CONGRESSO NACIONAL

PARECER (CN) Nº 52, DE 2024

Da COMISSÃO MISTA DE PLANOS, ORÇAMENTOS PÚBLICOS E FISCALIZAÇÃO, sobre o Aviso (CN) n° 11, de 2024, que Encaminha cópia do Acórdão nº 890/2024, nos autos TC-021.526/2017-6, que trata de monitoramento das deliberações proferidas no Acórdão 738/2017-TCU-Plenário, sobre acompanhamento de aditivos contratuais ao contrato PG 138/1995, celebrado com a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer), para operação da rodovia BR-040/MG/RJ.

PRESIDENTE: Deputado Julio Arcoverde
RELATOR: Deputado Lula da Fonte

11 de dezembro de 2024

CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

CD/24939.08385-00

RELATÓRIO Nº 1/COI/CMO, DE 2024

COMITÊ DE AVALIAÇÃO DAS INFORMAÇÕES SOBRE OBRAS E SERVIÇOS COM INDÍCIOS DE IRREGULARIDADES GRAVES (COI)

AVN 011/2024-CN, por meio do qual o Tribunal de Contas da União encaminhou ao Congresso Nacional informações sobre obras e serviços com indícios de irregularidades graves no exercício de 2024.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Relatório nº 1/COI/CMO, de 2024

SUMÁRIO

1.1 Introdução.....2
1.2 Análise.....3
2 VOTO.....5
Anexo 1 – Obras e serviços de engenharia com recomendação de paralisação pelo TCU. Resumo dos indícios apontados. Proposta do COI.....7
AVN 05/2023-CN e AVN 20/2023-CN: obras de ampliação de capacidade da BR-290/RS. .8
AVN 08/2023-CN: Construção da Nova Subida da Serra – BR/040-RJ.....22

1.1 Introdução

O presente Relatório tem por objetivo analisar o aviso encaminhado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ao Congresso Nacional, relativo à seguinte obra:

- Nova Subida da Serra - BR/040-RJ;

O aviso referente à obra listada acima encontrava-se pendente de apreciação pela CMO em 29/11/2024, e foi encaminhado pelo Presidente da CMO ao Comitê por meio do Ofício 129/2024/ CMO de 02/12/2024. A apreciação destes avisos por este Comitê decorre do previsto no art. 122 da Resolução nº 1, de 2006-CN, que dispõe sobre a matéria nos seguintes termos:

> Art. 122. As informações encaminhadas pelo Tribunal de Contas da União, de que trata o art. 2º, III, b, que, no último dia útil do mês de novembro, estiverem pendentes de deliberação no âmbito da CMO, bem como outras informações enviadas posteriormente, serão remetidas ao Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves que, sobre elas, se manifestará em relatório único.
> Parágrafo único. A deliberação da CMO sobre o relatório de que trata o caput precederá a do relatório do Relator-Geral do projeto de lei orçamentária anual.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

1.2 Análise

O art. 145 da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 (LDO 2024), estabelece que o Congresso Nacional considerará, na sua deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução física, financeira e orçamentária de obras e serviços com indícios de irregularidades graves diversos fatores que, no limite, possam desaconselhar o bloqueio se houver a possibilidade de esta decisão se revelar contrária aos interesses da Administração e da sociedade. A saber:

> Art. 144. O Congresso Nacional considerará, na sua deliberação pelo bloqueio ou desbloqueio da execução física, orçamentária e financeira de empreendimentos, contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos aos subtítulos de obras e serviços com indícios de irregularidades graves:
> I - a classificação da gravidade do indício, nos termos estabelecidos nos incisos IV, V e VI do § 1º do art. 143; e
> II - as razões apresentadas pelos órgãos e entidades responsáveis pela execução, que devem abordar, em especial:
> a) os impactos sociais, econômicos e financeiros decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento pela população;
> b) os riscos sociais, ambientais e à segurança da população local, decorrentes do atraso na fruição dos benefícios do empreendimento;
> c) a motivação social e ambiental do empreendimento;
> d) o custo da deterioração ou perda de materiais adquiridos ou serviços executados;
> e) as despesas necessárias à preservação das instalações e dos serviços já executados;
> f) as despesas inerentes à desmobilização e ao posterior retorno às atividades;
> g) as medidas efetivamente adotadas pelo titular do órgão ou da entidade para o saneamento dos indícios de irregularidades apontados;
> h) o custo total e o estágio de execução física e financeira de empreendimentos, contratos, convênios, obras ou parcelas envolvidas;
> i) empregos diretos e indiretos perdidos em razão da paralisação;
> j) custos para realização de nova licitação ou celebração de novo contrato; e
> k) custo de oportunidade do capital durante o período de paralisação.

Durante a apreciação do Projeto de Lei Orçamentária Anual para 2025 (PLN nº 26/2024-CN) e com o objetivo de avaliar a situação e a gravidade dos indícios de irregularidade dos empreendimentos, bem como para conhecer as providências adotadas pelos gestores no sentido de esclarecer ou sanar irregularidades, em concordância com o § 2º do art. 141 do PLN nº 03/2024

CD249390838500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

(PLDO 2025), esta Comissão promoveu, atendendo requerimento do COI, audiência pública para debater a matéria no dia 05/12/2024. A realização destas audiências também se mostra em conformidade com o art. 147 da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 (LDO 2024), o que torna legítima a utilização das informações trazidas ao conhecimento do Comitê para a avaliação dos avisos pendentes de deliberação que tratam da indicação de bloqueio ou desbloqueio de contratos, convênios, etapas, parcelas ou subtrechos relativos a subtítulos constantes da LOA 2023. Foram convidados a participar desses eventos os representantes do TCU responsáveis pelas fiscalizações realizadas e também os gestores dos órgãos/entidades encarregados da execução do empreendimento.

As visões, muitas vezes divergentes dos participantes dos eventos sobre a natureza dos indícios, isto é, se de fato constituem irregularidades ou se decorrem de questões metodológicas diferenciadas adotadas pelo gestor e pelo órgão de controle, foram de extrema relevância para orientar o conjunto dos membros da CMO na difícil decisão de votar pela paralisação ou não dos empreendimentos sob enfoque, de notória importância socioeconômica para o País.

Assim, o **Anexo 1** a este Relatório descreve os empreendimentos objetos dos avisos sob análise, o resumo dos indícios de irregularidades informados pelo TCU, as informações prestadas pelos gestores e a proposta do COI para encaminhamento da questão, ou seja, bloqueio ou não da execução física, orçamentária e financeira dos objetos apontados pelo TCU como detentores de indícios de irregularidades graves nos termos da Lei nº 14.791/2023 (LDO 2024).

A exemplo de exercícios anteriores, este Comitê propõe à CMO adotar como critério de trabalho não bloquear a execução física, orçamentária e financeira de empreendimentos:

a) em estágio avançado de execução física e financeira;
b) em que os gestores já adotaram ou informaram a esta Comissão que vão adotar as medidas necessárias ao completo saneamento ou ao satisfatório esclarecimento dos indícios de irregularidades apontados pelo TCU; e
c) em que o interesse público se revele mais bem atendido com o prosseguimento da obra e não com sua paralisação, em razão da importância socioeconômica do empreendimento, dos custos da paralisação, inclusive perdas de serviços já

CD249390838500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

executados, além dos riscos para a população e para o meio ambiente, entre outros fatores, conforme previsto no art. 145 da LDO 2023.

Nestes casos, a decisão política de continuidade da obra em nada deve prejudicar o prosseguimento das ações de fiscalização para identificar eventuais condutas negligentes ou dolosas de agentes públicos ou privados, de conformidade com o § 8º do art. 149 da LDO 2024.

Entre as medidas corretivas a serem adotadas pelos gestores estão a repactuação, rescisão, revogação ou anulação dos instrumentos contratuais, a realização de estudos técnicos, reformulação de projetos, entre outros, ou, ainda, suspensão, pelo próprio gestor, da liberação de recursos até o saneamento das pendências.

2 VOTO

Este Comitê**,** após examinar os apontamentos feitos pelo TCU, as medidas corretivas adotadas ou a adotar pelos gestores, conforme consignado no Anexo 1, e a importância socioeconômica dos empreendimentos, decide:

- **MANTER O BLOQUEIO** da execução física, orçamentária e financeira das obras de construção da BR-040/RJ – Termo Aditivo 12/2014 ao Contrato de Concessão PG-138/95-00, subtítulo que já integra o Anexo VI da LOA/2024, arquivando o AVN 11/2024.

Por fim, este Comitê submete este Relatório à apreciação do Plenário desta Comissão, na forma prevista nos arts. 24 e 122 da Resolução nº 1/2006-CN.

RELAÇÃO DE AVISOS EXAMINADOS PELO COI

AVN	AVISO TCU	ASSUNTO	PROPOSTA DO COI
AVN 11/2024-CN	372/2024-GP/TCU	Acompanhamento de aditivos contratuais ao contrato PG 138/1995, celebrado com a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer), para operação da rodovia BR-040/MG/RJ.	Manter o bloqueio da execução física, orçamentária e financeira do Termo Aditivo 12/2014 ao Contrato de Concessão PG-138/95-00 (subtítulo que já integra o Anexo VI da LOA/2024) e arquivar o Aviso

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Relatório nº 1/COI/CMO, de 2024

Brasília/DF, de dezembro de 2024

Deputado LULA DA FONTE
PP/PE - Coordenador do COI

Membros do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços com Indícios de Irregularidades Graves – COI	
Deputado AJ ALBUQUERQUE (PP/CE)	Deputado JULIO CESAR RIBEIRO (REPUBLICANOS/DF)
Deputado JUNINHO DO PNEU (UNIÃO/ RJ)	Deputado BETO RICHA (PSDB/PR)
Deputada ROSÂNGELA REIS (PL/MG)	Deputado FLORENTINO NETO (PT/PI)
Senador GIORDANO (MDB/SP)	Senador CIRO NOQUEIRA (PP/PI)
Senador MARCOS ROGÉRIO (PL/RO)	

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

Anexo 1 – Obras e serviços de engenharia com recomendação de paralisação pelo TCU. Resumo dos indícios apontados. Proposta do COI

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

CONGRESSO NACIONAL

Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização - CMO

Relatório nº 1/COI/CMO, de 2024

AVN 11/2024-CN: Construção da Nova Subida da Serra – BR/040-RJ

39250 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Programa de Trabalho:

26.846.2126.00O7.0030/2014 - Recomposição do Equilíbrio Econômico - Financeiro do Contrato de Concessão da BR-040 - Rio de Janeiro/RJ - Juiz de Fora/MG na Região Sudeste

26.846.2126.00O7.0030/2015 - Recomposição do Equilíbrio Econômico - Financeiro do Contrato de Concessão da BR-040 - Rio de Janeiro/RJ - Juiz de Fora/MG Na Região Sudeste

26.782.2087.15PB.0030/2017 - 15PB - Participação da União na Construção da Nova Subida da Serra de Petrópolis da BR 040/RJ - Concer - Na Região Sudeste

26.782.2087.15PB.0030/2019 - 15PB - Participação da União na Construção da Nova Subida da Serra de Petrópolis da BR 040/RJ - Concer - Na Região Sudeste

Objeto:

Termo Aditivo 12/2014, de 30/12/2014, ao Contrato PG-138/95-00, de 31/10/1995: Obras de implantação de novo trecho da BR-040-RJ para a subida da Serra de Petrópolis, Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora- Rio

Irregularidades:

Sobrepreço no orçamento da obra.

Sobrepreço no Fluxo de Caixa Marginal decorrente de superestimativa de alíquota de IRPJ e CSSL, e da base de cálculo do IRPJ e CSSL.

Projeto básico e executivo desatualizados e deficientes.

Informação do TCU:

Trata-se de avaliação de um aditivo ao contrato de concessão da BR-040 (trecho Juiz de Fora/MG – Rio de Janeiro/RJ), pelo qual a União contratou com a concessionária Concer um determinado trecho de obra, remunerando-a por meio de pagamentos diretos dos cofres públicos.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

A obra denomina-se "Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ" e, já em 2016, o relatório de fiscalização apontava:

> O orçamento estimado no edital de concessão para a referida obra foi de R$ 80.000.000,00 (ref. abril/1995), a ser realizada em prazo máximo de 5 anos após a assinatura do contrato.
>
> Entretanto, após a apresentação dos projetos pela concessionária, em setembro de 2013, e a respectiva aprovação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o orçamento da obra ficou superior ao previsto em edital, motivo pelo qual houve a necessidade de se recompor à concessionária, os valores de investimentos que ultrapassaram os R$ 80.000.000,00 iniciais. Como forma alternativa ao aumento do valor do pedágio para a realização do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a ANTT e o Ministério dos Transportes firmaram termo aditivo prevendo aporte de recursos diretamente do Orçamento Geral da União, ou, subsidiariamente, a prorrogação do contrato de concessão.

Em 2016 e 2017, o Comitê expressou severas dúvidas sobre o conjunto da iniciativa: é preciso esclarecer a legalidade de encomendar uma obra pagando diretamente dos cofres públicos a uma concessionária quando tal circunstância não constava do edital de licitação da concessão (e evitou-se licitação específica para a mesma); além disso, é questionável a economicidade de uma obra que se encontrava estimada num edital a R$ 80 milhões e que ao final é reconhecida por R$ 291 milhões (todos a preço-base 1995), e só foi atacada pela concessionária em 2013 (mais de quinze anos após o início da concessão). O valor pactuado nesse modelo não é apurado na forma tradicional (uma licitação específica em torno do preço a ser pago à obra), mas sim por meio da inserção do custo da obra no fluxo de caixa da exploração da concessão e da verificação do efeito no equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Assim, entram no cálculo do valor não apenas os elementos de custo da obra, mas também variáveis financeiras relacionadas à montagem do fluxo de caixa da concessão. Tomando os dados da manifestação do representante do TCU na audiência de 28/11/2017, uma obra com preço orçado em R$ 1,02 bilhão terminou com a previsão de a União pagar R$ 1,4 bilhão à concessionária.

Com efeito, pelo Acórdão nº 738/2017-TCU-Plenário (confirmado, em sede de embargos, pelo Acórdão nº 356/2018-TCU-Plenário), o Tribunal afirma a nulidade da prorrogação da concessão da BR-040, exige da ANTT a verificação da regularidade da execução contratual pela

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

Concer, impugna a realização do investimento (em razão da falta de previsão no PPA, da estimativa de impacto e da declaração de compatibilidade do art. 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal, por não existir comprovação objetiva do benefício dessa escolha contratual frente a uma nova licitação, e por estar inserido em programa orçamentário genérico não destinado a essa finalidade). Tais avaliações, porém, não foram objeto de decisão definitiva no Tribunal de Contas da União no exercício de 2019, restando informados ao Congresso ao longo do período decorrido apenas questões sobre a razoabilidade dos valores considerados para realização da obra e pagamento direto à concessionária. Portanto, reiterou-se naquela oportunidade a ressalva de que a apreciação pelo Comitê não significava, de modo algum, qualquer ratificação ou anuência ao modelo concebido pela ANTT para a realização da obra.

Dentro desse limitado escopo, o Tribunal aponta inicialmente que o valor atribuído à obra pelo órgão regulador encontra-se superavaliado por várias causas (informações confirmadas pelos Acórdãos nº 18/2017-TCU-Plenário e nº 1701/2017-TCU-Plenário). A discussão analítica dessas diferenças foi procedida com grande detalhe no relatório de 2016, quando o COI deliberou que eram mais que suficientes para ensejar o bloqueio da execução do contrato. Uma primeira parcela desse sobrepreço apontado, equivalente a R$ 203,8 milhões (valores de maio/2012), decorre de parâmetros estritamente financeiros desse cálculo (alíquota de IRPJ e CSSL, e da base de cálculo do IRPJ e CSSL).

Mas o valor do investimento ao qual seriam aplicados os parâmetros financeiros também se encontrava superestimado no projeto inicialmente aceito pela ANTT para efeito de celebração do termo aditivo em questão. Nos custos diretos, foram identificados duplicidade de pagamentos, superestimativa injustificada do custo do transporte de aço, utilização de referência errada de preço (indicando outro serviço distinto de valor muito superior) e de produtividade incompatível com as especificações dos produtos, troca de valores unitários de serviços e uso de serviços inadequados às condições técnicas da obra. Quanto ao BDI, foram identificadas a duplicidade de aplicação do BDI cheio para serviços cotados (os quais já incluem o BDI quando da cotação pelo fornecedor), e alíquotas indevidas de ISSQN. Por fim, o percentual a título de "risco" da composição de preços foi aplicado sobre o valor total da obra, não apenas sobre o custo direto.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

As apurações de sobrepreço, ressaltou-se, eram apenas parciais (podendo ser efetivamente maiores na prática), pois as deficiências do projeto (que não possuíam detalhamento das soluções técnicas para várias etapas importantes) impediram que a auditoria fizesse uma análise conclusiva sobre a adequação dos quantitativos previstos na totalidade no orçamento. Estas deficiências foram inclusive reconhecidas por pareceres técnicos da ANTT, que foram desconsiderados quando da celebração do termo aditivo que formalizou os valores da obra.

Outro item de gravidade apontado na auditoria é a deficiência e desatualização dos projetos, reiteradamente apontada em pareceres técnicos da própria ANTT, que não impediram que fosse aceito o projeto recebido da concessionária para celebração do aditivo e fixação do valor do aporte a ser pago pela União – em outras palavras, a renegociação que deu margem ao aditivo baseou-se em projetos completamente insuficientes para essa finalidade ou para permitirem a execução. Não por acaso, o cronograma de execução das obras apresenta significativo atraso em relação ao que foi previsto no termo aditivo, permanecendo a obra paralisada (circunstância reiterada neste contrato de concessão). Constam também apontamentos de omissão e deficiências na fiscalização das obras.

Em 2017 a verificação do TCU centrou-se no cumprimento pela ANTT das providências corretivas e da sua suficiência para elidir os riscos originais. Na questão do sobrepreço por razões financeiras (item 9.3.1 do Acórdão nº 18/2017-TCU-Plenário), a ANTT concordou em seus estudos técnicos com a posição do TCU, mas não formalizou o reequilíbrio do contrato em novo termo aditivo; portanto, a indicação de paralisação foi mantida porque não havia qualquer garantia de implementação das medidas corretivas, especialmente porque a concessionária manifestou expressa discordância da posição da ANTT.

Quanto aos dois demais pontos, o sobrepreço no orçamento da obra e o projeto deficiente (item 9.3.2 do Acórdão nº 18/2017-TCU-Plenário), não se verificou o cumprimento, pois embora a ANTT afirmasse já ter recebido os projetos, em sua resposta não opinou sobre a sua adequação, e tampouco os encaminhou ao Tribunal para avaliar a regularização das pendências (que incluía a imprescindível análise de quantificação exata do sobrepreço eventualmente remanescente).

Em 2018, o Acórdão nº 1452/2018-TCU-Plenário informou que não foram adotadas quaisquer medidas pela ANTT em relação à irregularidade de sobreavaliação do reequilíbrio

CD249390838500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

econômico-financeiro em função de parâmetros financeiros da concessão, mantendo-se inalterada a indicação de paralisação. Quanto aos demais pontos, com base no novo projeto da concessionária encaminhado pela Agência, informou que a análise do sobrepreço não pode ser elidida, pelo simples fato de que o projeto sofreu alterações substanciais (aliás, provavelmente indispensáveis) em relação ao que fora analisado e achado em sobrepreço no Acórdão nº 18/2017-TCU-Plenário, razão pela qual uma posição acerca da adequação dos preços dependia crucialmente "da finalização do processo de consolidação dos projetos ora em curso, cuja conclusão produzirá os elementos necessários à elaboração do orçamento final das obras".

O último projeto apresentado, ainda que com substancial melhora, não foi sequer aprovado pela Diretoria ou por qualquer instância técnica da ANTT (de fato, o parecer técnico de empresa contratada pela Agência contemplou diversos apontamentos de inconsistência). Nesse projeto, o processo de análise pela ANTT revelou-se frágil, inexistindo inspeções de campo para conferir as informações prestadas pela concessionária (inclusive dados sensíveis como o percentual de execução e o sistema construtivo efetivamente utilizado); várias obras de arte executadas em desconformidade com o projeto original foram analisadas apenas pelas quantidades no papel, sem verificação *in loco* do que efetivamente foi feito nem de sua adequação técnica.

Ainda assim, a auditoria fez algumas verificações pontuais nesse último projeto apresentado: o orçamento dele decorrente mostrava itens de serviço com preços superiores ao de

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

mercado[1], além de itens com quantitativos majorados[2] (totalizando indícios de sobrepreço de R$ 276.922.657,93 a preços de maio/2012, ou 57,88% sobre a amostra analisada).

Por todos esses motivos, o acórdão concluiu pela manutenção integral da recomendação de paralisação: o projeto apresentado não foi aprovado pela ANTT, foi submetido a um processo de análise extremamente frágil, e mesmo com os elementos parciais já embutia um sobrepreço de mais de R$ 276 milhões. As providências saneadoras seriam a aprovação do projeto completo pela ANTT, em suas soluções técnicas e valores, com a comprovação de que o processo de verificação foi adequado e incluiu as necessárias checagens *in loco*; a correção do sobrepreço apontado na auditoria e todas as inconsistências técnicas nela detectadas; o detalhamento de preços unitários em todos os itens do novo projeto aprovado; e a correção dos componentes financeiros do superfaturamento, relacionados aos parâmetros do fluxo de caixa da concessão.

A fiscalização realizada em 2019, formalizada pelo Acórdão 2443/2019 – TCU – Plenário, teve também por objeto a verificação da eventual regularização dos mencionados apontamentos. Constatou-se, em síntese, que a ANTT contratou com a Universidade Federal de Santa Catarina uma profunda análise de engenharia do contrato, envolvendo tanto o desenho "*as built*" do que foi construído, quanto um parecer sobre a adequação das tecnologias utilizadas. O prazo previsto para conclusão desse estudo era dezembro de 2019. A partir da análise sob responsabilidade da Universidade Federal de Santa Catarina, a ANTT pretendia formar juízo sobre os eventuais valores

1 Cujas principais ocorrências são decorrentes de majoração injustificada do percentual de BDI, acréscimos injustificados de valor na composição dos serviços relativos à escavação de túneis em rocha, uso de equipamento inadequado para execução dos serviços de barreira de segurança simples e dupla, manutenção do sobrepreço anterior no serviço de compactação de camada final de aterro de rocha, inclusão de novo sobrepreço no serviço de ancoragens passivas em rocha, permanência de quantitativo injustificável de consumo de fibras (polipropileno e metálicas) no serviço de concreto projetado reforçado com fibras, uso de produtividades, custos e quantitativos injustificados no serviço de tela metálica de alta resistência, acréscimo injustificado de distâncias de transporte de material em rodovia (inclusive levando em conta a possibilidade de uso de cortes e aterros para reordenar o transporte), uso injustificado de material (pó de pedra) para aterros que poderiam ser feitos com o próprio material escavado, uso injustificado de escavação manual (e não mecanizada) para implantação de cortina, e sobrepreços não justificados em diversos outros itens de serviço.

2 Decorrente de uso exclusivo de técnica de fogo frontal na detonação para escavação de túneis (quando não havia restrição ao uso combinado de fogo de bancada, mais barato), do cálculo em duplicidade do consumo de aço nas obras de arte especiais, uso de tubulão de ar comprimido em escavações que não demandam pressurização por inexistir água no solo, detalhamento impreciso da estrutura e do consumo de materiais dos tirantes em cortina atirantada (o que prejudica, inclusive, a segurança da execução e da obra pronta), acréscimo injustificado na distância de transporte de vários tipos de material, inconsistências do cálculo de quantitativos de alguns elementos em relação ao projeto (tela metálica de alta resistência, concreto projetado reforçado com fibras, classificação geomecânica de trechos do túnel para fins de escavação).

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

adequados do projeto e respectivo orçamento, para só então poder avaliar as observações relativas ao cálculo do fluxo de caixa marginal.

A conclusão do Tribunal, ao final de 2019, era de que a Agência vinha, com diligência, buscando superar as limitações de informação que havia em relação ao projeto e à obra, como providência indispensável à emissão de uma posição regulatória a respeito do contrato. Por conseguinte, estando esse trabalho em pleno andamento à época, não haviam sido superadas quaisquer das irregularidades que motivaram originalmente a paralisação.

Em audiência pública promovida pelo COI em 05/11/2019, o representante do Tribunal confirmou os principais fatos da fiscalização já relatados acima, e – em resposta a perguntas do Comitê – reiterou que não havia ainda deliberação de mérito acerca da legalidade do modelo contratual adotado para a obra (embora as instruções técnicas realizadas como subsídio a essa decisão haviam convergido na desconformidade do contrato com o ordenamento jurídico), bem como apontou a escassa probabilidade de que uma obra dessa complexidade pudesse ser remobilizada, iniciada e concluída antes do final do atual contrato de concessão do trecho, que se encerraria em 2021 (razão pela qual se afiguravam mais razoáveis os cenários alternativos de licitação autônoma ou, mais promissor, a inclusão da obra na licitação da futura concessão, com um projeto revisto e adequado).

É útil recordar a resposta do representante do Tribunal, mencionada no Relatório de 2018, na qual o técnico (também respondendo a questionamento do Comitê) explicou que empreendimentos desse porte necessitam de um estudo de viabilidade econômica e um detalhamento de projeto bastante bem elaborados para que sejam validamente incluídos no horizonte total da concessão, sendo portanto muito problemática, jurídica e economicamente, a opção adotada de simplesmente entregar o serviço à concessionaria mediante pagamento direto. Mesmo que tal condição venha a ser considerada juridicamente possível, do ponto de vista econômico a opção de licitar a obra nova é sempre melhor, pois dá ao mercado condições de avaliar competitivamente o empreendimento[3].

No Fiscobras 2020, a fim de atualizar o andamento das medidas adotadas quanto às irregularidades classificadas como IGP, a equipe técnica do TCU diligenciou à ANTT. De acordo

3 Essa avaliação competitiva pode ser feita tanto pela inclusão da obra em uma licitação para a concessão quanto, se for imprescindível, pela licitação específica para uma obra realizada com aportes públicos.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

com a análise dos técnicos do Tribunal, extraiu-se da resposta da autarquia (amparada em relato da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC): as apurações da Universidade ainda não haviam sido finalizadas, apesar de o prazo anteriormente definido para término dos trabalhos ter sido dezembro de 2019; foram detectados 66% de sobrepreço embutido no orçamento do projeto executivo da Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ (NSS); o valor das obras executadas até o momento correspondiam a 34% do orçamento do projeto; não havia justificativas para as Distâncias Médias de Transportes adotadas no projeto; o método adotado para execução do túnel de 4,8 km da NSS (New Austrian Tunneling Method) foi pertinente.

De toda forma, ressaltou-se que a ANTT não aceitou, até então, os serviços prestados pela UFSC, considerando-os, assim, ainda não finalizados. Neste contexto, em função de os trabalhos da Universidade ainda estarem transcorrendo (à época), não foi gerado ato formal da ANTT revisando o projeto, o orçamento das obras e o cálculo do fluxo de caixa marginal utilizado no 12º Termo Aditivo 12/2014, de 30/12/2014, ao Contrato PG-13 8/95-00, de 31/20/1995. Complementou-se que, em razão de não ter sido aprovado o projeto executivo até o aquele momento, a agência reguladora não o enviou para análise do TCU.

Diante do contexto descrito, a unidade técnica do Tribunal propôs ao Ministro-Relator do feito a manutenção do IGP para os achados: a) sobreavaliação do valor do reequilíbrio econômico-financeiro no fluxo de caixa marginal decorrente de superestimativa de alíquota de IRPJ e CSSL, e da base de cálculo desses tributos; b) sobrepreço no orçamento da obra; e c) projetos básico e executivo desatualizados e deficientes. Por meio do Acórdão 2903/2020-TCU-Plenário, foi referendado o encaminhamento dos técnicos do Tribunal.

Adicionalmente, o Ministro de Estado da Infraestrutura afirmou, em audiência pública na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados em 22/06/2021, que as decisões judiciais favoráveis à concessionária fizeram com que o Ministério passasse a considerar um acordo que a própria empresa concessionária atual realizasse investimentos (um deles precisamente a Nova Subida da Serra objeto desta seção)[4].

O Acórdão 2450/2021-Plenário, que confirmou a recomendação de paralisação (IGP) para as três irregularidades[5]. Os apontamentos da mencionada perícia feita pela UFSC, que havia

4 https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/61878

5 *9.2. comunicar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional que subsistem os indícios de irregularidades graves do tipo IGP apontados no empreendimento Nova Subida da Serra de*

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

encerrado seus trabalhos, foram submetidos ao contraditório pela concessionária, tendo a ANTT contratado empresa de consultoria de engenharia para avaliar a controvérsia daí resultante. A posição da ANTT (com o respaldo das duas consultorias técnicas contratadas) permanece no sentido de que as irregularidades não foram sanadas, transcorrendo as relações com a concessionária CONCER de forma bastante difícil pela inflexibilidade desta última, negando-se à correção das irregularidades no projeto executivo e utilizando-se de todos os meios para tumultuar o processo administrativo. A ANTT relata ainda que a empresa vem-se valendo de decisões judiciais provisórias para eximir-se das medidas regulatórias mais relevantes da Agência em relação à concessão, inclusive o congelamento de tarifa em níveis mais altos do que o fixado pelo regulador , bem como a prorrogação da vigência do contrato de concessão como forma de "reequilíbrio financeiro em favor da concessionária", mesmo diante da ausência de interesse público na extensão dessa vigência além da originalmente licitada.

Em reunião de audiência pública realizada em 05/11/2019 (COI 2019), o representante da ANTT confirmou as informações relatadas pelo TCU acima resenhadas, detalhando o amplo escopo do trabalho realizado pela UFSC, com previsão de término em dezembro de 2019 (e os estudos internos para avaliação dos resultados durariam seis meses após essa data). Informou, ainda, existirem litígios administrativos com a concessionária atual em torno da obra, alegando a empresa que teria sofrido desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em seu desfavor por não ter recebido todo o fluxo de caixa pactuado. Reiterou a importante informação, já enunciada na audiência de 2018, de que, haja vista a expiração em 2021 da atual concessão, a Agência não mais pretendia executar a obra no âmbito do contrato e, portanto, não retomaria as obras, sendo claro que a obra integraria uma nova licitação da concessão. De fato, informações disponíveis em novembro de 2019 denotavam que a ausência de recursos orçamentários fizera com que o próprio Ministério da Infraestrutura tivesse incluído a obra nos estudos prévios para a relicitação da concessão.

Em decorrência de pedido de informações do COI 2020, a ANTT informou (Ofício SEI Nº 5434/2021/DG/DIR-ANTT e da Nota Informativa SEI Nº

Petrópolis, objeto do 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão PG-138/95-00, relativo ao trecho da BR-040/RJ concedido à Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora- Rio S/ A - CONCER, com potencial dano ao Erário de R$ 276.922.657,93 (data base de maio/2012) , e que seu saneamento depende da adoção, pelo órgão gestor, das medidas elencadas no item 9.2 do Acórdão 1452/2018-TCU-Plenário;

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

40/2021/SUROD/DIRDESPACHO/GPFER, de 25/2/2021): que inexistia previsão de que a Concessionária Concer prosseguisse com as obras da Nova Subida da Serra de Petrópolis (paralisada desde julho de 2016), uma vez que o contrato de concessão se encerraria no dia 28 de fevereiro de 2021; que a continuidade do empreendimento poderia ser realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, a partir de 1/3/2021, ou futuramente, pela nova concessionária que viesse a assumir a gestão do trecho rodoviário em comento; que a ANTT avaliava as irregularidades apontadas pelo TCU em processos próprios, devendo concluir a fim de proceder ao encontro de contas com a Concessionária Concer; e que, em função do encerramento do contrato da concessão da BR-040 (trecho Juiz de Fora/MG – Rio de Janeiro/RJ), solicitou descontinuar a classificação de IGP ao empreendimento.

No ano de 2021, foi realizada audiência pública pelo COI em 23/11/2021, na qual os representantes da ANTT relataram inicialmente a situação dos dois processos judiciais que ensejaram a prorrogação do prazo da concessão: o de número 1025293-08.2019.4.01.3400, estendendo a prorrogação por 579 dias com pleito fundamentado exatamente no aporte realizado para a obra, e o de número 1025293-08.2019.4.01.3400 (Procedimento comum cível - 5ª Vara Federal Cível da SJDF), prorrogando por mais 138 dias (pelo menos) com base em circunstâncias advindas da pandemia. Em ambos os processos, relatam que a Agência vem tentando modificar o pronunciamento judicial e obter o encerramento da concessão. Informaram ainda que a Agência, tendo recebido e validado os dados da perícia, tem um mapa de valores do encontro de contas do aporte, num total, em favor da União, de R$ 194.237.150,59 na data-base de maio/2021 (este montante refere-se ao valor recebido pela concessionária que não correspondeu ao custo de obras efetivamente realizadas de forma regular) – isto sem considerar ainda eventuais efeitos financeiros da prorrogação judicial a esse título. Negaram o conhecimento da existência de qualquer tratativa, no âmbito da Agência, de reincluir a obra na concessão atual, e acrescentaram que a agência tem em estudo a retirada da ação orçamentária em questão do próprio sistema orçamentário do orçamento federal, para dificultar a possibilidade de retomada de pagamentos a qualquer título.

Em sequência, o Acórdão 2094/2022 – TCU Plenário dá ciência de que a agência reguladora informou que foram concluídas as avaliações e os esclarecimentos técnicos

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

relacionados ao projeto e ao orçamento objeto da revisão, não tendo sido até então promovida a oitiva da concessionária para fins de contraditório, o que impedia um posicionamento final formal da ANTT acerca do resultado final do exame e de eventuais formalizações de retificação contratual no sentido de sanear as irregularidades. Noticia-se também manifestações oficiais da concessionária ao mercado em que "é clara a intenção do grupo de continuar com o contrato de concessão e de garantir reequilíbrios contratuais adicionais", explorando a continuidade da concessão então imposta por liminar judicial. Inexistente qualquer fato novo no âmbito da análise das irregularidades e da relação contratual, e persistindo as gravíssimas irregularidades apontadas, o Acórdão manteve a recomendação de paralisação, o que foi endossado pelo Congresso Nacional, mantido portanto o objeto no Anexo VI da LOA/2023.

A última decisão colegiada sobre o tema refere-se ao Acórdão 367/2023 – TCU – Plenário, que aprecia recurso formulado pelo Ministério Público junto ao TCU contra a decisão do Acórdão 738/2017-TCU-Plenário de não aplicar sanções pessoais aos responsáveis pelas irregularidades apontadas. Na oportunidade, a Concer e a própria ANTT pugnaram ainda pela supressão do item 9.2 da decisão recorrida, que vedava à ANTT promover "a extensão do prazo da concessão como remédio ao inadimplemento das obrigações financeiras assumidas pelo Poder Concedente e meio instrumental para promoção do reequilíbrio do contrato em razão desse inadimplemento". Todos os recursos foram conhecidos e, no mérito, negados pelo Plenário (igual sorte tiveram embargos de declaração contra o mesmo Acórdão, rejeitados pelo Acórdão 2018/2023 – TCU – Plenário). Assim, nenhuma modificação fática ou jurídica trouxe o Acórdão em referência sobre o universo de irregularidades que ensejou a determinação de inclusão da obra no Anexo VI das sucessivas Leis Orçamentárias.

O relatório de fiscalização de 2023 (TC 023.204/2015-0) dá conta de novas atualizações nas informações da ANTT, que relata que seu cálculo preliminar "indica que os valores já pagos superam o valor de obra executado pela concessionária" (posição objetada pela empresa), estando a definição de valores líquidos a receber da concessionária por meio de uma 15ª Revisão Extraordinária da concessão (estimada pela área técnica em R$ 72.906.815,43 a preços iniciais de abr./1995 ou R$ 472.537.979,74 a preços correntes de ago./2022) nas mãos da Diretoria Colegiada da ANTT para deliberação desde 17/07/2023. A análise técnica do Tribunal aponta que as

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

providências saneadoras foram desenvolvidas internamente pela ANTT, com o recálculo preciso do estado de conclusão da parcela de obra entregue e das correções devidas ao fluxo de caixa da concessão por irregularidades técnicas e financeiras, mas ainda carecem de formalização por meio dos atos administrativos e contratuais de revisão da concessão. De fato, a concessionária manifesta cerrada oposição judicial a essa decisão regulatória, como adiante se relata.

A fiscalização atualiza os valores envolvidos nas irregularidades: em relação ao sobrepreço nos orçamentos da obra, sempre a preços da data-base de maio/2012, oscilava entre R$ 72.800.201,81 (22,59%) na primeira avaliação pelo TCU do orçamento apresentado pela Concer em 2013, R$ 276.922.657,93 (57,88%) na avaliação pelo TCU do orçamento revisado pela Concer em 2017, atingindo R$ 360.564.610,80 (66,09%) na avaliação pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC do orçamento final apresentado pela Concer em 2018. Em relação à inexecução da obra, o custo direto apurado pela revisão exaustiva in loco pela UFSC do montante de obras executadas é de R$ 185.737.876,99 (preços mai./2012), o que corresponde a 34,05% do valor dos serviços previstos em projeto. Em termos da execução física, a obra encontrava-se na mesma data em 35,13 %.

Como síntese das apurações, a ANTT concluiu que o valor necessário para reequilibrar o contrato, ou seja, para igualar o valor que já foi pago à Concer especificamente para a obra ao valor aplicado na obra, equivale a R$ 72.906.815,43 (preços na data-base de abr./1995) ou R$ 472.537.979,74 a preços correntes (ago./2022).

O relatório indica, ainda, que desde 28/2/2021 a Concer continua à frente da concessão (com prazo contratual vencido), primeiro, sob efeito de decisões liminares nas ações judiciais 1006526-63.2021.4.01.0000 e 1006184-52.2021.4.01.0000, que estenderam o prazo da concessão em 579 e 138 dias, e em seguida em função de suspensão de liminar e de sentença 3244-DF (2023/0044642-0) do Superior Tribunal de Justiça – STJ, em que se limitou a extensão do prazo do contrato PG-138/95-00 até a conclusão de processo licitatório e a efetiva delegação dos serviços à nova concessionária. Além disso, o próprio equilíbrio financeiro da concessão é objeto de pleitos judiciais da concessionária requerendo alteração dos valores do contrato em seu favor (Ações Ordinárias nº 1003618-57.2017.4.01.3400 e 1025293-08.2019.4.01.3400 e ação de Produção Antecipada de Provas nº 1004885-30.2018.4.01.3400, todas em trâmite perante a 5ª Vara Federal

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

da Seção Judiciária do Distrito Federal). Nesse conjunto de ações, a concessionária alega ao final que, baseado em levantamentos periciais, a Concer seria credora da União por R$ 343.391.360,00 (a valores atualizados até ago./2020) em função das obras, o que, somado a outros itens relativos ao contrato de concessão, elevaria a posição credora da concessionária a R$ 2.017.739.685,78 (a valores atualizados até fev./22). Como compensação desse suposto desequilíbrio, pleiteia extensão da concessão – já vencida – até 31/12/2045 (23 anos adicionais contatos a partir do ano de 2022) mantendo a tarifa nominal em R$ 11,60 e a mesma estrutura de custos operacionais no período de extensão, além de um aporte adicional a ser pago pela União (no ano 27 da concessão) de R$ 298.911.443,79 (a valores de fev./2022). Ainda na esfera judicial, no processo 1025293-08.2019.4.0l.3400 a Concer obteve antecipação de tutela para impedir a ANTT de promover redução nas tarifas de pedágio abaixo de um limite nominal (R$ 11,60), o que impede a Agência de promover, na prática, modificações regulatórias destinadas a promover reequilíbrios financeiros no contrato (como a mencionada 15ª Revisão Extraordinária, apontada como necessária para a recuperação dos valores devidos à União). Outra consequência dessa decisão é o aprofundamento do saldo devedor à medida que o prazo de concessão se estende no tempo, ao tempo em que a pessoa jurídica titular da obrigação (a concessionária) é uma Sociedade de Propósito Específico, que se extingue econômica e juridicamente com o fim da concessão – o que faria com que uma eventual recuperação desse crédito pela União fosse bastante improvável.

O relatório traz menção a tentativas da empresa controladora da concessionária de realizar acordo com a União (registradas formalmente pela empresa em vários momentos), bem como alegações de imprensa de que haveria "tentativa do Ministério dos Transportes de firmar acordo com a Concer para que a concessionária finalize as obras da Nova Subida da Serra e execute a duplicação de cerca de 15 kms da atual pista de descida da Serra de Petrópolis." (existindo expressa vedação, em caráter geral, do item 9.3.2. do Acórdão 738/2017-TCU-Plenário, que determina à ANTT:

> 9.3.2. abstenha-se de prorrogar concessões de serviços públicos, ainda que em razão de reequilíbrio econômico-financeiro, sem expressa autorização no instrumento convocatório e no contrato de concessão original, em cumprimento ao disposto nos arts. 3º, 41, 55, XI, e 57, I, da Lei 8.666/1993, e 14 da Lei 8.987/1995;

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

Por todos esses fatos, o relatório de fiscalização propõe a manutenção da recomendação de paralisação do Termo Aditivo relativo às obras e determinação à ANTT para que demonstre os resultados da Revisão Extraordinária eventualmente deliberada e celebrada obedecendo ao saneamento das irregularidades apontadas.

Encerrando as apurações de 2023, Acórdão nº 2346/2023 – TCU – Plenário corrobora a posição do relatório de auditoria, mantendo a recomendação de paralisação e determinando à ANTT que encaminhe, tão logo seja aprovada, a formalização da 15ª Revisão Extraordinária para verificação do atendimento das medidas saneadoras. No Voto condutor da decisão, o Relator reitera a ocorrência de abissal diferença entre as pretensões da concessionária contra a União, deduzidas em sede de ação judicial (R$ 1.333.015.343,03 como remuneração da obra e R$ 2.017.739.685,78 como valor total do desequilíbrio contratual) e as conclusões finais da ANTT sobre o saldo credor em favor do Tesouro (R$ 472.537.979,74, data-base agosto/2022), o que sugere pouca plausibilidade de aceitação voluntária da revisão extraordinária pela Concer. Lembra ainda que "a tarifa calculada e que deveria estar sendo cobrada nos pedágios da Concer é de R$ 9,10 [..], enquanto, na prática, a tarifa cobrada é de R$ 12,60 [..]", por força de liminar judicial. Todos esses desequilíbrios apontam para a elevada probabilidade de que a resolução final venha a realizar-se na execução normal do contrato de concessão.

O Voto traz ainda alegações formuladas pela concessionária ao TCU[6] indicando interesse da empresa em, mais uma vez, obter prorrogação do contrato vigente a pretexto de concluir a obra. Alinha essas demandas com informações sobre o grupo controlador da empresa: dificuldades de honrar compromissos financeiros (devido à elevada alavancagem com que opera) e distribuição de dividendos "em montante bem superior ao seu lucro anual, graças a expressiva captação de empréstimos e financiamentos, especialmente de curto prazo", o que evidencia que a Concer (empresa concessionária) vem sendo utilizada pela controladora para manobras financeiras que

6 "*Ressalto ainda que, no TC 014.689/2014-9, a Concer juntou registro de reunião ocorrida no dia 24/5/2023 (peça 380), em que o Grupo Triunfo teria apresentado proposta inicial de acordo com a ANTT para o contrato PG-138/95-00. Nas peças seguintes (peças 381 a 384), a concessionária acostou registros de reuniões ocorridas posteriormente à primeira, sugerindo que ANTT e o Grupo Triunfo estão em tratativas para realizar um acordo de prorrogação de contrato em que a obra da Nova Subida da Serra poderia ser iniciada ainda em outubro deste ano, com previsão de conclusão em julho de 2026. Corroborando com a informação acerca de um possível acordo, foi publicada, em 27/7/2023, pela Agência Infra, notícia de uma tentativa do Ministério dos Transportes de firmar acordo com a Concer para que a concessionária finalize as obras da Nova Subida da Serra e execute a duplicação de cerca de 15 kms da atual pista de descida da Serra de Petrópolis (peça 537)*".

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

comprometem de forma gravíssima as suas condições econômicas de operação da concessão e de honra dos compromissos financeiros com o poder concedente. Todos esses motivos relativos ao risco de contraparte somam-se às constatações diretamente verificadas no contrato para afastar a possibilidade de afastar a recomendação de paralisação.

Desde então, novas informações foram acrescidas pelo Tribunal. O Acórdão nº 426/2024 - TCU – Plenário questiona aspectos regulatórios do 12º Termo Aditivo ao Contrato PG138/95-00, relativos a alteração ilegal de praça de pedágio[7], além de

> 9.4. recomendar à ANTT e ao Ministério dos Transportes que, se ainda não o fizeram, ultimem, com celeridade, as providências para realizar licitação da BR-040/RJ/MG, tendo em vista que o contrato com a Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora – Rio de Janeiro (Concer) expirou em 2021 e a empresa opera a concessão por força judicial, prestando serviços precários aos usuários;

O Acórdão nº 890/2024 - TCU – Plenário determina à ANTT e ao Ministério dos Transportes encaminharem ao Tribunal os estudos de viabilidade para realização de licitação de nova concessão da Rodovia BR-040/MG/RJ. No Voto condutor, o Relator do processo colaciona várias manifestações anteriores do Tribunal no sentido de que "Não há possibilidade de permitir a retomada das obras da Nova Subida da Serra pela concessionária [Concer], sob pena de grave afronta ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório", reiterando que "[..] o contrato da Concer não pode ser readaptado ou otimizado", gerando "[..] absoluta inexistência de amparo jurídico para a proposta de aditamento de contrato para retomada das obras da Nova Subida da Serra pela Concer"; daí, inclusive, a conclusão lógica de que "esforços do Governo Federal [..] devem concentrar-se na conclusão dos estudos do procedimento licitatório para a nova concessão da rodovia BR 040 - Rio de Janeiro-Juiz de Fora". Ao resenhar o histórico de fiscalizações do contrato, o Relator consigna que "inúmeras auditorias e fiscalizações do Tribunal comprovaram à exaustão a precaríssima atuação da Concer na realização da manutenção da BR-040, bem como a ocorrência de múltiplas irregularidades, em todo o período de atuação da empresa, como concessionária". Esta determinação por nova licitação, aliás, é exatamente o que foi determinado pelo Superior Tribunal de Justiça, que por meio da Suspensão de Liminar e de Sentença 3244-DF, limitou a extensão do prazo do contrato de concessão [atual da Concer] até a conclusão final do

7 O Termo Aditivo 12/2014 é o objeto do bloqueio atual, mas pelas irregularidades da obra. A irregularidade da mudança da praça de pedágio é alheia ao objeto discutido pelo COI e de natureza exclusivamente regulatória.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

processo licitatório e a efetiva delegação dos serviços à nova concessionária. O Acórdão nº 2352/2024 - TCU – Plenário informa considerar cumpridas as determinações do mencionado Acórdão 890/2024. Na atualização de informações entregues ao Congresso pelo TCU[8] acompanhando o Acórdão consolidador da fiscalização, o Tribunal acrescenta que em 31/7/2024 a ANTT encaminhou novos esclarecimentos e posicionamentos acerca do Acórdão 2346/2023-TCU-Plenário. Finalmente, no recentíssimo Acórdão nº 2464/2024 – TCU – Plenário, a Corte examinou os estudos técnicos apresentados pela ANTT para a nova licitação, concluindo pela inexistência de qualquer óbice ao regular prosseguimento do processo concessório da BR-040/495/MG/RJ – trecho Juiz de Fora/MG - Rio de Janeiro/RJ, excetuadas determinações de correções técnicas pontuais ao edital e projetos anexos, listadas no Acórdão, as quais são majoritariamente acolhidas pelas manifestações da ANTT. Desta forma, vê-se reforçada a viabilidade técnica e econômica da celebração de novo certame, estando bastante avançadas as providências para prepara-lo com segurança.

Na audiência promovida pelo COI em 2024, o representante do TCU acrescentou que a 15ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão com a Cancer foi aprovada pela ANTT em 25/07/2024, com a incorporação integral dos ajustes de fluxo de caixa preconizados pelas decisões do Tribunal. Não obstante, a equação econômico-financeira do contrato segue em desequilíbrio, em consequência de excesso tarifário verificado na execução em função de decisões judiciais, o que somente poderá ser regularizado no âmbito de um encontro de contas final da concessão. Quanto ao projeto executivo, a ANTT tampouco aprovou os elementos apresentados pela concessionária, e impugnou o laudo pericial trazido pela empresa ao processo judicial de produção antecipada de prova que esta moveu para obter pronunciamento favorável sobre o projeto. Finalmente, acrescentou que a previsão considerada pelo Tribunal para nova licitação é março de 2025.

Em sentido contrário a esse entendimento por nova licitação da concessão o quanto antes, têm-se verificado ao longo de 2024 algumas manifestações tanto no âmbito do Executivo quanto da empresa no sentido de pretender prorrogar a execução do contrato, incluindo nele a continuidade da obra. Em audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 25 de abril de 2024 (menos de um mês antes do Acórdão 890/2024), o atual

8 https://contas.tcu.gov.br/ords/f?p=701623:4:2249995753827::NO::P4_COD_OBRA:2180

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

Diretor-Presidente da ANTT manifestava-se contrário às determinações de abrir nova licitação, afirmando que uma "tentativa de busca de acordo para o encerramento do litígio judicial" deveria ensejar "um debate com a concessionária, mediado pelo Ministério dos Transportes, dentro do ambiente do Tribunal de Contas da União" no âmbito de uma "Comissão de Solução Consensual", pois a empresa estaria "com bastante empenho em querer achar uma solução, por mais que ela diga que haja um desequilíbrio" e "que, com a concessionária atual, isso seja mais rápido, porque já existem as licenças ambientais, já se conhece a engenharia que foi feita, e assim poderia haver a conclusão dessa obra em 2 anos — a partir do momento que se tenha o acordo —, com alguma melhoria intermediária antes disso". Na ocasião, o Deputado Hugo Leal mencionou que a Portaria nº 93, de 26 de janeiro de 2024, do Ministério dos Transportes, determinava a análise de proposta da Concessionária pela ANTT e, "caso considere que há vantajosidade", apresente-a ao TCU no âmbito da sua Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos. O representante da própria Concer relatou a proposta feita pela empresa, alegando que entregaria a obra adequada em 33 meses a partir do início. A mesma demanda pela continuidade do contrato de concessão com a entrega de obras, alegando ser credora de desequilíbrio contratual, foi feita publicamente pela Concer na imprensa (*Comunicado*. Correio Braziliense, 21 de abril de 2024, p. 5). Em janeiro de 2024, o Ministro dos Transportes já havia mencionado que "[n]o caso do trecho de ligação Juiz de Fora e Rio de Janeiro, [..] o empreendimento pode sair da lista de leiloes se avançarem as negociações envolvendo a repactuação do contrato com a atual concessionária, a Concer, para retomar obras paralisadas"[9].

Informações do gestor:

Na audiência promovida pelo COI em 05/12/2024, o representante da agência confirmou que a expectativa com que trabalham para o novo leilão é o primeiro trimestre de 2025. As modificações exigidas pelo TCU foram todas incorporadas formalmente pela última Revisão

9 Bittencourt, Rafael. *Ministério prevê R$ 122 bilhões com leilões de rodovias*. Valor Econômico, 11/01/2024, p. A8

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

Extraordinária em abril de 2024, enquanto os demais questionamentos do projeto teriam perdido o objeto, dado que não mais será executado.

Proposta do COI:

O Aviso AVN 11/2024 contemplou originalmente apenas o Acórdão nº 890/2024 - TCU – Plenário. Não obstante, e como era de seu dever, o Comitê levou em conta todas as informações oficiais recebidas sobre a obra, como se pode ver do relato anterior,

Inicialmente, quanto ao mérito de dano ao Erário, ainda não foram afastados quaisquer dos fatores de risco mencionados nos anos anteriores: projetos precários e acompanhados de maneira insatisfatória (como reconhecido pela própria ANTT), longe de poder-se afirmar estarem regularizados; parcelas financeiras indevidamente incluídas no preço pago (mesmo considerando os termos do modelo de aporte direto à concessionária, altamente questionável), já reconhecidas em grande medida pela reguladora, mas que ainda não foram excluídas contratualmente. Ressalte-se que todas essas irregularidades (mesmo as que têm solução puramente formal, como a repactuação dos parâmetros financeiros indevidos do fluxo de caixa da concessão) vêm-se arrastando há pelo menos nove anos. Ao contrário, todas as fiscalizações caracterizam de modo inequívoco o caráter contencioso da atitude da concessionária (inclusive sob o risco elevado de "acordos" sugeridos anteriormente pelo Ministério supervisor para reincluir a obra em contratos de concessão com a mesma empresa, sem licitação), além da continuidade do contrato forçada pela via judicial - o que implica em que todos os riscos de abusos na execução contratual permanecem vivos, não havendo sequer mais a expectativa anterior de que a discussão fosse remetida para um futuro acerto de contas. Ou seja, todos os fatores de risco persistem ou estão agora aumentados.

Desde 2019, verificou-se, felizmente, avanço no que se refere à atuação da ANTT, que passou a não mais tentar assegurar (como pleiteava em anos anteriores) recursos orçamentários para eventuais "diferenças" à concessionária, não tendo sequer solicitado dotações orçamentárias para tanto no PLOA de 2020, 2021 e de 2022 (não havia o subtítulo correspondente nos projetos de lei orçamentária de 2020 a 2024, assim como não há no PLOA/2025[10]). No que se refere à

10 Existe uma ação genérica para "Indenização em decorrência do encerramento do Contrato de Concessão de Infraestrutura Rodoviária – Nacional" (código 00TU), com uma "janela orçamentária" de meros R$ 100,00 no projeto. Esta alocação (ou mera expectativa de alocação posterior via crédito suplementar ou extraordinário) não pode ser associada à obra da BR-040 em si, podendo em tese servir a qualquer encerramento de concessão – além do que não

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

relação com a atual concessionária, as manifestações da ANTT foram desde então de rechaço de qualquer possibilidade de entendimento que não se baseie na revisão integral do projeto segundo os apontamentos do Tribunal – até o momento de assumir as providências de nova licitação, que passaram a ser o norte de sua atuação.

No que se refere ao domínio do próprio projeto, a agência reguladora investiu consideravelmente na superação da lacuna de informações, promovendo um amplo estudo por instituição especializada (UFSC) que visa a suprir a anterior ausência, praticamente completa, de capacidade de avaliação técnica do projeto e do estoque de obra já concluído. Tais estudos reforçam plenamente a convicção de que a paralisação da obra foi e permanece sendo absolutamente necessária (basta citar os inacreditáveis 66 % de sobrepreço no orçamento da obra que as conclusões divulgadas pela ANTT descrevem). Desde então a posição da agência reguladora permanece a mesma, confirmada pelas sucessivas medidas administrativas e regulatórias que adotou para regularizar a situação (em grande medida frustradas em seu efeito por meio de decisões judiciais).

Como já se disse, remanesce a demanda do concessionário por "correções" e "reequilíbrios", agravada por uma postura belicosa e pela continuidade forçada do contrato, pelo que a hipotética liberação do orçamento significaria a possibilidade de que os prejuízos já estancados fossem novamente cometidos (prejudicando, inclusive e especialmente, os esforços que a ANTT vem desenvolvendo em sentido contrário).

Reiterando o argumento apresentado nos anos anteriores, a intervenção neste caso vai muito além dos valores pagos no contrato, tendo em vista ser este um caso paradigma. A anuência do Congresso a um empreendimento com distorções tais como as aqui apontadas significaria a pior sinalização possível para o futuro desses investimentos: o de que é possível e vantajoso aos concessionários propor e obter mudanças nos contratos de concessão que, por fragilidades na regulação e insuficiências no projeto técnico, desequilibrem o equilíbrio econômico-financeiro em seu favor.

Outro fator contrário à continuidade, já ressaltado pelo Comitê em anos anteriores, é a enorme insegurança jurídica colocada à modelagem do contrato pelas ponderações do Acórdão nº

fala mais em "reequilíbrio econômico-financeiro" do contrato, mas em indenização de encerramento. Por conseguinte, não se pode deduzir dessa "janela" (questionável por inúmeros outros motivos técnicos e jurídicos) uma intenção da Agência de financiar a continuidade da obra pela Concer.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

738/2017-TCU-Plenário[11]: a referida decisão aponta para a nulidade jurídica tanto da prorrogação da concessão da BR-040/RJ, quanto da inclusão, no contrato de delegação do serviço público, dessa obra nos termos em que foi feita. Ora, ainda que se esteja desenvolvendo a discussão recursal desse julgado, a insegurança que gera sobre a continuidade dessa operação desaconselha completamente o desembolso de recursos nesse interregno.

Em termos jurídicos, existe já uma mais que consolidada posição de que não há o mais remoto cabimento na hipotética continuidade do contrato: ele já encerrou sua vigência, e a compilação que acima realizou o COI comprova que tanto o TCU quanto o STJ decidiram definitiva e reiteradamente que a única medida possível é a realização de novo certame (permanecendo a Concer na operação da rodovia exclusivamente até a finalização desse novo certame). E é para isso que vem trabalhando a ANTT, com a elaboração dos estudos e providências para lançamento do edital, que mereceram a validação (com correções pontuais) do próprio TCU. O cenário, portanto, não poderia ser mais claro: existe a obrigação jurídica de licitar uma nova concessão, e existem as providências materiais avançadas para cumprir essa obrigação. Não há, nem remotamente, sentido em reviver o contrato extinto para nele incluir ou reincluir obra alguma.

Quanto aos custos e prejuízos de paralisação, continuam muito limitados: as obras já estão paralisadas, tanto por dificuldades da concessionária quanto por insuficiência financeira da União em transferir-lhe – na época original - os recursos pactuados no termo aditivo do contrato de concessão. Assim, quaisquer custos adicionais de paralisação já ocorreram (e continuarão ocorrendo independentemente de intervenção legislativa) e o cronograma de retomada da obra não está sequer equacionado. Em 2020, o Comitê apontava que tanto a ANTT quanto o TCU convergiam (como continuam fazendo) na avaliação de que a retomada da obra pelo atual concessionário é materialmente inviável no horizonte de tempo que lhe restava da concessão (no prazo previsto na licitação), sendo muito mais racional investir tempo e recursos na revisão do projeto para que uma nova licitação (possivelmente, da própria concessão futura) dispute a obra

11 Confirmado, em sede de embargos, pelo Acórdão 365/2018 – Plenário, mas objeto de pelo menos três recursos de mérito ainda em tramitação. Registra-se que há encaminhamento da Unidade Técnica negando o provimento dos recursos pela unidade técnica do TCU desde 11/12/2019, contudo ainda não há pronunciamento definitivo do Plenário do TCU (consulta ao andamento do TC 014.689/2014-6 em 8/11/2021, em https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/#/resultado/acordao-completo/*/PROC%253A01468920146/%2520).

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

em condições de mercado e com projetos adequados (o que, aliás, foi exatamente o objeto do trabalho da UFSC, já concluído e incorporado aos estudos da nova licitação). Hoje, fazer issp seria ainda pior: qualquer medida de inclusão da obra no contrato de concessão terá de utilizar o contrato extinto, prorrogado precariamente pela via judicial, ampliando os riscos em um instrumento que já foi impugnado por todos os aspectos: jurídico, técnico e econômico.

Assim, o bloqueio permanecerá em uma conjuntura onde os danos reversos – que tanto preocupam a CMO – já ocorreram e em um contexto no qual existe tempo hábil para o total deslinde de qualquer pendência antes da retomada segura das obras mediante nova licitação, além de ser completamente temerário escolher o contrato atual, de subsistência precária, como veículo de qualquer tipo de inovação ou desenvolvimento da rodovia. O bloqueio ora proposto à CMO não é - nem assim o define a lei de diretrizes orçamentárias - providência tendente ao encontro de contas do contrato, mas tão somente a assegurar o Erário enquanto se regularizam as condições do projeto para que possa ser executado conforme a lei e as normas técnicas (o que implicará, inevitavelmente, sua inserção na concessão quando esta vier a ser relicitada).

Com efeito, a alternativa preconizada pela ANTT desde 2018 (realização de inventário da obra construída e elaboração de novo projeto, com desistência da execução sob o contrato atual) afigura-se como a única viável para preservação do interesse público. Neste ponto, merece aplausos deste Comitê a posição da agência.

Em síntese, entende o Comitê que não há cabimento – nem qualquer utilidade prática - na liberação da execução orçamentária quando nem o Congresso nem a própria Agência Reguladora estão convencidos de que o enorme rol de irregularidades aqui suscitado está sanado, e quando tanto o TCU quanto a Agência enxergam como inviável a continuação da obra sob o atual contrato - relembre-se, extinto, e mantido precariamente em seus efeitos exatamente para servir à continuidade da operação até que nova licitação ocorra. As medidas administrativas adotadas, corretamente, apontam exatamente no sentido oposto: assegurar respaldo técnico para um encontro de contas legítimo da concessão atual e para a inclusão segura e econômica da obra em uma nova licitação. De momento, a providência acautelatória do bloqueio da execução dos aportes e das obras a eles relacionadas continua tendo vários impactos positivos: impediria a consumação de pagamentos a maior no âmbito do contrato atual que lesem os cofres públicos (reforçando a

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

posição que passou a assumir a agência reguladora de recusa de "quitar pendências" até a solução dos problemas apontados); exigiria que a (improvável) retomada do empreendimento no contrato atual (caso viesse a ser suscitada por uma mudança de orientação do regulador) somente ocorresse quando os projetos e orçamentos apresentados pelo órgão regulador estiverem validados com segurança pelo controle externo; continuaria a manter no ambiente regulatório do programa de concessões uma forte expectativa de controle, condicionando de forma favorável o ambiente institucional em favor de condutas rigorosas para com o interesse público e a exigência constitucional de manutenção das condições da licitação quando da execução contratual; transformaria, enfim, a circunstância indesejável de uma paralisação já ocorrida por diferentes motivos em uma janela de oportunidade para realização de todos esses propósitos.

Os fatos supervenientes aos relatórios anteriores reforçam a posição do COI. Primeiro, não há mais meras estimativas de irregularidades: o minucioso trabalho de revisão de engenharia contratado pela ANTT já deixou patente que o valor do aporte público indevidamente utilizado pela concessionária é, com a melhor precisão possível em trabalhos periciais, equivalente a R$ 472.537.979,74 a preços de agosto de 2022. Além disso, em exercícios anteriores e em 2024, o Comitê ressaltou em seus relatórios a ocorrência de preocupante ambiguidade nas manifestações públicas das autoridades do poder concedente: enquanto a Agência reguladora confirmava a inexistência de qualquer entendimento formal para reabsorção da obra na concessão atual (o que é absolutamente coerente com o cenário adversarial das relações com a concessionária), ainda se ouviram do Ministério supervisor, nesse interregno, intenções de utilizar o contrato atual, precário como se acha, como veículo de algum tipo de encaminhamento do investimento.

Neste sentido, entende o Comitê que a afirmação recebida da ANTT em 2023 é absolutamente correta: a 15ª Revisão Extraordinária, se fosse concluída e formalizada durante a vigência do contrato da Concer, atenderia as determinações do TCU quanto às irregularidades, culminando na eventual retirada da recomendação de paralisação na obra. Todo o trabalho técnico e administrativo diligentemente encaminhou-se para essa conclusão. Portanto, o marco de liberação da obra é bastante claro: a materialização dessa revisão extraordinária, com efeitos sobre a equação financeira da concessão. Tal medida não ocorreu, nem de forma pactuada, nem como exercício do poder administrativo unilateral do Estado, até o encerramento do prazo da concessão,

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

não obstante os esforços da ANTT. Assim, não se fizeram presentes as condições identificadas pela própria agência para o saneamento das irregularidades quando ainda podiam ser sanadas no âmbito do contrato encerrado. A circunstância de aprovação formal da Revisão pela ANTT em abril deste ano reflete a formalização – a todos os títulos necessária e adequada –, por parte do regulador, das correções que se faziam necessárias nos fluxos financeiros ocorridos em períodos pretéritos. Essa providência é ainda importante para fundamentar a ação do poder concedente quando do encontro de contas final da concessão. Não teria o efeito de viabilizar a qualquer título uma retomada das obras pela concessionária atual – e tampouco esta é a intenção ou o objetivo da Agência. Portanto, os fatos novos trazidos em 2024 não afetam a posição pelo bloqueio, que se refere à programação orçamentária destinada a um hipotético reequilíbrio do contrato então em vigor, e a um termo aditivo a um contrato já extinto. Quaisquer pagamentos a serem realizados ao final do encontro de contas – de escassa probabilidade, como se depreende de todo o exposto anteriormente – serão de outra natureza, fundamentados em outro fato gerador, precisamente o encerramento final da concessão. Ao manter essa programação atual bloqueada, o Congresso estará reforçando a posição da ANTT no sentido de refutar qualquer continuidade das relações financeiras ao abrigo do contrato extinto e mantido prorrogado apenas por injunções judiciais provisórias.

Reforça essa conclusão o cenário da áspera judicialização da concessão e sua prorrogação precária, no qual a obra em questão é um dos argumentos contra a União, e na qual a posição da concessionária tem se mostrado inflexível no reconhecimento dos prejuízos aqui apontados, insere incertezas de tal monta que afastam a perspectiva de qualquer tipo de novo aporte orçamentário para a obra ou para reequilíbrio econômico-financeiro dela decorrente (ficando claro que o encontro de contas final somente será atingido pela via judicial, e não pela execução orçamentária regular). As informações trazidas pelo Acórdão 2.346/2023 – Plenário acerca da duvidosa engenharia financeira entre a Concer e a controladora tornam ainda mais difícil alguma contemplação em relação a possibilidade de saneamento do problema pela via consensual. Todos esses fatores afastam, inequivocamente, a hipótese de retomada de qualquer tipo de investimento

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

orçamentário nessa programação. Neste sentido, repetimos, o bloqueio será um reforço aos atos de gestão que já vem sendo sistematicamente perseguidos pela ANTT.

Cabe relembrar a grade de critérios aprovada pela CMO, por ocasião da deliberação do Relatório nº 2/COI/CMO, de 2016, critérios específicos para a apreciação de indicações de paralisação, para o caso de contratos e convênios extintos ou rescindidos, em toda a variedade que podem assumir tais situações, abordando os critérios gerais que orientam a opção de não inclusão de empreendimentos no quadro de bloqueio no caso de contratos e convênios extintos ou rescindidos, que prevê:

> I – aqueles contratos ou convênios no qual o instrumento:
>
> a) encontre-se vencido ou expirado por encerramento do prazo de vigência respectivo, sem registro de qualquer tratativa anterior das partes, ainda que em não concluída, nem de medida judicial tendo por objeto a prorrogação do respectivo prazo; ou
> b) tenha tido toda a sua execução física e financeira inteiramente esgotada ou concluída, sem registro de qualquer tratativa das partes, ainda que em não concluída, nem de medida judicial tendo por objeto a aditivação para ampliação do objeto; ou
> c) tenha merecido da instância deliberativa competente no âmbito do órgão ou entidade pública celebrante uma decisão formal de anulação ou rescisão, decisão esta cujo rito administrativo deve estar formalmente concluído ou em etapa tão avançada no respectivo andamento que permita concluir por uma probabilidade muito baixa de reversão da deliberação;
>
> II – em qualquer dos casos acima, a inexistência, até o momento da deliberação pelo Comitê, de informação relativa a faturas, medições ou empenhos em aberto que representem reconhecimento administrativo, pelo contratante, de direitos decorrentes da execução contratual ou de qualquer outro fundamento para pagamentos ou compromissos futuros.

Aqui existe ostensiva e reiterada insistência da concessionária em persistir fruindo as condições da concessão, com base em judicialização e medidas precárias, além de manifestações da empresa (não se sabe se meramente protelatórias ou propositivas) no sentido de que seja ainda aproveitado o contrato assim precariamente mantido para realizar o restante da obra - que de plano afasta qualquer possibilidade de considerar o caso como suscetível de enquadramento nesses critérios (independentemente da posição do órgão público regulador do contrato, o qual tem agido consistentemente nos últimos anos no sentido de tentar sanear as irregularidades e não manter o contrato em questão). Destarte, não há como considerar possível a exclusão do quadro de bloqueio

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24939.08385-00

mesmo segundo esses critérios que, ampliativamente, buscam reduzir ao máximo a providência drástica da retenção orçamentária. Ainda que tal retenção incida sobre uma programação que teria muito pouca probabilidade de receber recursos, conforme se depreende da posição manifesta da ANTT, é o espaço que tem o Comitê para contribuir com a proteção ao Erário, e esse espaço será ocupado.

A posição do Comitê, por todos esses motivos expostos, e em consonância com aquela manifestada pela ANTT e pelo TCU, é inequivocamente de manter o *status quo* do bloqueio, propondo seja mantido o Termo Aditivo em questão no Anexo VI da LOA/2024, o qual já conta com a necessária especificação de que o objeto do bloqueio é exclusivamente o Termo Aditivo 12/2014, de 30/12/2014, tal como já consta em sucessivas leis orçamentárias. Por conseguinte, cabe em termos processuais apenas arquivar o AVN 11/2024.

CD249390838500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249390838500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lula da Fonte

CD/24900.52974-00

C O N C L U S Ã O

A COMISSÃO MISTA DE PLANOS, ORÇAMENTOS PÚBLICOS E FISCALIZAÇÃO - CMO, na continuação da Nona Reunião Extraordinária, realizada em 11 de dezembro de 2024, **APROVOU** o Relatório **nº 1/COI/CMO, de 2024** do Comitê de Avaliação das Informações sobre Obras e Serviços como Indícios de Irregularidades Graves – COI, cujo Coordenador é o Deputado **LULA DA FONTE**, ao **Aviso 11/2024-CN**, com voto de propor a **MANUTENÇÃO DO BLOQUEIO** da execução física, orçamentária e financeira das obras de construção da BR-040/RJ – Termo Aditivo 12/2014 ao Contrato de Concessão PG-138/95- 00, subtítulo que já integra o Anexo VI da LOA/2024, e posterior **ARQUIVAMENTO**.

Compareceram os Senhores Deputados Julio Arcoverde, Presidente, Dr Victor Linhalis, Segundo Vice-Presidente, Adail Filho, AJ Albuquerque, Átila Lins, Beto Richa, Cabo Gilberto Silva, Claudio Cajado, Clodoaldo Magalhães, Cobalchini, Da Vitória, Dagoberto Nogueira, Dal Barreto, Daniel Agrobom, Domingos Sávio, Dr Victor Linhalis, Fernanda Pessoa, Fernando Rodolfo, Filipe Martins, Florentino Neto, Heitor Schuch, Hercilio Diniz, Idilvan Alencar, Jadyel Alencar, Jonas Donizette, Julio Cesar Ribeiro, Juninho do Pneu, Laura Carneiro, Leo Prates, Leur Lomanto Jr., Luiz Nishimori, Lula da Fonte, Márcio Biolchi, Merlong Solano, Murillo Gouvea, Murilo Galdino, Nilto Tatto, Orlando Silva, Paulão, Paulinho Freire, Professora Luciene, Roberto Monteiro Pai, Rodrigo de Castro, Rosângela Reis, Tadeu Oliveira, Victor Linhalis, Waldemar Oliveira, Waldenor Pereira, Yury do Paredão, Zé Haroldo Cathedral, Zé Vitor e Zeca Dirceu; e os Senhores Senadores Jayme Campos, Primeiro Vice-Presidente, Angelo Coronel, Confúcio Moura, Fabiano Contarato, Hamilton Mourão, Jaime Bagattoli, Jorge Kajuru, Leila Barros, Marcos Rogério, Teresa Leitão e Zenaide Maia.

Sala de Reuniões, em 11 de dezembro de 2024.

Deputado JULIO ARCOVERDE
Presidente

CD249005297400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249005297400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Arcoverde