

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Aviso nº 1, de 2019, do Tribunal de Contas da União, que *encaminha cópia do Acórdão nº 2190/2019 - TCU, que trata de auditoria operacional para avaliar as concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais - Procrofe (TC 012.624/2017-9).*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao conhecimento desta Comissão o Aviso especificado na epígrafe, que contém cópia do Acórdão nº 2.190, de 2019, proferido nos autos do processo TC 012.624/2017-9, decorrente de auditoria operacional acerca das concessões no âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias Federais (Procrofe), com o objetivo de avaliar a performance dos serviços públicos postos à disposição da sociedade, relacionados à qualidade, à segurança e à tempestividade dos investimentos, tendo em vista os aspectos dos produtos entregues e seu real custo para sociedade brasileira.

A auditoria operacional ocorreu em resposta a demanda do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MP/TCU) que ingressou, em 7/11/2016, com representação (TC 031.985/2016-5), apontando vícios na condução dos contratos das concessões rodoviárias a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), relacionados à inserção de novos investimentos, sem licitação, e também à postergação e à supressão de investimentos originalmente pactuados, com consequente ônus para os usuários das rodovias e para a sociedade.

Para tanto, o TCU autorizou, por meio do Acórdão 2869/2016 – TCU – Plenário, a realização de fiscalização com o objetivo de avaliar o desempenho dos serviços públicos disponibilizados pelas concessionárias de rodovias federais em termos de qualidade, segurança e tempestividade dos



investimentos, considerando aspectos dos produtos entregues e o real custo para a sociedade brasileira.

Na mesma linha, em 25/9/2017, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (CVT) endereçou ao TCU comunicado no qual solicita uma realização de auditoria com o objetivo de avaliar a efetividade do modelo brasileiro de concessões rodoviárias, com especial atenção à relação custo-benefício dos respectivos contratos (TC 029.001/2017-0).

II – ANÁLISE

A auditoria teve por objeto os 21 contratos de concessões de rodovias federais firmados entre os exercícios de 1994 a 2015, os quais constituem o Procrofe.

Conforme dispõe o relatório:

“[...] optou-se por avaliar a performance da prestação dos serviços públicos disponibilizados nas rodovias federais concedidas, primordialmente, aferindo-se o nível de implementação das melhorias previstas nos próprios contratos de concessão, mas também com comparações entre as Etapas do Procrofe e, quando possível, entre os serviços e melhoras do Procrofe e os oferecidos em rodovias não concedidas, administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), buscando-se padrões em aspectos nos quais há similaridade entre as melhorias e serviços públicos fornecidos pelos dois modelos.

15. Em alguns exames foram consideradas como referências as condições das rodovias, relacionadas à segurança, à qualidade, antes de serem concedidas, em comparação com suas condições após serem concedidas à iniciativa privada. Buscou-se também comparar investimentos, segurança e qualidade dos serviços prestados nas rodovias concedidas com aqueles fornecidos em outras rodovias, não concedidas.

16. Assim, os critérios gerais utilizados como parâmetros para fundamentar as análises ora apresentadas foram adimplemento contratual e comparações históricas e com organizações que realizam atividades semelhantes.”

A auditoria realizada considerou inadequada a estruturação do Procrofe. Foram solicitadas a ANTT e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA informações acerca da estrutura do Procrofe, a fim de se verificar em que grau o programa conta com elementos estruturais que

proporcionem acompanhamento de seu desempenho e monitoração dos seus resultados pelos gestores, bem como com suficientes ferramentas para tomada de decisões que visem a aperfeiçoá-lo, otimizando seus resultados.

De acordo com o relatório, as informações trazidas pelos gestores revelaram que o Procrofe não tem finalidade, objetivos, metas, produtos e atividades concebidos de acordo com as melhores práticas, de modo que à Administração faltam ferramentas de auxílio à tomada de decisões referentes ao programa, bem como não se identificou formalização de planejamento estratégico ou qualquer documento que estruture e defina tais características e atributos essenciais ao programa. Ainda conforme o relatório, o MTPA admite que não foram estabelecidos metas e indicadores, nem no início nem no decorrer do Procrofe, com vistas a medir sua economicidade, eficiência, eficácia e efetividade, e que não foram produzidos documentos de avaliação do programa.

O relatório aponta que as informações trazidas aos autos pela ANTT e pelo MTPA indicam que o Procrofe se constitui de um conjunto de contratos de concessões de rodovias federais, sem definição de atributos estruturais de planejamento, desenvolvimento, monitoramento de resultados e aperfeiçoamento contínuo do programa, sem os quais sua gestão resta sem robusto ferramental para orientação decisória.

A despeito do entendimento de que o Procrofe visa a proporcionar resultados de interesse público, seus objetivos não estão devidamente definidos, e uma atuação sem propósito claramente definido não pode ser efetivamente avaliada, dificultando até mesmo verificar se os dispêndios e os esforços envolvidos mostram-se compensadores, ou se seria melhor não comprometer recursos com tais atividades.

Em consequência da ausência de definição de objetivos do Procrofe, inexistem também indicadores e metas que proporcionem razoável avaliação do desempenho do conjunto das concessões de rodovias e orientação para o aperfeiçoamento do programa em geral.

O relatório considerou também que o Procrofe apresentou desempenho insuficiente. Foram avaliados os seguintes aspectos: ampliação de capacidade da infraestrutura rodoviária (duplicações e implementação de vias marginais e faixas adicionais); segurança dos usuários, por meio da análise de estatísticas de acidentes; volume de investimentos; e qualidade, com base em pesquisas da CNT e de opinião de usuários.

O relatório de auditoria trouxe as seguintes considerações quanto ao desempenho do Procrofe em duplicações, implementação de vias marginais e implementação de faixas adicionais:

“232. No âmbito da amostra examinada, os indicadores revelaram que a programação de investimentos de ampliação de capacidade é constantemente alterada nos contratos de concessão de rodovias. Em síntese, são raros os casos onde o cronograma original é cumprido, de forma que, na maioria dos itens examinados, as obras são objeto de atrasos e reprogramações.

233. Nos contratos da 1ª Etapa de concessões, mais antigos em relação aos demais, observou-se que grande parte dos investimentos programados já foram concluídos, porém, com atrasos médios que variam de três a seis anos, aproximadamente.

234. Nos contratos da 2ª Etapa, registra-se um cenário onde grande parte dos investimentos programados ainda não foi concluída, mesmo já ultrapassados cerca de oito anos do seu início. Pode-se afirmar que, em média, aproximadamente 40% foram realizados. Em função disso, o atraso médio absoluto varia, em média, de dois a quatro anos, aproximadamente.

235. Na 3ª Etapa de concessões, em que pese o pouco tempo decorrido desde o início da concessão (quatro a cinco anos), observa-se um baixíssimo desempenho na realização dos investimentos. Em média, os atrasos já alcançam dois anos. Ademais, nota-se que a tendência é de piora desses números, uma vez que diversas obras previstas ainda não foram iniciadas.

236. Em linhas gerais, também, nota-se que as modificações contratuais ocorridas ao longo dos contratos, tanto sob o aspecto físico quanto financeiro, têm como resultado uma elevação dos custos das obras. Destaca-se neste aspecto as alterações contratuais ocorridas nas rodovias da 1ª Etapa de concessões, onde os custos são sensivelmente superiores às demais, a preços atualizados.

237. Quanto aos prazos contratados, quase todas as melhorias sofrem de relevantes atrasos em sua execução. Por exemplo, o menor índice de atraso apurado refere-se às faixas adicionais da 2ª Etapa, onde mais da metade das intervenções se encontravam atrasadas em 2017.

238. Em resumo, mesmo se um só subgrupo da amostra apresentasse os melhores índices de atraso apurados, a maior parte das melhorias nele previstas apresentaria algum atraso, que em média seria de cerca de um ano e quatro meses, ou um terço do prazo inicialmente estipulado para sua conclusão.”

O relatório também fez o exame do desempenho do Procrofe em duplicações, implementação de vias marginais e implementação de faixas

adicionais, ante o desempenho da execução de tais melhorias em rodovias federais não concedidas.

Desse exame, quanto a duplicação de rodovias, resultaram as seguintes considerações:

“244. O levantamento revelou que, em geral, os contratos de duplicações de rodovias não concedidas sofrem menores variações na previsão de investimentos, em comparação com as duplicações previstas nos contratos de concessão, em valores proporcionais. Fato que pode ser explicado pelo prazo alongado dos contratos de concessão, em comparação com os administrados pelo Dnit.

245. Quanto à execução financeira das obras, percebe-se um desempenho sensivelmente superior nos contratos firmados pelo Dnit (76,92% contra 19,29%), para aquelas obras contratadas entre 2008 e 2012. Isso pode refletir a tese de que, uma vez que o Dnit remunera as empresas de acordo com medições mensais, isto é, paga o que de fato teria sido executado em cada mês, as empresas encontram mais estímulo para concluir as obras.

246. Para as obras contratadas pelo Dnit a partir de 2013, o desempenho financeiro teve uma queda acentuada, alcançando um índice de 23,51%, valor próximo ao desempenho físico das concessões da 3ª Etapa. Nesse aspecto, portanto, nota-se uma semelhança entre os resultados apresentados pelas rodovias concedidas e não concedidas.

247. Nessa comparação, percebeu-se um avanço no desempenho quando há estímulos contratuais para o cumprimento dos prazos pactuados. Conforme registrado anteriormente, a condição da cobrança de pedágio à execução de 10% das obras de duplicação impulsionou as concessionárias a implementarem tais serviços em menor prazo.

248. A quantidade de empreendimentos com algum atraso, embora quase total na 2ª Etapa e nos contratos do Dnit firmados entre 2008 e 2012, se mostrou ligeiramente menor nos casos de rodovias não concedidas. Apesar de metade dos contratos de obras firmados desde 2013 apresentarem algum atraso, esse índice ainda se mostrou significativamente menor do que o apurado para as duplicações da 3ª Etapa, em que todas as duplicações estão atrasadas.”

Quanto à implementação de vias marginais e faixas adicionais, o relatório trouxe o seguinte:

“250. Para as faixas adicionais e vias marginais, os resultados se mostraram semelhantes àqueles obtidos na comparação das obras de duplicação.

251. Quanto ao desempenho financeiro dos contratos firmados entre 2008 e 2012, os contratos de obras (índice de 90,28%) apresentaram um resultado melhor em relação às rodovias não concedidas (índice de 68,51%), em razão dos estímulos contratuais que são maiores nas rodovias administradas pelo Dnit.

252. Da mesma forma, quando se inverte o mecanismo de incentivos, o desempenho das concessões da 3ª etapa se mostra um pouco melhor quando comparado ao dos contratos pactuados pelo Dnit a partir de 2013. Entretanto, os resultados, em geral, se mostram ainda aquém do esperado, conforme as conclusões trazidas a seguir.

O relatório conclui nos seguintes termos:

“253. Portanto, em termos de eficácia e tempestividade, o desempenho, no âmbito do Procrofe, dos empreendimentos de duplicações e de implementação de vias marginais e de faixas adicionais tem se mostrado significativamente aquém do contratado junto às concessionárias, revelando-se, inclusive, inferior à performance de execução dos empreendimentos executados em rodovias não concedidas, via contratação de obras por parte da Administração.

254. Esse desempenho produz efeitos que transcendem o aspecto administrativo e atingem amplamente os usuários do serviço público, os quais deixam de usufruir de uma maior segurança em vias duplicadas ou com melhorias.

255. Por exemplo, estudo da CNT, denominado Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura, avaliou as estatísticas de acidentes ocorridos em 2017 em trechos ondulados ou montanhosos, nos quais se verificou que a maioria dos acidentes com colisões frontais (65,1%) e com saída de pista (70,6%) ocorreram onde não havia faixa adicional de subida. Consequentemente, o maior registro de mortes decorrentes de colisões frontais (68,8%) e de saída de pista (71%) também ocorreu onde não havia faixa adicional de subida (peça 124, p. 94-5).

256. Tais números, vistos em conjunto com os aqui verificados, referentes à implementação de faixas adicionais, com atrasos médios de 2,15 e 1,33 anos, 58,44% e 100% de itens com algum atraso e execução física de 51,29% e de 0,00% (nenhuma execução) do originariamente previsto para até 2016/2017, respectivamente, na 1ª e na 2ª Etapas, alarmam quanto às consequências da inexecução contratual em concessões e sua eventual tolerância.

257. Também serve de exemplo da importância da eficácia e tempestividade na implementação das melhorias contratadas os dados, do mesmo estudo, referentes a pistas simples de mão dupla, comparados com dados de rodovias duplicadas: em 2017, mais da metade dos acidentes fatais ocorreram em rodovia de pista simples

(54,0%), gerando 71,5% das mortes de trânsito nas rodovias. Assim o estudo aponta que, naquele ano, os acidentes foram mais graves nas pistas simples (14,3 óbitos por 100 acidentes), em relação àqueles que ocorreram em pista dupla: com canteiro central (7,1), com barreira (5,7) ou com faixa central (9,5) separando os fluxos opostos de veículos. Isso significa que ocorreram entre 150,9% e 50,5% mais óbitos em pistas simples do que nas pistas duplas (peça 124, p. 92-3). Em outros termos, para cada duas mortes em pista dupla naquele ano, houve em média de três a cinco mortes em pistas simples.

258. Essas estatísticas, somadas aos índices encontrados para a duplicação de rodovias concedidas, atrasos médios de 4,41 e 1,88 anos, e execução física de 31,75% e 31,03% do originariamente previsto para até 2016/2017, respectivamente, na 1ª e na 2ª Etapas, também alarmam quanto às consequências da inexecução contratual em concessões e sua eventual tolerância.”

No que se refere a Segurança na malha rodoviária federal concedida, o relatório trouxe o seguinte:

“267. No período examinado, de 2007 a 2017, houve tendência de queda nas médias diárias de acidentes por quilômetro na malha rodoviária federal. O indicador revelou reduções de 67,7% (de 29,65 para 9,58) nas rodovias concedidas e de 44,07% (de 5,14 para 2,87) nas não concedidas; em se tratando de acidentes graves, quedas de 81,56% e 30,67%, respectivamente.

268. Assim, os resultados mostram uma redução mais acentuada dos acidentes nas rodovias federais concedidas, em comparação com aquelas administradas pelo Dnit. [...]

271. Apesar de a tendência de queda no período entre 2007 e 2017 se mostrar mais acentuada em rodovias concedidas, as médias diárias de acidentes por quilômetro [nº de acidentes por mil km] apuradas em tais rodovias, que variaram de 29,6 para 9,6, se mostram significativamente superiores às verificadas nas não concedidas, que foram de 5,1 a 2,9, aproximadamente. Em outros termos, tal índice em rodovias concedidas equivale a cerca de 5,77 vezes o apurado em rodovias não concedidas no primeiro período, e a aproximadamente 3,33 vezes no último. Em se tratando de acidentes graves, cerca de 3,01 no primeiro, e de 2,17 no último.

272. Em função da ausência de informações sobre o tráfego de veículos em todas essas rodovias, resta prejudicada uma conclusão comparativa dos dados. Todavia, é possível notar a sensibilidade dos números apresentados pelas rodovias federais concedidas em relação aos dados totais no Brasil. Nesse sentido, maiores reduções dos acidentes na malha federal concedida certamente trarão melhores índices finais, levadas em conta todas as rodovias federais. [...]



282. As rodovias concedidas, as quais em geral concentram maior fluxo de veículos, mostram-se mais sensíveis às melhorias relacionadas à segurança viária. Exemplificam isso estatísticas referentes a trechos sem duplicação de rodovias ou sem implementação de faixas adicionais de subida, ampliações que contribuem para reduzir o número de acidentes.

283. Cabe repisar, neste momento, alusão feita anteriormente neste trabalho. Conforme aponta estudo publicado pela CNT, denominado Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura, em 2017 mais da metade dos acidentes fatais ocorreram em rodovias de pista simples (54,0%), gerando 71,5% das mortes no trânsito. Assim o estudo aponta que os acidentes foram mais graves nas pistas simples de mão dupla (14,3 óbitos por 100 acidentes), em relação àqueles que ocorreram em pista dupla: com canteiro central (7,1), com barreira (5,7) ou com faixa central (9,5) separando os fluxos opostos de veículos. Isso significa que naquele ano ocorreram entre 150,9% e 50,5% mais óbitos em pistas simples de mão dupla do que nas pistas duplas. Em outros termos, para cada duas mortes em pista dupla, ocorreram em média de três a cinco mortes em pistas simples de mão dupla.

284. O estudo avaliou também as estatísticas de acidentes ocorridos em 2017 em trechos ondulados ou montanhosos, nos quais se verificou que a maioria dos acidentes com colisões frontais (65,1%) e com saída de pista (70,6%) ocorreram onde não havia faixa adicional de subida. Consequentemente, o maior registro de mortes decorrentes de colisões frontais (68,8%) e de saída de pista (71%) também ocorreu onde não havia faixa adicional de subida (peça 124, p. 2-5). [...]

298. Conclui-se, portanto, que as rodovias federais concedidas, em razão de suas características de fluxo e das estatísticas de acidentes nos últimos anos, se mostram mais sensíveis quanto à segurança, em comparação geral com a malha não concedida federal, tendo a adequada implementação das melhorias relevante papel na preservação da vida de seus usuários.”

No quesito custos suportados pela sociedade (economicidade), o relatório de auditoria apontou que as tarifas de pedágio sobem em valores acima da inflação, apesar do nível de inadimplemento contratual, especialmente quanto ao desempenho na execução dos investimentos em ampliação de capacidade. De acordo com o relatório, a diferença entre a tarifa praticada e aquela reajustada pela inflação reflete o impacto de renegociações contratuais ocorridas ao longo do tempo. Isso porque, à medida de que novos serviços ou investimentos são aditivados nos contratos de concessão, a tarifa é revisada de modo a refletir o reequilíbrio contratual. Foi constatado que as tarifas praticadas nas concessões da 1ª Etapa, superam a variação da inflação em patamares de 19,79% a 79,9%; da 2ª Etapa,

decorridos dez anos de contrato, de 16,59% a 43,01%; e, da 3ª Etapa, de 2,36% a 33,65%, decorridos cerca de 4 anos do início dos contratos.

O relatório pontuou que a concessão de financiamento pelo BNDES implica na sociedade arcar basicamente com a diferença entre as condições de captação do recurso pelo poder público (aproximadamente o valor da taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - Selic) e as condições oferecidas às concessionárias (ao ano, a Taxa de Juros de Longo Prazo, TJLP, mais 2%, para a 3ª Etapa, por exemplo).

De acordo com o relatório, em 2014, por exemplo, a diferença, custeada pela sociedade, representaria aproximadamente 4,65% (Selic de 11,65% - Juros de 2% - TJLP de 5%). Isso equivaleria a um subsídio anual potencial, sobre todos os recursos liberados até então, sem atualização, da ordem de R\$ 403 milhões ao programa de concessões, via BNDES, considerando os valores apresentados pela ANTT (4,65% dos R\$ 8.662.968.484,55 liberados até aquele ano). A arrecadação total de pedágios no Procrofe, no mesmo ano de 2014, foi de aproximadamente R\$ 3,6 bilhões, também em valores históricos, de modo que os subsídios podem ter proporcionado mais de 11% adicionais às empresas, consideradas de forma global.

Conforme ponderou o relatório, considerando a estimada magnitude dos valores subsidiados e a apurada inexecução da implementação de melhorias ante o cronograma originariamente pactuado, bem como os Termos de Ajustamento de Conduta pactuados, resta claro o peso adicional de tais financiamentos de concessões do Procrofe sobre os usuários diretos e demais cidadãos.

A relevância das liberações de recursos pelo BNDES se evidencia pelo seu percentual na captação total de recursos das concessionárias em alguns anos, referente às suas principais fontes de receita (financiamentos, aportes da União e pedágios), chegando a ser a principal fonte em 2014, com 52,59%, e atingindo ainda 40,13% e 36,04% dos totais captados em 2011 e em 2010.

Quanto ao volume de investimentos nas rodovias federais concedidas, o relatório de auditoria pontou que a Agência Reguladora apura os quantitativos de investimentos com base em informações contábeis fornecidas pelas concessionárias.

O relatório ressalta ainda que, além das dificuldades na obtenção de informações suficientes para apuração da monta de investimentos realizados, há razoável possibilidade de comprometimento da fidedignidade das informações disponíveis.

Observou-se também que os valores publicados pela Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR) para os investimentos das concessionárias são discrepantes dos valores apresentados pela ANTT.

Quanto à qualidade das rodovias federais concedidas (relatórios da CNT e opinião dos usuários), sendo ausentes informações estruturadas e indicadores da ANTT acerca dessa questão, foram examinados os resultados das Pesquisas CNT de Rodovias efetuadas de 2007 a 2017, a fim de se verificar o impacto das concessões por meio de cotejamento dos resultados das avaliações das vias no ano anterior a cada concessão e em 2017.

A ausência de dados e informações padronizadas impede uma avaliação acurada sobre as melhorias que as concessões de rodovias trouxeram para os usuários. Sem tais informações gerenciais estruturadas, a ANTT tem publicados registros de apenas duas pesquisas de opinião dos usuários, efetuadas em 2005 e 2014, além de Termos de Registros de Ocorrência (TROs), emitidos nas fiscalizações realizadas pela agência.

De acordo com o relatório, a despeito de o índice geral da pesquisa de 2005 ser de 6,93 (em espectro de 1 a 10) e o da pesquisa de 2014 (IGS) ser de 62,08%, os diferentes métodos e critérios utilizados impedem razoável comparação, a fim de se verificar se, na visão dos usuários, houve melhora ou piora da malha concedida entre as épocas dessas pesquisas.

Tendo por base os relatórios da CNT, apurou-se melhora em 44% das avaliações nos trechos concedidos, outras 46% revelaram mesmo nível e 10%, piora, em relação às verificações realizadas antes das concessões.

Entretanto, relatou-se melhora significativa apenas no quesito de sinalização. Nos demais itens, e inclusive no aspecto geral, os percentuais de avaliações em que se verificou mesmo nível de qualidade superaram os percentuais de melhora, havendo, das 39, quatro avaliações de piora (cerca de 10,3%) e oito (cerca de 20,5%) avaliações de trechos cujo estado foi considerado ‘regular’ antes das concessões, mas não apresentaram melhora em sua qualidade após concedidos.



Tendo em vista as constatações acima descritas, o Tribunal de Contas da União, em sessão do Plenário, acordou em:

“9.1. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, elabore mecanismos de tratamento das informações contábeis apresentadas pelas concessionárias, inclusive testes substantivos, para que seja possível identificar, com segurança razoável, os montantes efetivamente aplicados pelas empresas a título de investimentos em concessões rodoviárias federais, em consonância com os arts. 24, inciso IV, 26, inciso VII, e 28, inciso I, da Lei 10.233/2001 c/c o art. 30 da Lei 8.987/1995; (seção X do voto)

9.2. recomendar, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU:

9.2.1. ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres, que avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.2.1.1. desenvolver, em atenção ao Decreto 9.203/2017, planejamento estratégico para o Procrofe, com ferramentas de governança e gestão que proporcionem avaliação e informações gerenciais para orientação decisória dos gestores, contemplando, no mínimo, a definição das diretrizes, objetivos e metas mensuráveis do programa; a elaboração de indicadores de desempenho, a fim de proporcionar transparência à execução, ao acompanhamento e à avaliação do programa; a implementação do sistema de gestão de riscos; (seção V do voto)

9.2.1.2. adotar, por ocasião da realização dos estudos preconizados no art. 24, inciso III, da Lei 10.233/2001, a análise Value for Money e o Comparativo do Setor Público como formas de avaliar a economia, eficácia e a eficiência do modelo de contratação e auxiliar as autoridades competentes na tomada de decisão acerca de conceder à iniciativa privada ou prover diretamente a exploração de rodovias, em homenagem ao princípio da transparência e da motivação dos atos administrativos; (seção VIII do voto)

9.2.2. à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a conveniência e a oportunidade de:

9.2.2.1. elaborar, de forma integrada ao planejamento estratégico indicado no subitem 9.2.1.1, indicadores referentes à qualidade das rodovias integrantes do Procrofe e dos serviços prestados pelas concessionárias, com padrões que permitam avaliar a evolução dos trechos concedidos e dos serviços neles prestados, a fim de verificar se houve atendimento aos parâmetros contratados e orientar as decisões dos gestores do poder concedente e da autarquia, bem como das concessionárias, com vistas à melhoria contínua e ao

aperfeiçoamento da atuação das entidades, em atendimento ao art. 29, incisos VII e X, da Lei 8.987/1995; (seção VI do voto)

9.2.2.2. estabelecer, no planejamento e na execução da pesquisa de satisfação do usuário, periodicidade mínima, metodologia comparativa, tratamento dos dados, divulgação em formato de fácil compreensão ao público, bem como critérios e procedimentos destinados a utilizar os resultados obtidos nas pesquisas com ações efetivas de controle e de melhoria da qualidade em relação às principais demandas dos usuários, em atendimento ao disposto no art. 23 da Lei 13.460/2017; (seção IX do voto)

9.2.2.3. reavaliar os mecanismos regulatórios, administrativos e contratuais dos ajustes em andamento, relativos à 1ª, 2ª e 3ª Etapas do Procrofe, observada a necessária vinculação ao instrumento convocatório, a fim de garantir a execução tempestiva das obras que representam investimentos de ampliação de capacidade pelas concessionárias, para que seja alcançado o desempenho eficiente e eficaz dos contratos de concessão; (seção VI do voto)

9.2.2.4. avaliar a possibilidade de buscar ferramentas mais eficientes para o cálculo de investimentos, custos operacionais e demais obrigações, tendo em vista a elevada assimetria informacional e a repercussão na tarifa de pedágio;

9.3. determinar, com espeque no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres que, no prazo de 60 (sessenta) dias, apresentem ao TCU, separadamente, planos de ação com vistas ao atendimento das recomendações elencadas no item 9.2, contendo, no mínimo, as medidas a serem adotadas, os responsáveis pelas ações e o prazo previsto para a sua implementação, ou a justificativa para seu não atendimento; [...]"

As providências constantes do acórdão devem ser tomadas pelo Poder Executivo, cabendo ao Congresso Nacional o exercício da função fiscalizatória de forma a contribuir para o desfecho das pendências que foram observadas pelo TCU.

III – VOTO

Em face do exposto, considerando o teor do Acórdão nº 2190/2019 – TCU – Plenário, proponho que esta Comissão:

a) tome conhecimento do Aviso nº 1, de 2019;

b) encaminhe requerimento de informações ao Ministro dos Transportes sobre o andamento do atendimento das determinações e

recomendações contidas no Acórdão nº 2190/2019 – TCU – Plenário (Processo nº TC 012.624/2017-9), consoante o Aviso nº 1, de 2010 (Aviso nº 570-Seses-TCU-Plenário, de 12 de setembro de 2019), nos termos da minuta a seguir apresentada; e

c) remeta o processado ao arquivo.

REQUERIMENTO Nº , DE 2023

Nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, e considerando o Ato da Mesa nº 1, de 2001, solicito que sejam requeridas ao Ministro de Estado dos Transportes informações acerca do andamento do atendimento as determinações e recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU), contidas no Acórdão nº 2.190, de 2019 – TCU – Plenário (Processo nº TC 012.624/2017-9).

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



hr2023-01668

Assinado eletronicamente, por Sen. Veneziano Vital do Rêgo

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1094612887>