



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA-MG

OF/PR/MG/C/1618/2021

Uberlândia, na data da assinatura eletrônica.

Ilustre Secretário,

Cumprimentando-o, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo procurador da República infrafirmado, para instrução da Notícia de Fato nº 1.22.003.000294/2021-60 e:

CONSIDERANDO que região do Triângulo Mineiro tem-se a Eco050, com pedágio a R\$ 0,075/km, e a Ecovias do Cerrado, com pedágio a R\$ 0,078/km, valores referentes a 2021, que administram as rodovias BR 050 e BR 365, sendo certo que a proposta de concessão formulada pelo Estado de Minas Gerais tem como tarifa máxima o valor de R\$ 0,130/km e mínima de R\$ 0,110/km, sendo esses preços de 2020, o que implicará em tarifa superior a R\$ 13,00 reais, sem falar na recomposição inflacionária do período, evidenciando, em tese, um aumento injustificado superior a 45%;

CONSIDERANDO que a minuta de edital não prevê o Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar - APH, que sabidamente salva milhares de vidas todos os anos, principalmente no caso de acidentes que demandam um atendimento rápido e de qualidade, como de acidentes com vítimas presas às ferragens, situação que denota que não há uma preocupação com a segurança viária dos usuários do sistema rodoviário;

Ao Ilustre

FERNANDO SCHARLACK MARCATO

Secretário

Secretaria Estadual de Infraestrutura e Mobilidade

Rodovia Papa João Paulo II, nº 4.143, 7º andar - Bairro Serra Verde

31630-900 - Belo Horizonte/MG

CONSIDERANDO que o início do programa de concessão e a abertura dos editais antes da criação da Agência Reguladora do Estado de Minas Gerais, com total publicidade de seu organograma funcional e normativas, trará insegurança jurídica e tornará os pedágios mais onerosos, como foi o caso das concessões efetivadas na década de 90, que à época não havia Agência Reguladora, e hoje possuem os pedágios mais caros, devido, especialmente, a essa insegurança jurídica (Minuta de Contrato – Item 1.1.34 – Tema: Definições);

CONSIDERANDO que o uso do parâmetro de “Gatilho de Nível de Serviço”, e não o de "Volume Diário Médio Anual – VDMA" (Minuta de Contrato – Item 1.1.44 – Tema: Definições), a partir do qual será avaliada a conveniência de necessidade de intervenções, é considerada uma técnica de difícil mensuração, até porque os níveis de serviço “E” e “F” são níveis de serviço classificados como “péssimos” (nível de congestionamento) e jamais devem ser atingidos em trechos concedidos de vias rurais (em vias não urbanas, como é o caso da concessão);

CONSIDERANDO que dentro do mesmo tópico, surge a indagação de qual será o instrumento utilizado para medir as “50 horas de um ano-calendário” para nível de serviço “E” e “F”, bem assim como será calculado o percentual de pelotão, pois a velocidade média pode enviesar a análise;

CONSIDERANDO a dúvida de como a futura Agência Reguladora fará essa medições, porquanto o uso dessa técnica é um gargalo para acompanhamento por parte de Agência Reguladora, já que o uso de VDMA equivalente, medido em 365 dias, é mais fácil, bastando obter os dados dos sistemas de contagem de tráfego;

CONSIDERANDO que é descabida a discricionariedade de a concessionária "avaliar" a conveniência de intervenção, pois, se atingir o gatilho, a obra necessariamente precisa ser feita, considerando seu caráter obrigatório;

CONSIDERANDO que a duplicação do trecho na BR-365, do Lote 1, está judicializada (Ação Civil Pública nº 0007161-11.2015.4.01.3803 – 2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Uberlândia) e já possui estudos licitados para duplicação, além disso a manutenção da sua alienação gerará prejuízos ao erário devido ao não aproveitamento destes estudos (Minuta de Contrato – Item 5.2.1 – Alínea “i” - Tema: Objeto);

CONSIDERANDO que no caso de uma eventual concessão do trecho da BR-365/MG deveria haver o prolongamento do trecho até a BR-040 e sua efetivação deveria ficar a cargo do Governo Federal, a depender do modelo de concessão;

CONSIDERANDO a existência, na minuta do contrato, da expressão "investimentos pré-autorizados", que é extremamente vaga e frágil do ponto de vista regulatório, até porque o Ente Regulador não pode "pré-autorizar" nada sem a devida análise do interesse público e de seu projeto, pois potencializará o risco de integridade dentro do próprio órgão (corrupção), portanto, essa análise deve ser mandatória, salvo em caso de obras emergenciais (Minuta de Contrato – Item 5.2.7 – Tema: Objeto);

CONSIDERANDO que não há na minuta de contrato termos claros de investimentos dessa natureza, tal como "estoque de melhorias" ou melhoria por "gatilho volumétrico", sempre baseado em análise do Ente Regulador e para isso bastaria trocar o termo "poderão" do item 5.2.8.1 do Contrato por "deverão", incluindo os parâmetros necessários, sem falar que o "investimento pré-autorizado" ainda será reequilibrado, o que é ainda mais preocupante no âmbito do risco regulatório, em caso de inexistência de autorização do Ente Regulador, potencializando a possibilidade de obra "superfaturada";

CONSIDERANDO que no modelo proposto as intervenções de manutenção de "Nível de Serviço" possibilitam o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que é injustificável e não faz nenhum sentido uma via com incremento de tráfego (que será melhorada justamente por isso) visar reequilíbrio do contrato, até porque o aumento de tráfego naturalmente elevará o faturamento da concessionária, assim, na hipótese de manutenção desse item em contrato, deveria haver o seu reequilíbrio em caso de aumento ou redução do volume de tráfego (Minuta de Contrato – Item 12.20 – Tema: Nível de Serviço), afinal, se há incremento de tráfego, e não há gasto da concessionária, o reequilíbrio deveria ser calculado anualmente e a obra de gatilho deve ser relacionada com reequilíbrio contratual, possibilitando justa adequação das tarifas;

CONSIDERANDO que não há critérios e nem parâmetros no PER para "Monitoração do Nível de Serviço" e inexistente qualquer relatório dessa natureza quanto a esse item, calculada pelo HCM (Minuta de Contrato – Item 12.20.1 – Tema: Nível de Serviço);

CONSIDERANDO que não há nenhuma justificativa técnica e jurídica para o "poder concedente" optar por não realizar intervenções em uma rodovia "nível F", caracterizando-se como uma insegurança jurídica absurda, oriunda da ausência de uma Agência Reguladora para tal, o que reforça os apontamentos feitos acerca do item 1.1.34, até porque é imperioso dar segurança ao ente regulado e aos usuários de que, se o nível de serviço for atingido, haverá melhorias na pista (Minuta de Contrato – Item 12.20.2.1 – Tema: Nível de Serviço);

CONSIDERANDO que é descabida a possibilidade de alterações de "parâmetros de desempenho" do contrato, uma vez que o contrato existe justamente para dar segurança nesse aspecto, o que também se caracteriza como uma insegurança jurídica absurda, oriunda da ausência de uma Agência Reguladora para tal, reforçando os apontamentos feitos acerca do item 1.1.34 (Minuta de Contrato – Item 12.20.2.2 – Tema: Nível de Serviço);

CONSIDERANDO que não está prevista a “Conclusão das obras” por meio de "resolução" (ou outro instrumento/ato normativo) da Agência Reguladora e que esse item não deveria ser estabelecido em contrato com vigência de 30 anos, pois se tratam de aspectos administrativos e regras que seriam engessadas "eternamente" e que precisam de certa flexibilidade conforme a evolução da sociedade (tecnológica, cível e administrativa), caracterizando-se, assim como em tópicos anteriores, uma insegurança jurídica absurda, oriunda da ausência de uma Agência Reguladora para tal, reforçando os apontamentos feitos acerca do item 1.1.34 (Minuta de Contrato – Item 12.30.1 – Tema: Conclusão das Obras);

CONSIDERANDO que a impropriedade desse item, porquanto o Ente Regulador tem por OBRIGAÇÃO apresentar objeções a projetos que discorda, especialmente quando fere o interesse público, independentemente de ele basear-se, ou não, em apontamentos técnicos da concessionária, até porque se uma solução de projeto não for efetiva, ou viável ao interesse público, é missão do Ente Regulador intervir, justamente para evitar a possibilidade de a concessionária pedir "obras extras" ou sugerir projetos "mirabolantes", mesmos que estejam respaldados de boas técnicas, o Ente Regulador tem que ter a discricionariedade de impedir eventuais situações dessa natureza (Minuta de Contrato – Item 13.11 – Tema: Projetos);

CONSIDERANDO que pela proposta de minuta apresentada no que diz respeito à fiscalização do contrato, o Ente Regulador (e o eventual fiscal do contrato) deve se

submeter ao “comando e ordens” da concessionária, o que é um despautério, pois qualquer servidor da Agência Reguladora deverá ter poder/dever para essa finalidade no âmbito administrativo, sendo importante existir, dentro das normativas da Agência Reguladora, instrumentos que possibilitem a punição do servidor em caso de desvio de função, até porque restrições acerca desse assunto compete às normas internas da Agência Reguladora a ser criada e não serem previstas no contrato de concessão (Minuta de Contrato – Item 15.2 – Tema: Fiscalização); De outra banda, como não se sabe quem será o Ente Regulador, a situação ora exposta abre precedentes para Captura e demais riscos correlatos e aqui, outra vez mais, reforça-se a necessidade da existência de um Ente Regulador, estruturado e com forte atuação, antes de realizar a concessão (Minuta de Contrato – Item 15.2 – Tema: Fiscalização);

CONSIDERANDO que é descabido o prazo de 24 meses para os serviços iniciais, uma vez que os parâmetros de desempenho técnicos são muito simples (fáceis de serem atingidos), não exigindo o prazo de 12 meses previsto no PER, até porque, na hipótese de manutenção do prazo de 24 meses, deveria proceder a alteração do parâmetro de implementação da praça de pedágio, que é de 9 meses (item 3.1.6 e 3.4 do PER), pois não é razoável implementar praça de pedágio em 9 meses e ter que esperar até 24 meses para a cobrança (previsão), até porque, se o Ente Regulado conta com "antecipação da cobrança da tarifa" pela Concessionária vencedora, isso deveria ser considerado no modelo da proposta de contrato/edital (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.1 – Tema: Serviços Iniciais);

CONSIDERANDO que do ponto de vista técnico e normativo é inaceitável a proposta de a concessão permitir "flechas nas trilhas de roda", minimamente acima de 5 mm, a partir do 72º mês da concessão, tendo em vista que, segundo o item 3.2 da norma DNIT 005/2003, não é permitido ter mais de 6 mm de afundamento tipo "trilha de roda" em uma rodovia e 7 mm de altura em pista concedida em fase avançada da concessão, sendo que ao contrário do previsto, deve ser observado o máximo de 5 mm a partir do 72º mês;

CONSIDERANDO que o contexto do contrato é de, primordialmente, pistas simples, cuja a "fuga" da trilha de rodas pelos veículos pode gerar riscos iminentes à segurança viária, sendo que a maior preocupação é aquaplanagem e os sulcos de pneus são de, no mínimo, 3 mm, o que faz com que trilhas de 5 mm sejam o máximo tolerável para rodovia concedida (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.1.1 – Tema: Pavimento);

CONSIDERANDO que apesar da previsão de parâmetros de desempenho dos trechos novos a serem pavimentados (CMG-462), não está esclarecido se as pistas novas serão de 3,6 m de largura, qual a classe, se haverá acostamento e qual sua dimensão, informações que devem constar, explicitamente, para a nova pavimentação - item 3.2.5 - (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.1.1 – Tema: Pavimento);

CONSIDERANDO que está prevista a retirada de terminais de defensas "aéreas" para serviços iniciais, mas não consta que no lugar dessas defensas "aéreas" devem ser instalados dispositivos que atendam os termos da ABNT 15486, abrindo a possibilidade da concessionária ancorar (ou abater) as defensas aéreas como medida suficiente e postergar ao máximo a instalação dos Terminais Absorvedores de Energia (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.1.2 – Tema: Sinalização e EPS);

CONSIDERANDO que não está definido claramente o que são “pontos críticos da rodovia” e que a concessionária somente implantará "dispositivos de segurança nos pontos críticos da rodovia" até os 72 meses da concessão, sendo certo que nesse tipo de concessão é essencial a adequada definição desde os serviços iniciais, e mais, que não devem ser tratados como "pontos críticos" apenas onde há registro de acidentes, como normalmente fazem as concessionárias, mas outras situações devem ser abrangidas, como, por exemplo, um barranco de 30 m de aterro, em que não haja registros de que alguém tenha caído nele, também deve ser classificado como "ponto crítico", para fins prevenção de acidentes, mesmo não estando com registros de acidentes, evitando o que ocorreu por ocasião da concessão da Ecovias do Cerrado (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.1.2 – Tema: Sinalização e EPS);

CONSIDERANDO que é inconcebível a previsão em contrato de apenas 10 km de duplicação numa rodovia concedida com VDMA elevadíssimo, situação que leva às seguintes indagações: qual a finalidade de conceder nesse caso? Se o "gatilho" é por nível de serviço, e não por VDMA, por que aguardar que o nível de serviço atinja o nível péssimo ("E/F") para que seja efetivada a duplicação? (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.2.1.1 – Alínea “A” - Tema: Faixas Adicionais e Duplicação), sendo certo que já existe laudo pericial indicando a necessidade de duplicação imediata de todo o trecho entre a BR 365 e a BR 040;

CONSIDERANDO que, ao contrário de rodovia não concedida, rodovias concedidas devem manter parâmetro de pavimento, os quais demandam constantes intervenções e, conseqüentemente, os famosos "pare/signa", prejudicando os usuários, daí porque é recomendada a duplicação quando o VDMA superar 10.000 ou 3ª faixa em

situações contrárias (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.2.1.1 – Alínea “A” - Tema: Faixas Adicionais e Duplicação);

CONSIDERANDO que a concessão não prevê o alargamento de algumas OAEs, a partir do 3º ano, e existem OAEs com VDMA elevadíssimos, tal como a da BR-365/MG sobre o Rio Araguari, e que precisam ser antecipadas (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.2.1.2 – Alínea “F” - Tema: OAE);

CONSIDERANDO que o contrato e o PER, deixando lacunas no normativo, não preveem os parâmetros da pavimentação da CMG-462 (largura de pista, etc.), bem como os parâmetros para as faixas adicionais (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.2.5 e 3.2.6 - Tema: Parâmetros Gerais);

CONSIDERANDO que está prevista poda em toda a faixa de domínio apenas uma vez por ano, quando recomendado é de, no mínimo, duas vezes ao ano, e que há previsão de aceiro de 1 metro, 2 vezes por ano, mas, na prática, o aceiro só é realizado quando há poda de toda a faixa de domínio, há a necessidade que essa periodicidade da poda e do aceiro deve coincidir, pois em inspeção da fiscalização do Ente Regulador, não será possível saber se o aceiro foi realmente realizado, porque se não houver poda em toda a faixa de domínio, o aceiro "escondido", atrás do mato, não será visto, abrindo a possibilidade para que não seja efetivamente realizado (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.3.6 - Tema: Faixa de Domínio);

CONSIDERANDO que a experiência (veja por exemplo a Ecovias do Cerrado) tem revelado que 240 minutos entre passagens de inspeção de tráfego, conforme lançado no PER, são insuficientes e que o parâmetro ideal é de, no máximo, 200 minutos no mesmo ponto e sentido, ainda mais quando é evidente que a Inspeção de tráfego salva vidas em estradas sem sinal de telefone (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.4.3.2 - Tema: Inspeção de Tráfego);

CONSIDERANDO que nas praças de pedágio o aceitável é que as filas se limitem ao tamanho máximo de 400 metros, mesmo em feriados e eventos notáveis, e que no PER estão previstas filas de, aproximadamente, 1 km, o que é inaceitável do ponto de vista de segurança viária e “obriga” a concessionária a remediar o problema com "operação rabo de fila" nas praças de pedágio, situação que coloca em risco a integridade dos usuários, porquanto as praças de pedágio possuem iluminação por uma extensão limitada e que não

acalçam a distância de 1 km (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.4.4 - Tema: Parâmetros de Praças de Pedágio);

CONSIDERANDO que o PER não contempla “atenuadores de impacto” para ao menos 80 km/h em frente às cabines e que a experiência mostra que a implantação é essencial e compensa o risco, tanto que a Eco050, recentemente, perdeu uma praça de pedágio inteira em face dessa deficiência, sendo importante destacar que a instalação desse dispositivo certamente minimizaria os danos causados, sem falar que sua instalação reduz o custo com seguro e melhora a segurança viária (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.4.4.1 - Tema: Praça de Pedágio);

CONSIDERANDO que no parâmetro de desempenho há previsão de 90% de atendimento das ocorrências em 90 minutos, mas não existe parâmetro de desempenho para os 10% restante, o que abre a possibilidade de a concessionária usar “tempo infinito” ou mesmo não atender o usuário, sobressaindo a necessidade de se estipular tempo médio de atendimento dos 10% restantes das ocorrências (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.4.5.1 - Tema: Atendimento Mecânico);

CONSIDERANDO que não está especificado o tamanho da vaga de estacionamento de veículos pesados, permitindo que a concessionária faça uma vaga de 14 metros (assim como fizeram na Ecovias do Cerrado), onde cabe apenas caminhão truck, no entanto, em média, os caminhões utilizados no Brasil têm por volta de 24 metros de comprimento, ou seja, uma vaga de 24 metros seria uma medida minimamente intermediária entre um semi-reboque de 3 eixos (18,15 m) e um rodotrem (até 30,0 m) - (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.4.5 - Tema: SAU – Parâmetros Técnicos);

CONSIDERANDO que não há previsão de atendimento médico por meio de ambulância, no mínimo tipo “C”, sendo ideal o tipo “D” com médico regulador, ao menos no CCO, o que é desarrazoado e inaceitável, tendo em vista que o usuário, mesmo pagando uma tarifa mínima acima de R\$13,00, não tenha direito a um atendimento médico em caso de acidente (Minuta de PER – Anexo II – Item 3.4.5.1 - Tema: Atendimento Médico);

CONSIDERANDO que o PER especifica erroneamente o tema apenas como “Monitoração” quando o correto seria “Monitoração de Sinalização”, pois não se trata apenas de monitoração de EPS (Minuta de PER – Anexo II – Item 5.2.2 - Tema: Monitoração); e

CONSIDERANDO que o PER não contempla a visualização das Praças de Pedágio e nem mesmo inseriu coordenada compatível com o Google Maps (DMS), o que melhoraria a transparência da informação, evitaria equívocos, facilitaria sua visualização aproximada ou mesmo a identificação pelos leitores e elaboradores do documento, cite-se, como exemplo que o km 1590 + 600 da BR-365/MG sequer existe, pois a rodovia começa no Km 0, em Montes Claros, e termina no Km 870 + 300 em Chaveslândia (Minuta de PER – Anexo II – Apêndice “D” - Tema: Localização das Praças);

RECOMENDA a Vossa Senhoria, na forma do art. 6º, XX da Lei Complementar 75/93, que adote todas as medidas necessárias para excluir as BR-365 e BR-452 do Programa de Concessão para o Estado de Minas Gerais, devendo tais rodovias permanecerem sob domínio da União e gestão do DNIT, para fins de futura concessão, se for o caso, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Esclarece que a resposta sobre o acolhimento desta recomendação precisa ser encaminhada, no prazo máximo de 10 dias, por meio do Protocolo Eletrônico do MPF (www.protocolo.mpf.mp.br), com indicação do procedimento/processo (se houver) e do presente ofício, anexando-se eventuais documentos que a instruem.

Em atenção ao disposto nas Resoluções CSMPF n. 87/2010 e CNMP n. 23, art. 6º, §10º, informa que o ato de instauração do procedimento em referência pode ser encontrado em <http://apps.mpf.mp.br/aptusmpf/portal>.

Ao ensejo, renovam-se protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

(assinado digitalmente)

CLEBER EUSTAQUIO NEVES
Procurador da República