito. Crédito sujeito a aprovação. Preços, datas de saída e condições de pagamento sujeitos a alteração sem aviso prévio. Lugares limitados e reservas sujeitas a confirmação. Ofertas válidas até um dia após a publicação deste anúncio.

ANEXO 8

TAC

TERMO DE AJUSTE DE CONDUTA – TAC

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, autarquia federal em regime especial, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede no SCES Trecho 03, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, CEP 70.200-003, na cidade de Brasília-DF, neste ato representada sua Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, doravante denominada “ANTT”, e de outro lado

AUTOPISTA LITORAL SUL S/A, sociedade por ações, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.313.969/0001-97, com sede na Rua Ministro Calógeras, 343, 4º Andar – Bucarein, CEP 89202-207, na cidade de Joinville/SC, neste ato representada por seus representantes legais, na forma de seu estatuto social, doravante denominada “LITORAL SUL”;

CONSIDERANDO que as partes celebraram Contrato de Concessão nº 03/2007;

CONSIDERANDO os princípios da legalidade, moralidade, razoabilidade, proporcionalidade, interesse público e eficiência, bem como as prerrogativas constantes na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999; e no art. 16 do Regulamento Anexo à Resolução ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004;

CONSIDERANDO que a celebração de Termo de Ajuste de Conduta – TAC, rege-se segundo as regras e princípios norteadores da prestação de serviços públicos, que preza, dentre outros aspectos, pela busca da excelência na qualidade de prestação dos serviços de interesse público, pela economicidade, celeridade e moralidade;

CONSIDERANDO que a celebração de TAC traduz-se em forma eficaz, célere e econômica para atendimento ao Contrato de Concessão firmado entre as partes, que pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários no que tange à regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, cortesia na sua prestação e modicidade tarifária;

CONSIDERANDO que o art. 16, do Regulamento Anexo à Resolução ANTT nº 442, de 2004, autoriza, **expressamente**, antes da instauração de processo administrativo, a convocação de administradores e acionistas controladores de empresas concessionárias para prestação de esclarecimentos e, se for o caso, celebração TAC;

CONSIDERANDO que os processos administrativos já instaurados para apuração de infrações e aplicações de penalidades em desfavor da LITORAL SUL serão tratados em sede de outro TAC específico;



CONSIDERANDO a autorização da Diretoria Colegiada da ANTT para celebrar o presente TAC, exarada por meio da Deliberação nº 213, de 14 de agosto de 2013;

As partes, com fulcro no art. 16 do Regulamento Anexo à Resolução ANTT nº 442, de 2004, resolvem firmar o presente TAC para definição dos critérios e requisitos para a solução de pendências contratuais, segundo as cláusulas e condições seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

O presente TAC tem por objeto a solução de pendências verificadas pela ANTT no curso de fiscalização do Contrato de Concessão nº 03/2007, cujos resultados constam do processo nº 50500.112392/2013-19.

CLÁUSULA SEGUNDA – DA CORREÇÃO DAS PENDÊNCIAS

Como forma de solução das pendências pertinentes ao processo administrativo especificado na Cláusula Primeira, a LITORAL SUL se compromete a cumprir Plano de Ação com vistas a regularizar o cronograma físico financeiro da Concessão.

Primeira subcláusula – Fica suspensa a abertura de processos de apuração de inexecuções e aplicação de penalidades, referente ao presente ano concessão, uma vez que o acompanhamento da execução das obras dispostas no Plano de Ação será realizado pelas regras do presente TAC.

Segunda subcláusula – O Plano de Ação não ensejará postergação da Fase de Recuperação ou outras obrigações do Contrato de Concessão.

Terceira subcláusula – A critério da ANTT, o cronograma do Plano de Ação originalmente aprovado poderá ser postergado, mediante justificativa, desde que não altere a data de conclusão do TAC.

Quarta subcláusula – Não integram o presente TAC as obras referentes a anos de concessão subsequentes ao objeto deste Termo ou não previstas no Plano de Ação, as quais deverão seguir o respectivo cronograma físico financeiro aprovado, nos termos do Contrato de Concessão, inclusive para fins de fiscalização, apuração de inexecuções e aplicação de penalidades.

Quinta subcláusula – O Plano de Ação integrará o presente TAC na forma de Anexo.

Sexta subcláusula – A adesão ao presente TAC, pela LITORAL SUL, constitui, para todos os fins, renúncia expressa ao prazo para correção de falhas previsto no art. 38, §3º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

CLÁUSULA TERCEIRA – DA EXECUÇÃO

A LITORAL SUL apresentará os projetos executivos referentes a cada uma das obras e serviços previstos no Plano de Ação no prazo mínimo de sessenta dias antes da data prevista para seus respectivos inícios.

Primeira subcláusula – Na hipótese de não apresentação de projeto conforme os normativos da ANTT ou orientações da Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovia – GEINV, será encaminhado comunicado fundamentado à LITORAL SUL informando as pendências observadas.

Segunda subcláusula – A LITORAL SUL deverá apresentar, no prazo de dez dias, a contar do comunicado previsto na subcláusula anterior, projeto funcional revisado, contemplando as pendências apontadas pela GEINV.

Terceira subcláusula – Caso a análise de projeto pela GEINV determine alteração substancial que caracterize melhoria ou novo projeto, este deverá ser apresentado em prazo estipulado pela Gerência e, se aprovado, será definido novo cronograma e substituída a data de início e o prazo máximo de execução da obra aprovados no Plano de Ação.

Quarta subcláusula – Os prazos decorrentes da interrupção ou atraso na análise de projetos, cuja responsabilidade seja da LITORAL SUL, serão considerados em seu desfavor quando da apuração de atraso na execução de cronograma, caso haja atrasado causado unicamente por este descumprimento, sem que isso acarrete reprogramação ou alteração do prazo final para conclusão da obra.

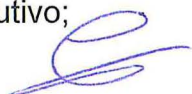
Quinta subcláusula – A data de início e o prazo máximo para execução das obras é aquele definido para cada uma delas no Plano de Ação, salvo nos casos de antecipação voluntária ou reprogramação de cronograma em função de riscos alheios à LITORAL SUL, consoante a Cláusula Quarta.

CLÁUSULA QUARTA – DOS RISCOS

Na análise dos riscos que interfiram na execução deste TAC observar-se-ão os seguintes termos:

I – os riscos decorrentes do cumprimento dos prazos referentes à análise de projetos são de responsabilidade da ANTT, quando os projetos forem apresentados conforme os normativos da Agência ou orientações da GEINV, inclusive nos casos em que se determine alteração de projeto em virtude de solicitação de melhorias;

II – os riscos decorrentes da obtenção de Declaração de Utilidade Pública - DUP, quando necessário, não são de responsabilidade da LITORAL SUL, desde que comprove ter apresentado as informações completas necessárias à obtenção da declaração, conforme a legislação vigente à época, com no mínimo seis meses de antecedência do início da obra e não exista objeção ao projeto executivo;



III – os riscos decorrentes da obtenção de licenciamento ambiental, quando necessário, não são de responsabilidade da LITORAL SUL, desde que comprove ter apresentado informações completas, conforme a legislação vigente à época; com no mínimo, os prazos de análise do órgão ambiental, de antecedência do início da obra e não exista objeção ao projeto funcional;

IV – durante a elaboração do projeto funcional e tão logo seja verificada a necessidade de remoção de interferências para a execução de obra, a LITORAL SUL deverá iniciar, as tratativas junto ao órgão responsável e, caso o órgão responsável não se manifeste no prazo de dez dias, a LITORAL SUL deverá comunicar o fato à ANTT para auxílio na busca de solução alternativa.

Primeira subcláusula – Na ocorrência de evento descrito nos incisos I a IV da Cláusula Quarta, deverá a LITORAL SUL reprogramar a obra ou serviço afetado, proporcionalmente ao período de atraso, mediante comunicação à GEINV, no prazo de dez dias, contados da cessação do risco.

Segunda subcláusula – A reprogramação de obra ou serviço, decorrente da hipótese descrita na subcláusula anterior, não caracterizará atraso para fins de cálculo da margem de tolerância descrita na sétima subcláusula da Cláusula Sexta, voltando a ser contabilizada no mês em que se inicie ou seja retomada.

Terceira subcláusula – Na ocorrência de eventos que caracterizem riscos de responsabilidade da LITORAL SUL, a obra ou serviço afetado, ainda que não iniciado, será considerado para fins de cálculo da margem de tolerância descrita na sétima subcláusula da Cláusula Sexta, bem como para aplicação de Compensação por Inexecução, descrita na Cláusula Sétima.

CLÁUSULA QUINTA – DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Os efeitos econômico-financeiros decorrentes do presente TAC se darão da seguinte forma:

I – Os efeitos decorrentes das alterações efetuadas pelo Plano de Ação, em relação ao cronograma físico vigente da Concessão, serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à assinatura do TAC;

II – Os efeitos decorrentes de inexecução de obras e serviços integrantes do Plano de Ação não serão considerados para fins de revisão tarifária, enquanto perdurar o TAC, voltando a ser considerados, retroativamente, na primeira revisão ordinária subsequente ao fim do Termo;

III – Os efeitos da Compensação por Inexecução serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente a sua apuração, ainda que findo o TAC.

CLÁUSULA SEXTA – DO ACOMPANHAMENTO

O acompanhamento do Plano de Trabalho será realizado mensalmente e terá por objetivo quantificar eventual percentual de inexecução das obras descritas no Plano de Ação, bem como verificar hipótese de descumprimento antecipado do TAC, descrita na terceira subcláusula da Cláusula Oitava.



Primeira subcláusula – A LITORAL SUL apresentará o Plano de Trabalho à respectiva Unidade Regional, referente a cada uma das obras e serviços previstos no Plano de Ação, no prazo de dez dias, contados da aprovação do respectivo projeto.

Segunda subcláusula – O Plano de Trabalho deverá apresentar escala de tempo em mês e percentual previsto de execução mês a mês de cada item, devendo o somatório de um único item do Plano representar seu percentual de contribuição para a obra como um todo, conforme modelo em anexo.

Terceira subcláusula – A LITORAL SUL deverá apresentar até o quinto dia útil de cada mês o relatório atualizado do andamento das obras, segundo modelo a ser definido pela SUINF.

Quarta subcláusula – O acompanhamento das obras se dará mediante ação de fiscalização da ANTT, *in loco*, a qual atestará o percentual de cumprimento do Plano de Trabalho, em até dez dias úteis após o recebimento do relatório de que trata a Terceira subcláusula desta Cláusula Sexta.

Quinta subcláusula – Ao final de cada trimestre, em função da aferição mensal do percentual executado das obras do Plano de Ação, será avaliado o nível de cumprimento do TAC, confrontando-se o somatório dos percentuais de todas as obras previstas para serem executados no trimestre com o somatório dos percentuais executados de todas as obras executadas no trimestre.

Sexta subcláusula – O percentual de inexecução apurado em um trimestre será acumulado para o trimestre seguinte, e assim sucessivamente, até o último trimestre do Plano de Ação, para efeito de cálculo da Compensação de Inexecução, ou sua eventual supressão, conforme a equação abaixo, sendo que para o primeiro trimestre o Percentual de Inexecução do Trimestre Anterior será igual a zero:

$$\text{Inexecução} = 1 - \frac{\sum \text{Percentual executado no primeiro trimestre até o trimestre atual em apuração}}{\sum \text{Percentual previsto no primeiro trimestre até o trimestre atual em apuração}}$$

Sétima subcláusula – Fica estabelecido que o limite máximo de atraso tolerado para percentual de inexecução do cronograma físico das obras com projetos aprovados e aptas a serem iniciadas será de 35% (trinta e cinco por cento) no primeiro trimestre e, após esse prazo, de 30% (trinta por cento), até o penúltimo trimestre do Plano de Ação.

CLÁUSULA SÉTIMA – DA COMPENSAÇÃO POR INEXECUÇÃO

Em caso de percentuais de inexecução superiores aos previstos na sétima subcláusula da Cláusula Sexta, será aplicada Compensação por Inexecução, calculada na forma da subcláusula seguinte, independentemente do valor executado.

Primeira subcláusula – Para cada trimestre em que seja apurado atraso no cronograma de obras, a Compensação por Inexecução será aplicada como

desconto incidente sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, conforme quadro a seguir.

	1ª ocorrência	2ª ocorrência	3ª ocorrência	4ª ocorrência
Fator redutor	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%

Segunda subcláusula – A aplicação da Compensação por Inexecução não é cumulativa, aplicando-se individualmente cada um dos percentuais previstos no quadro da subcláusula anterior, conforme o número de trimestres em que seja verificado o atraso.

Terceira subcláusula – Caso o somatório do percentual de inexecução referente ao trimestre cuja inexecução tenha dado causa à aplicação da Compensação por Inexecução seja executada até o trimestre seguinte, o respectivo desconto será suprimido do cálculo da revisão ordinária, mediante cálculo descrito na sexta subcláusula da Cláusula Sexta.

Quarta subcláusula – No prazo de sessenta dias antes da revisão ordinária da TBP, as Compensações por Inexecução apuradas nos trimestres anteriores, desde que não tenham sido suprimidas, nos termos da subcláusula anterior, serão somadas com vistas a sua direta aplicação como fator redutor da TBP.

Quinta subcláusula – Os efeitos financeiros da Compensação por Inexecução terão vigência de um ano, a contar da data base para reajuste tarifário.

CLÁUSULA OITAVA – DO CUMPRIMENTO

Decorrido o prazo para execução do Plano de Ação, a ANTT atestará, mediante relatório específico, a ser elaborado a partir da data prevista para término da última obra constante do Plano de Ação, o cumprimento ou não das obrigações decorrentes deste TAC, e no caso de não cumprimento, a apuração de responsabilidade pelo fato.

Primeira subcláusula – O cumprimento integral deste TAC caracteriza-se pela conclusão de todas as obras previstas no Plano de Ação ou, caso restem obras pendentes, comprove-se que o atraso não é de responsabilidade da Concessionária.

Segunda subcláusula – Em sendo atestado o cumprimento integral das obrigações assumidas pela LITORAL SUL, não será instaurado processo administrativo ordinário para apuração das pendências verificadas no curso do processo especificado na Cláusula Primeira.

Terceira subcláusula – Antes do término do prazo para execução do Plano de Ação, caso a LITORAL SUL apresente percentuais de atraso superiores aos previstos na subcláusula sétima da Cláusula Sexta, por mais de quatro trimestres, consecutivos, considerar-se-á descumprido o TAC.

Quarta subcláusula – Em sendo atestado o descumprimento parcial ou total das obrigações assumidas pela LITORAL SUL, será determinada a imediata instauração de processo administrativo ordinário para apuração das pendências verificadas no curso do processo descrito na Cláusula Primeira.

CLÁUSULA NONA – DA PUBLICAÇÃO

O presente TAC entra em vigência em 1º de setembro de 2013, devendo ser publicado no sítio eletrônico da ANTT após sua assinatura.

E, por estarem assim acordadas as partes, firmam o presente TAC em duas vias de igual teor.

Brasília, 28 de agosto de 2013.



Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT



Luis Manuel Eusebio Inigo
Diretor Presidente



Autopista Litoral Sul S/A


Ministério da Infraestrutura Rodoviária
Matrícula 2451347
Departamento de Exploração de SUINF

SF/19732.98817-87 (LexEdit*)

ANEXO (Plano de Trabalho - Referente à Cláusula Sexta – subcláusula segunda)

	Mês 1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6	Mês 7	Mês 8	Mês 9	Mês 10	Mês 11	Mês 12
Plano de Trabalho Obra 1												
Item 1		5,00%	5,00%	5,00%	5,00%							
Item 2				12,00%	12,00%	12,00%						
Item 3			2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%			
Item 4								12,00%	12,00%			
Item 5									4,50%	1,50%		
Planilha	0,00%	5,00%	7,00%	19,00%	19,00%	14,00%	2,00%	14,00%	18,50%	1,50%	0,00%	0,00%
Plano de Trabalho Obra 2												
Item 1	2,00%	2,00%	2,00%									
Item 2			10,00%	10,00%								
Item 3			5,00%	5,00%	5,00%	5,00%						
Item 4					3,00%	3,00%						
Item 5						1,00%	1,00%	1,00%	1,00%			
Item 6								15,00%	15,00%			
Item 7										7,00%	7,00%	
Planilha	2,00%	2,00%	17,00%	15,00%	8,00%	9,00%	1,00%	16,00%	16,00%	7,00%	7,00%	0,00%

SF/19732.98817-87 (LexEdit*)



TRAÇÃO PAULISTA - MANTENEDORA: VSTP EDUCAÇÃO LTDA - PROCESSO Nº 46219.010044/2010-73 (ANEXOS: 46219.002631/2013-31 / 46219.002632/2013-86 / 46219.012124/2013-14). Outrossim, ficam convalidados e ressaltados todos os direitos adquiridos pelos trabalhadores na vigência do artigo do Quadro de Carreira ora alterado, inclusive os resultantes de reflexos futuros, de natureza jurídico-trabalhista.

LUIZ ANTONIO MEDEIROS

Ministério do Turismo

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 222, DE 27 DE AGOSTO DE 2013

Acrescenta os §§ 6º e 7º no art. 6º da Portaria nº 112, de 23 de maio de 2013, que estabelece regras e critérios para a formalização de instrumentos de transferência voluntária de recursos para apoio aos programas que visem ao desenvolvimento do Turismo.

O MINISTRO DE ESTADO DO TURISMO, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, incisos II e IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no § 2º, do art. 17, da Portaria Interministerial nº 507/2011/MPOG/MF/CGU, de 24 de novembro de 2011, resolve:

Art. 1º O art. 6º da Portaria nº 112, de 23 de maio de 2013, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“§ 6º Quando o empenho da despesa necessária à celebração do instrumento ocorrer após o cadastramento do órgão ou entidade e antes da apresentação da proposta de trabalho, o proponente deverá apresentá-la no prazo máximo de sessenta dias, contados da data do referido empenho.

§ 7º O disposto no § 6º não exime o proponente de cumprir os demais prazos previstos nos §§ 1º e 3º deste artigo e no art. 27 desta Portaria.” (NR)

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

GASTÃO DIAS VIEIRA

Ministério dos Transportes

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DIRETORIA

RESOLUÇÃO Nº 4.160, DE 26 DE AGOSTO DE 2013

Altera a Resolução nº 4.131 de 03 de julho de 2013

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN nº 148, de 26 de agosto de 2013 e no que consta do Processo nº 50500.125589/2013-18, resolve:

Art. 1º Alterar os arts. 1º, 3º, incisos I, V e VI, 4º, caput e Anexo II da Resolução nº 4.131/2013, de 03 de julho de 2013, que passam a vigorar com a seguinte redação:

- “Art. 1º (...) I - Trechos antieconômicos: 1. Paripé (BA) - Mapele (BA) 2. Ramal do Porto de Salvador 3. General Carneiro (MG) a partir do km 588+600 - Miguel Bumier (MG), incluindo: 3.1. ramal de Siderúrgica (MG), contido no trecho Sabará (MG) - Miguel Bumier (MG); e 3.2. triângulo ferroviário e a ponte ferroviária, no sentido de Sabará (MG). 4. Barão de Camargos (MG) - Lafaiete Bandeira (MG) 5. Biagópolis (SP) - Itaú (MG) 6. Ribeirão Preto (SP) - Passagem (SP) 7. Barão de Angra (RJ) - São Bento (RJ). II - Trechos economicamente viáveis: 1. Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA); 1.1. Juazeiro (BA) - Petrolina (PE), adjacente ao trecho Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA) 1.2. Ramal do Porto de Juazeiro (BA), contido no trecho Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA). 1.3. Ramal de Campo Formoso (BA), contido no trecho Alagoinhas (BA) - Juazeiro (BA). 2. Alagoinhas (BA) - Propriá (SE) 2.1. Ramal da Fábrica de Fertilizantes da Nitrofértil - FA-FEN (SE), contido no trecho Alagoinhas (BA) - Propriá (SE) 3. Cachoeiro de Itapemirim (ES) - Vitória (ES) 3.1. Ramal da Fábrica de Cimento Nassau (ES), contido no trecho Cachoeiro de Itapemirim (ES) - Vitória (ES) 3.2. Sub-ramal de Coutinho (ES), contido no trecho Cachoeiro de Itapemirim (ES) - Vitória (ES)

3.3. Variante de Cachoeiro de Itapemirim (ES), considerando os segmentos ferroviários de IBC Novo ao Km 479 e Cobiça da Leopoldina à chave do ramal da Fábrica de Cimento;

4. Barão de Angra (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ) - Cachoeiro de Itapemirim (ES), incluindo trecho Recreio - Cataguases

4.1. Barão de Camargos (MG) - Cataguazes (MG), adjacente ao trecho Cataguazes (MG) - Recreio (MG) - Campos dos Goytacazes (RJ);

5. Visconde de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ) de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ)

5.1. Ramal Fazenda União (RJ), contido no trecho Visconde de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ); e

5.2. Ramal de Imbetiba (RJ), contido no trecho Visconde de Itaboraí (RJ) - Campos dos Goytacazes (RJ); e

6. Corinto (MG) a partir do Km 856+100 - Alagoinhas (BA)

6.1. Ramal de Porto de Aratu (BA), contido no trecho Corinto (MG) - Alagoinhas (BA)

6.2. Ramal do Complexo Petroquímico de Camaçari - CO-PEC (BA), contido no trecho Corinto (MG) - Alagoinhas (BA).”

Art. 3º (...) I - A desativação dos trechos deverá atender a cronograma para interrupção do atendimento aos usuários, construído em função do procedimento descrito no inciso I, do art. 7º, desta Resolução e devidamente aprovado pela ANTT;

(...) V - Concluído o procedimento de devolução, a FCA poderá retirar os materiais não passíveis de reaproveitamento, responsabilizando-se pela sua guarda pelo período de 01 (um) ano contado da data de desativação de cada trecho, conforme constar do cronograma proposto pela FCA e definido pela ANTT após processo de participação social, ou até que o DNIT promova sua devida destinação, o que ocorrer primeiro;

VI - Concluído o procedimento de devolução, a FCA poderá desmontar e retirar a superestrutura atualmente instalada nos trechos da malha ferroviária devolvida, em montante correspondente a até 1760 km (um mil, setecentos e sessenta quilômetros) de via férrea, devendo reempregar quantidade equivalente à retirada, nos segmentos remanescentes da Malha Centro-Leste.”

7º, desta Resolução, deverá a FCA realizar a rescisão de todos os Termos de Permissão de Uso, Contratos Operacionais Específicos e Contratos de Transporte vinculados aos trechos a serem devolvidos, e encaminhá-los à ANTT para controle contábil e cessação do recolhimento de receita alternativa deles decorrente.”

Anexo II MEMÓRIA DE CÁLCULO Notas: (1): A meta de produção da FCA está pactuada para o período de 2013 a 2017. A partir de 2017, utiliza-se uma taxa de crescimento de 3,5% a.a., conforme demonstrado na Nota Técnica nº 004/2013/SURGE/SUFER;

(2): S é extensão dos trechos ferroviários do Programa de Investimento em Logística sob a área de influência Direta da FCA, neste caso, 2.373 Km;

(3): TuTremTipe é tonelada útil do trem-tipo adotado para o modelo operacional do PL, isto é, 8.100 t;

(4): DiasOp é a quantidade de dias operacionais no ano, considerando o efeito da sazonalidade das cargas. Neste estudo, adotou-se 270.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício

DELIBERAÇÃO Nº 213, DE 14 DE AGOSTO DE 2013

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN nº 139/2013, de 14 de agosto de 2013, e

CONSIDERANDO a instauração de processo administrativo pela ANTT para apuração de supostas infrações contratuais por parte da empresa Autopista Litoral Sul S/A; e

CONSIDERANDO as disposições contidas no art. 24, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; no art. 3º, incisos VI e XXVIII, do Anexo I do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; no art. 16 do Regulamento Anexo à Resolução da ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004; no item 1.9 do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 003/2007; nas manifestações das áreas técnica e jurídica procedidas nos autos do Processo nº 50500.112392/2013-19, delibera:

Art. 1º Aprovar o Plano de Ação da empresa Autopista Litoral Sul S/A reprogramando o cronograma físico financeiro descrito na Resolução nº 3.831, de 22 de agosto de 2012.

Art. 2º Aprovar a minuta de Termo de Ajuste de Conduta - TAC a ser celebrado entre a ANTT e a empresa Autopista Litoral Sul S/A, cujo objeto obriga a Concessionária a executar a integralidade do Plano de Ação.

Art. 3º Determinar a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, a adoção de todas as providências necessárias ao acompanhamento do TAC.

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data da sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício

DELIBERAÇÃO Nº 214, DE 14 DE AGOSTO DE 2013

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN nº 136/2013, de 14 de agosto de 2013, e

CONSIDERANDO a instauração de processo administrativo pela ANTT para apuração de supostas infrações contratuais por parte da empresa Autopista Fênix S/A; e

CONSIDERANDO as disposições contidas no art. 24, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; no art. 3º, incisos VI e XXVIII, do Anexo I do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; no art. 16 do Regulamento Anexo à Resolução da ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004; no item 1.9 do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 02/2007; nas manifestações das áreas técnica e jurídica procedidas nos autos do Processo nº 50500.115465/2013-24, delibera:

Art. 1º Aprovar o Plano de Ação da empresa Autopista Fênix S/A reprogramando o cronograma físico financeiro descrito na Resolução nº 3.749, de 14 de dezembro de 2011.

Art. 2º Aprovar a minuta de Termo de Ajuste de Conduta - TAC a ser celebrado entre a ANTT e a empresa Autopista Fênix S/A, cujo objeto obriga a Concessionária a executar a integralidade do Plano de Ação.

Art. 3º Determinar a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, a adoção de todas as providências necessárias ao acompanhamento do TAC.

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data da sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício

DELIBERAÇÃO Nº 215, DE 14 DE AGOSTO DE 2013

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN nº 138/2013, de 14 de agosto de 2013, e

CONSIDERANDO a instauração de processo administrativo pela ANTT para apuração de supostas infrações contratuais por parte da empresa Autopista Planalto Sul S/A; e

CONSIDERANDO as disposições contidas no art. 24, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; no art. 3º, incisos VI e XXVIII, do Anexo I do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; no art. 16 do Regulamento Anexo à Resolução da ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004; no item 1.9 do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 06/2007; nas manifestações das áreas técnica e jurídica procedidas nos autos do Processo nº 50500.115475/2013-61, delibera:

Art. 1º Aprovar o Plano de Ação da empresa Autopista Planalto Sul S/A reprogramando o cronograma físico financeiro descrito na Resolução nº 3.748, de 14 de dezembro de 2011.

Art. 2º Aprovar a minuta de Termo de Ajuste de Conduta - TAC a ser celebrado entre a ANTT e a empresa Autopista Planalto Sul S/A, cujo objeto obriga a Concessionária a executar a integralidade do Plano de Ação.

Art. 3º Determinar a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, a adoção de todas as providências necessárias ao acompanhamento do TAC.

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data da sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício

DELIBERAÇÃO Nº 216, DE 14 DE AGOSTO DE 2013

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN nº 137/2013, de 14 de agosto de 2013, e

CONSIDERANDO a instauração de processo administrativo pela ANTT para apuração de supostas infrações contratuais por parte da empresa Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S/A; e

CONSIDERANDO as disposições contidas no art. 24, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; no art. 3º, incisos VI e XXVIII, do Anexo I do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002; no art. 16 do Regulamento Anexo à Resolução da ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004; no item 1.9 do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 005/2007; nas manifestações das áreas técnica e jurídica procedidas nos autos do Processo nº 50500.115484/2013-51, delibera:

Art. 1º Aprovar o Plano de Ação da empresa Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S/A reprogramando o cronograma físico financeiro descrito na Resolução nº 3.747, de 14 de dezembro de 2011.

Art. 2º Aprovar a minuta de Termo de Ajuste de Conduta - TAC a ser celebrado entre a ANTT e a empresa Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S/A, cujo objeto obriga a Concessionária a executar a integralidade do Plano de Ação.

Art. 3º Determinar a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, a adoção de todas as providências necessárias ao acompanhamento do TAC.

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data da sua publicação.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício