

DECLARAÇÃO DE VOTO

GRUPO II – CLASSE VII – Plenário

TC 028.343/2017-4

Natureza: Desestatização

Órgão/Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Representação legal: Paulo Sergio Bezerra dos Santos (CPF 010.863.727-19), representando Agência Nacional de Transportes Terrestres (peça 58).

SUMÁRIO: DESESTATIZAÇÃO. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). ACOMPANHAMENTO. PRIMEIRO ESTÁGIO DE CONCESSÃO DO LOTE RODOVIÁRIO DENOMINADO RODOVIA DE INTEGRAÇÃO DO SUL – RIS (BR-101/RS, BR-290/RS, BR-386/RS E BR-448/RS). ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA E AMBIENTAL (EVTEA). APROVAÇÃO DO PRIMEIRO ESTÁGIO COM RESSALVAS. DETERMINAÇÕES. RECOMENDAÇÕES. CONSTITUIÇÃO DE PROCESSO APARTADO PARA ACOMPANHAMENTO DE PARTE DAS DETERMINAÇÕES. CONTINUIDADE DO ACOMPANHAMENTO DO SEGUNDO ESTÁGIO.

Acompanho na íntegra o Voto proposto pelo Ministro Bruno Dantas, que faz uma abordagem bastante densa e técnica acerca do primeiro estágio de desestatização da Rodovia de Integração do Sul (RIS).

2. Ao analisar o presente processo, pude verificar uma significativa evolução do modelo regulatório, muito mais consistente que as etapas anteriores do Programa de Concessões Rodoviárias Federais. Isso é fruto da intensa colaboração de diversos atores, alguns internos ao Tribunal, como é o caso da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e Aeroportuária e do Ministério Público junto ao TCU, outros externos, a exemplo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI).

3. As instituições tinham ciência dos problemas existentes nos contratos de concessão rodoviária anteriores e buscavam a criação de mecanismos para impedir a repetição dos vícios. Após muito debate, observo a construção de um consenso em torno das principais medidas necessárias à prestação de um serviço público adequado ao pleno atendimento dos usuários, tendo sempre em vista a modicidade tarifária.

4. Por se tratar de notória falha, cito a sistemática inclusão de obras novas associada à inexecução das obrigações previstas no Programa de Exploração da Rodovia, aspecto comum aos contratos do 3º lote de concessões. Os diversos atores conseguiram criar mecanismos para tornar muito mais rígidas as regras de inclusão de novos investimentos, podendo-se mencionar as seguintes medidas:

a) vedação à inclusão de investimentos em ampliação de capacidade e melhorias nos primeiros e nos últimos cinco anos de concessão;

- b) restrição à inclusão de investimentos fora das revisões quinquenais;
- c) prorrogação contratual por até 5 anos, sob condições bem definidas, e extensão de prazo do contrato, por uma única vez e por até 10 anos, para fins de reequilíbrio decorrente da inclusão de novos investimentos, hipótese restrita às revisões quinquenais e que só poderá ser realizada até a revisão do 25º ano da concessão;
- d) inclusão de contornos urbanos condicionada à comprovação da vantagem dessa solução em detrimento de outras, demonstrada pelo cotejo dos projetos executivos e discutida em audiência pública, havendo reequilíbrio apenas pela diferença de custos; e
- e) instituição de estoque de obras, sendo vedada a inclusão de obras de melhorias antes de seu término.

5. Enfim, parabenizo todas as instituições pela construção de um consenso em torno das principais questões discutidas nos autos. O resultado, como se pode observar, é criação de um modelo regulatório mais robusto, capaz de melhor atender ao interesse público.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 23 de maio de 2018.

BENJAMIN ZYMLER
Redator