

---

# TCU mantém decisão e ANTT terá que fazer reequilíbrios elevados de concessões rodoviárias

25 de setembro de 2021

Dimmi Amora, da Agência INFRA

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) terá que fazer reequilíbrios de contratos de concessões rodoviárias federais que tiverem previsão de desconto nas tarifas por inexecução de investimentos calculando todo o efeito da não realização da obra de uma só vez.

Isso deverá produzir reduções drásticas de valores de pedágio em algumas concessões, especialmente as licitadas nas 1ª e 2ª Etapas de Concessões Rodoviárias Federais.

A decisão foi tomada pelo plenário do TCU (Tribunal de Contas da União) na última quarta-feira (22), ao rejeitar recurso da ANTT para rever termos do Acórdão 1.447/2018, no qual o órgão de controle havia determinado essa obrigatoriedade numa análise sobre a concessão da BR-101/ES-BA, da Eco101, do grupo EcoRodovias.

O recurso não só foi rejeitado, após um debate de quase quatro horas entre os ministros, como o órgão decidiu ampliar as investigações sobre a agência relativas à inexecução dos contratos, abrindo uma apuração sobre a responsabilidade de dirigentes na demora dos reequilíbrios e outra para averiguar como foi feita a Resolução 5.850, que criou um mecanismo para esses reequilíbrios.

## Terceira derrota

É a terceira derrota em temas relativos às concessões do Ministério da Infraestrutura no TCU em menos de um mês. As duas anteriores foram cautelares de ministros que paralisaram processos relativos a contratos de concessão de aeroportos (Guarulhos e São Gonçalo do Amarante).

A sessão foi marcada por acusações de ministros contra as concessionárias e as agências reguladoras. Walton Alencar chamou as concessionárias de "estelionatárias" agindo "secundadas pela ANTT". E, ainda, por um certo esgotamento dos ministros com a falta de solução por parte das concessionárias e governo para problemas antigos. Foi citada a CCR NovaDutra, que vai terminar a concessão sem executar obras importantes previstas no contrato, e a Via Bahia, que mantém a concessão mesmo sem praticamente realizar investimentos. O ministro Aroldo Cedraz chegou a afirmar que era o "dia do basta".

A decisão de 2018 do TCU foi contestada pelo superintendente de Infraestrutura de Rodovias da agência, André Freire, que fez uma exposição oral durante a sessão mostrando os argumentos da agência para pedir a revisão.

**Leia também:** [TCU aponta indícios de falta de manutenção intencional na Malha Oeste como causa de acidentes](#)

## "Matar o paciente"

Segundo ele, a agência concordava com as conclusões a que havia chegado o tribunal na decisão anterior, mas que o "remédio" receitado poderia "matar o paciente", especificando que estava se referindo não às concessionárias, mas aos usuários da rodovia.

O "remédio" citado foi a decisão do então relator, ministro Walton Alencar, de determinar que a ANTT fizesse o cálculo de todo o valor da inexecução do contrato já registrado pela agência, aplicando o valor previsto de desconto por não execução numa revisão tarifária única.

Segundo Freire, no caso específico, o impacto seria grande. A tarifa simples atual é de R\$ 3,20 e na próxima revisão deve ir a perto de R\$ 3,80 por causa de reajustes previstos em contrato. Se for aplicada toda a inexecução de uma vez, o valor vai cair para R\$ 2,20.

O superintendente explicou que isso traz efeitos nocivos para o contrato, como a falta de condições para que as empresas recebam financiamento para as obras ou até mesmo tenham que antecipar pagamentos por causa das dificuldades de caixa. Citou como risco que concessionárias tenham que antecipar vencimento de debêntures emitidas por falta de enquadramento em parâmetros financeiros exigidos para esse tipo de operação.

### **Efeito sanfona**

O chamado efeito sanfona, já que quando a empresa fizer a obra também haverá todo o repasse da execução da tarifa no ano seguinte ao término da obra, também foi relatado por Freire como nocivo.

A Secretaria de Recursos, que analisou a questão, o Ministério Público junto ao TCU e o relator da proposta, ministro Raimundo Carreiro, concordaram com os argumentos da ANTT.

Carreiro apresentou voto para modular a decisão de 2018 e diluir o reajuste em mais tempo, mas cobrando que eles fossem feitos em prazo de 90 dias. No voto, ainda argumentou que a proposta anterior entrava na discricionariedade da agência ao determinar a forma como o reequilíbrio tem que ser feito.

**Leia também: [Ministro do TCU suspende tramitação do 1º processo de relicitação e quer encontro de contas completo](#)**

Carreiro foi acompanhado por mais dois ministros, Jorge Oliveira e Benjamin Zymler, que lembrou que o TCU deve ter cuidado nas ações de controle sobre concessões, dizendo ser um mundo "delicado, uma loja de cristais".

### **Discurso agressivo**

Mas, com um discurso agressivo, proferido por mais de uma hora, o ministro revisor, Walton Alencar, desfiou um rosário de críticas às concessionárias e à ANTT, dizendo que elas propositalmente atrasam obras para melhorar a sua rentabilidade e distribuírem mais lucros. Classificou ainda a atuação da agência como leniente e em desfavor do usuário.

O ministro defendeu ainda que o TCU pode determinar a forma como a agência tem que agir para fazer valer o contrato de concessão, caso a agência não esteja tomando as atitudes para tal. Também desdenhou do efeito sanfona, dizendo não ver problema nas variações.

Nem mesmo as ponderações do ministro Carreiro de que aceitaria colocar em seu acórdão pedidos para abertura de auditorias para avaliar as ações de dirigentes de agências na demora em reequilibrar contratos e a legalidade da Resolução 5.850, que estabeleceu regras de reequilíbrio, foram suficientes para reverter a tendência.

Alencar acabou seguido por outros quatro ministros: Augusto Sherman, Bruno Dantas, Aroldo Cedraz e Augusto Nardes. A transmissão da sessão pode ser vista [neste link](#).

### **Reajuste suspenso**

Na mesma sessão, o plenário confirmou a suspensão cautelar, adotada pelo ministro Augusto Nardes, da Deliberação 277 da ANT, de 24 de agosto, que havia aprovado reajuste do pedágio pela 17ª Revisão Ordinária e a 14ª Revisão Extraordinária do contrato do Polo de Concessão Rodoviária Pelotas (RS), da Ecosul, também do grupo EcoRodovias. Nardes entendeu, em decisão provocada por ações de deputados do Rio Grande do Sul, que a decisão da agência desrespeita determinação do órgão, que já havia apontado necessidade de reequilíbrio por inexecução de obras e que o reajuste ampliaria esse desequilíbrio no contrato.