

## SOLUÇÃO CONSENSUAL

### RODOVIA BR 101 RJ

#### QUAL É A CONTROVERSIA?

O trecho da BR-101 em discussão localizado no estado do Rio de Janeiro foi concedido à concessionária Autopista Fluminense – AFL, em 2008. A empresa afirma que a crise econômica de 2014 gerou queda expressiva na demanda de circulação de veículos, elevação das taxas de juros e disparou o preço do petróleo o que impactou a concessão. Esses fatores, somados ao desafio na obtenção de licenças ambientais de determinados trechos e questões específicas relacionadas ao estado do Rio, podem ter impedido a realização de muitas obras previstas, segundo a concessionária. Em 2019, a Autopista Fluminense declarou inviabilidade financeira para a continuidade do contrato e pediu saída antecipada da concessão, por meio de relicitação.

**Figura 1 - Rodovia BR 101 RJ**



Fonte: ANTT

Se houver relicitação, os investimentos – inclusive as duplicações que estavam em execução – seriam suspensos até a realização de novo leilão. A estimativa é que a retomada das obras levaria no mínimo três anos, pois seria necessário trocar de concessionária, realizar projetos, obter licenças e reiniciar as obras.

A situação geraria perdas generalizadas:

1. para a população, especialmente, para os usuários da rodovia que ficariam sem duplicações e manutenção do pavimento;
2. para o Governo Federal, que não entregaria valor para o público;
3. para a agência reguladora, que administraria um contrato “estressado”;
4. para a concessionária, que operaria uma concessão com passivos, litígios, inexecuções e dificuldades financeiras.

Diante do cenário, o Ministério dos Transportes acionou o Tribunal de Contas da União (TCU) para buscar uma solução que protegesse o interesse público com a execução imediata de investimentos nesse trecho da BR-101/RJ.

A Comissão de Solução Consensual (CSC) foi composta por integrantes do Ministério dos Transportes e Consultoria Jurídica; Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), acompanhada da Procuradoria Federal; Concessionária AFL; Auditoria Especializada em rodovias do TCU e Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso). As negociações envolveram o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), financiador do contrato, e a empresa pública Infra S.A., que avaliou os valores discutidos.

#### QUAL É A SOLUÇÃO DESENVOLVIDA?

Para ofertar o novo contrato ao mercado, a comissão desenvolveu uma solução com duas vertentes: revisão contratual combinada com processo competitivo. Entre as alterações propostas no contrato original, destaca-se

a reprogramação de investimentos. O novo modelo contempla 48,7 km de obras de duplicação, Contorno em Itaboraí/RJ, 81,7 km de multivias, 52,06 km de faixas adicionais, além de obras necessárias para atender o usuário e a população, como retornos, paradas de descanso e passagens de pedestres. A ideia é concentrar investimentos exequíveis nos próximos cinco anos, em especial nos próximos três anos, com a imediata retomada dos investimentos em obras de ampliação e recuperação.

A repactuação atinge, também, as cláusulas de gestão do contrato, com padronização aos moldes regulatórios atuais da ANTT. Como benefício prático, o escopo inclui descontos para usuários frequentes e isenção para motos, além da adequação de nível de serviço e atendimento a padrões de Environmental, Social and Governance (ESG). Também há revisão de valores com limites e patamares tarifários. Para isso, é necessária a extensão do prazo do contrato por 14 anos, sem direito a prorrogação. A política pública prevê aumentos graduais e anuais na Tarifa Básica de Pedágio nos primeiros três anos do novo contrato da rodovia. Atualmente, o valor por quilômetro (TKM) é de R\$ 0,1056. No primeiro ano, após seis meses, esse valor passará para R\$ 0,1426. O segundo aumento está previsto para o 18º mês, quando o valor será de R\$ 0,1924, no 30º mês, o pedágio por quilômetro será ajustado para R\$ 0,2261 (data-base março/23). O investimento total previsto para três anos é de R\$ 2 bilhões.

Para reduzir os riscos legais, morais e sistêmicos identificados, especialmente em razão das significativas mudanças na modelagem do projeto de concessão, será realizado um processo competitivo para garantir, de forma justa, a escolha da proposta mais vantajosa. Esse leilão poderá resultar na troca de controle da empresa responsável pelo contrato de concessão da rodovia. A ANTT será responsável por regulamentar e executar o processo competitivo.

A realização do leilão é condição necessária para implementar a solução consensual, pois permite a outras empresas ofertar uma tarifa mais baixa que a AFL e adquirir a concessão da rodovia que passou por reestruturação. O leilão permitirá validar os dados acordados pela comissão de consenso.

Essa concorrência beneficia a sociedade, o interesse público e os empregos existentes, assegurando um processo ágil que deve ser concluído em menos de seis meses.

A solução desenvolvida prevê também período de transição de três anos, com fiscalização trimestral por verificador independente e procedimento de extinção

antecipada do contrato em caso de não execução dos investimentos pela empresa concessionária.

O plenário do TCU aprovou a solução consensual com a inclusão de condicionantes para:

1. ajustes no Capex e no Opex;
2. realização de procedimento de consulta pública sobre a vantajosidade da proposta negociada;
3. ajuste de uma taxa de crescimento de tráfego;
4. adoção de Taxa Interna de Retorno justificada.

### **POR QUE A SOLUÇÃO CONSENSUAL É MAIS BENÉFICA?**

O acordo possibilita o adiantamento estimado em três anos das obras, em relação à situação atual, que seria a relicitação. Os investimentos imediatos geram impacto positivo, real e direto na população, como redução de acidentes, melhoria da fluidez da rodovia e geração maior número de empregos.

As obras programadas representam R\$ 2,077 bilhões em antecipação de valores, com um total investido de R\$ 10 bilhões: R\$ 6 bilhões em obras e R\$ 4 bilhões em manutenção. Em contraposição, o prosseguimento da relicitação implicaria em ausência de obras de duplicação e melhorias na segurança da rodovia, com previsão de três ou quatro anos sem investimentos e riscos de judicialização ou leilão vazio.

Remodelar o atual contrato permite que as tarifas de pedágio propostas sejam menores, se comparadas às tarifas estimadas em um possível leilão para o trecho.

A AFL renuncia às ações judiciais e administrativas existentes, da ordem de R\$ 136,9 milhões, além do custo de transação para o estado do Rio de Janeiro. Em caso de relicitação, discussões na esfera jurídica poderiam durar muitos anos.

Os ganhos da repactuação do contrato de concessão com a AFL são reais e relevantes. Aqui, o conceito de interesse público, por vezes difuso e difícil de ser definido, ganha contornos concretos e tangíveis para a população. Assim, a solução proposta constitui o mais adequado e vantajoso à coletividade e ao atendimento dos usuários da rodovia.

Com o prosseguimento da repactuação, as medidas permitem a manutenção do emprego e renda de colaboradores e o desenvolvimento econômico da região. A

iniciativa proporciona, também, incremento no Produto Interno Bruto – PIB, com o aumento de investimentos no Rio de Janeiro.

Do ponto de vista jurídico-regulatório, político e social, a repactuação oferece uma vantagem associada à elevação da percepção de institucionalidade e de respeito ao compromisso regulatório do país, com reflexos no risco Brasil.

Contribui, também, para fortalecer a segurança jurídica, diminuir o risco de parcerias público-privadas

e sinalizar um ambiente dialógico capaz de atrair mais investidores em novas rodadas de concessão, nos diversos setores de infraestrutura.

A saída da atual controladora não gera impacto financeiro. Dessa forma, a repactuação contribui para evitar oneração do orçamento da União com o pagamento de indenização sobre investimentos não amortizados.

	Com solução de repactuação + processo competitivo	Situação atual: relicitação
<b>Investimentos</b>	R\$ 2,077 bi em obras nos próximos três anos e R\$ 10 bi de investimentos ao longo dos próximos 22 anos.	Ausência de obras de duplicação e as voltadas a melhorias na segurança da rodovia, manutenção mínima do pavimento.
<b>Tarifa</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>R\$ 23,88 para cada 100km</li><li>Aumentos conforme entrega de obras.</li></ul>	R\$ 24,09 / 100 km (cenário simulado)
<b>Litígios</b>	R\$ Renúncia aos processos em andamento R\$ 136,9 milhões.	Prosseguimento dos processos com pleitos estimados em R\$ 136,9 milhões.

## DADOS DA DELIBERAÇÃO



**Acórdão:** Nº 2318/2024 – TCU – P

**Data da sessão:** 30/10/2024

**Relator:** Ministro Benjamin Zymler

**TC:** 036.368/2023-7

**Unidade Técnica:** Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso)