

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>PRINCIPAL</b>            | <b>:</b> <b>Secretaria de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana – SETPU (Poder Concedente)</b>                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>SECUNDÁRIO</b>           | <b>Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso – AGER (Agência Reguladora)</b>                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>GESTOR / RESPONSÁVEL</b> | <b>:</b> <b>Cinésio Nunes de Oliveira</b><br>Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana (2013)<br><br><b>Arnaldo Alves de Souza Neto</b><br>Ex-Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana (2012)<br><br><b>Carlos Carlão Pereira do Nascimento</b><br>Presidente Regulador da AGER (a partir de abril de 2013) |
| <b>ASSUNTO</b>              | <b>:</b> <b>Proposta de Representação de Natureza Interna</b>                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>OBJETO</b>               | <b>:</b> <b>Irregularidades na execução contratual da concessão da Rodovia MT-130 (Rondonópolis – Primavera do Leste).</b>                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>RELATOR</b>              | <b>:</b> <b>Conselheiro Sérgio Ricardo</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>EQUIPE TÉCNICA</b>       | <b>:</b> <b>José de Paula Ramos – APE</b><br><b>Emerson Augusto de Campos – APE</b><br><b>Adriana Lúcia Preza Borges - TCPE</b>                                                                                                                                                                                                            |

## 1. Introdução.

### 1.1. Acompanhamento Simultâneo 2013.

O controle externo simultâneo, estabelecido como atuação prioritária para o exercício de 2013, se caracteriza pela tempestividade e consequente efetividade das ações de fiscalização.

Para tanto, efetua-se o acompanhamento e a análise permanente dos atos praticados pelos administradores e demais responsáveis por

dinheiros, **bens** e valores públicos, durante a execução do orçamento e, caso necessário, propõe-se a adoção de medidas corretivas ou sancionadoras.

Sob essa ótica, foram realizadas atividades de auditoria que identificaram irregularidades na execução contratual da concessão da Rodovia MT-130, que liga Rondonópolis à Primavera do Leste.

### 1.2. A Concessão da Rodovia MT-130 (Rondonópolis – Primavera do Leste).



Foto 1: Praça de Pedágio Primavera do Leste/MT

A concessão da Rodovia MT-130 (trecho Rondonópolis – Primavera do Leste) é regrada pelo Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, de 15 de julho de 2011, alterado por meio do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, de 26 de dezembro de 2012.

Por meio desse contrato o Estado de Mato Grosso, através da Secretaria de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana, concede à empresa Morro da Mesa Concessionária S/A a exploração do **bem público** Rodovia MT-130 (trecho Rondonópolis – Primavera do Leste) “mediante a cobrança de pedágio e a prestação de serviços inerentes, acessórios e complementares à concessão de

serviços públicos prevista pelas Leis Estaduais nº 8.264/2004 e nº 9.120/2009, bem como Lei Federal nº 8.987/95”.

Os valores pactuados foram os seguintes:

| VALOR INICIAL – R\$     | INVESTIMENTO – R\$ | PEDÁGIO – R\$ |
|-------------------------|--------------------|---------------|
| 1.051.593.140,00        | 113.603.633,20     | 3,98          |
| VALOR PÓS ADITIVO – R\$ |                    |               |
| 1.528.643.000,00        | 211.954.145,27     | 6,50          |

## 2. Da formalização do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº. 001/2011/00/00-SETPU – Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

Inicialmente o valor do **contrato foi estimado em R\$ 1.051.593.140,00** (um bilhão, cinquenta e um milhões, quinhentos e noventa e três mil, cento e quarenta reais), para uma tarifa básica de **PEDÁGIO de R\$ 3,98** (três reais e noventa e oito centavos) e **investimentos de R\$ 113.603.633,20** (cento e treze milhões, seiscentos e três mil, seiscentos e trinta e três reais e vinte centavos).

Após o Primeiro Termo Aditivo a tarifa básica de PEDÁGIO passou a R\$ 6,50 (seis reais e cinquenta centavos), com investimentos de R\$ 211.954.145,27 (duzentos e onze milhões, novecentos e cinquenta e quatro mil, cento e quarenta e cinco reais e vinte e sete centavos), e o valor do contrato passou a ser estimado em R\$ 1.528.643.000,00 (um bilhão, quinhentos e vinte e oito milhões e seiscentos e quarenta e três mil reais).

A elevação do custo da tarifa básica de pedágio decorreu, em especial, da solicitação da SETPU à Concessionária para a realização de “Estudo de realinhamento do contrato em referência” (ofício OF/GS/nº715/2012 –, processo SETPU 3230015/2012), cujo teor reproduz-se adiante:

Através da presente, **solicitamos** a empresa **MORRO DA MESA CONCESSIONÁRIA S/A**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 13.858.125/0001-07, com Sede na Avenida São Paulo, 770, em Primavera do Leste – MT, que em razão das inúmeras reuniões realizadas entre o corpo técnico da SETPU e dessa Concessionária, apresente no prazo de 60 (trinta) dias contados do recebimento da presente, **ESTUDO de realinhamento do contrato em referência**, contendo os investimentos necessários para a operação da rodovia em conformidade com as normas técnicas, especificamente nos seguintes itens:

Fonte: processo SETPU 3230015/2012.

Na referida solicitação, a SETPU busca, “especificamente”:

- a) Investimentos para a readequação da largura e tratamento da pista de rolamento; largura do acostamento; execução de travessia urbana no município de Poxoréu; readequação das balanças, alteração da geometria da rodovia e das curvas do Santo, da Santinha e da divisa.
- b) Realinhamento Operacional: readequação da inspeção de tráfego, socorro médico e praças de pesagem.

Na resposta a Concessionária solicita, de início, o “reajuste” da Tarifa Básica de Pedágio devido ao lapso de tempo entre a data base do orçamento, março de 2009, e a data prevista para início da operação da rodovia, setembro de 2012 (folha 05, processo SETPU 3230015/2012).

Na mesma resposta, a Concessionária defende a necessidade de realinhamento do contrato em comento, sob o argumento de alterações do equilíbrio econômico-financeiro do mesmo e medidas necessárias à garantia da segurança dos usuários da rodovia (folha 06 e 08, processo SETPU 3230015/2012).

Em termos financeiros, a comparação entre os investimentos constantes na proposta inicial da Concessionária e os novos investimentos

propostos por meio do 1º Termo Aditivo foram resumidos na folha 11 do processo SETPU 3230015/2012, conforme reproduzido adiante:

13 – Como se vê, por ocasião da apresentação das propostas os investimentos previstos na Rodovia MT-130 perfaziam a quantia de R\$ 113.603.633,20 (cento e treze milhões, seiscentos e três mil seiscentos e trinta e três reais e vinte centavos), que atualizados para setembro de 2012, representam um valor de **R\$ 136.347.080,57 (cento e trinta e seis milhões trezentos e quarenta e sete mil e oitenta reais e cinquenta e sete centavos).**

13.1 – Ocorre, no entanto, que para a execução dos serviços e dos equipamentos acima descritos, frise-se, solicitados por essa d. Secretaria e imprescindíveis para a operação da concessão, serão necessários investimentos de **R\$ 211.954.145,27 (duzentos e onze milhões novecentos e cinquenta e quatro mil cento e quarenta e cinco reais e vinte e sete centavos), conforme se vê dos projetos e da documentação anexa.**

Fonte: processo SETPU 3230015/2012.

Como se demonstra, os novos investimentos, que perfazem o montante de R\$ 211.954.145,27, elevou o orçamento original em 87%.

Contudo, não se constata nos autos do processo SETPU 3230015/2012 uma análise detalhada, seja pela SETPU, seja pela AGER, dos custos dos novos investimentos propostos pela Concessionária, principal motivo da elevação da Tarifa Básica de Pedágio.

Por outro lado, constata-se a inobservância de diversas cláusulas contratuais no processo de formalização do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, conforme pormenorizado adiante.

## 2.1. Análise dos custos dos novos investimentos apresentados pela Concessionária.

A equipe de auditoria avaliou os Projetos e Orçamentos entregues pela empresa Morro da Mesa Concessionária S/A relacionados aos novos investimentos propostos para a concessão, onde constataram-se as irregularidades que passamos a explicar:

Os volumes I, II e III dos projetos apresentados pela empresa Morro da Mesa Concessionária S/A como Projeto Executivo **não contém dados essenciais que possibilitem a adequada apropriação dos valores orçados para as obras**, especialmente em relação a pavimentação, item que representa 62% de todo o valor investido, quando consideramos os serviços preliminares, trabalhos iniciais, melhoramento da Rodovia e Edificações e instalações.

Sugere-se, desde já, que a SETPU e a AGER, avaliem o conteúdo dos Projetos Executivos com base na Orientação Técnica do Ibraop – Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas, OT – IBR 001/2006, que define os itens necessários nos projetos de engenharia. Tal orientação é referência de análise tanto para o Tribunal de Contas da União, conforme Acórdão TCU n.º 632/2012, quanto para a equipe da SECEX-Obras/TCE/MT, conforme Resolução Normativa nº 11/2011/TCE-MT.

Segundo a OT – IBR 001/2006, o projeto de uma obra rodoviária deve possuir, dentre outros, os seguintes itens:

**Projeto de Terraplenagem**

- Perfil Geotécnico;
- Planta geral da situação de empréstimos e bota foras;
- **Planta dos locais de empréstimo;**
- Relatório do projeto contendo sua concepção e justificativa;
- Memória justificativa contendo cálculo estrutural e classificação dos materiais a escavar;

- **Cálculo de volumes;**
- Quadro de orientação de terraplenagem;
- **“Layout” do canteiro de obras, posicionando as instalações, jazidas, fontes de materiais e acessos.**

#### **Projeto de Pavimentação**

- Memorial com Relatório do Projeto, contendo: Concepção, Quadro de quantidades, discriminação de todos os serviços e distâncias de transporte.
- **Memorial com as justificativas das alternativas aprovadas;**
- Memória de cálculo com o dimensionamento do pavimento;
- **Quadro resumo contendo os quantitativos e distâncias de transporte dos materiais que compõem as estrutura do pavimento;**
- Plano de Execução, contendo relação dos serviços, cronograma físico, relação de equipamento mínimo e “Layout” do canteiro de obras, **posicionando as instalações, jazidas, fontes de materiais e acessos.**

**Nos volumes disponibilizados pela empresa Concessionária não foram constatadas todas essas informações.**

**A ausência da localização empréstimos e jazidas, por exemplo, impede a aferição das distâncias médias de transporte tanto para terraplenagem quanto para pavimentação.**

Não se constatou ainda os ensaios de caracterização dos empréstimos e Jazidas que serão utilizadas, onde permite-se avaliar se os materiais utilizados nas camadas de terraplenagem, de base e sub-base da rodovia apresentam as propriedades físicas e químicas suficientes para que sejam capazes

de conferir estabilidade e resistência mecânica aos esforços e cargas a que serão submetidos durante toda a vida útil da estrada (Azevedo & Ramalho, 2000).

Os principais ensaios não constatados são:

- 1) Análise granulométrica (DNER – ME 051/92);
- 2) Determinação do Índice de Suporte Califórnia - CBR (DNER-ME 049/94)
- 3) Determinação da massa específica aparente “in situ” (DNER-mE 092/94);
- 4) Limites de Atterberg: Limite de Liquidez (NBR 6459/1984, DNER-ME 122/94) e Limite de Plasticidade (NBR 7180/1984, DNER-ME 082/94);
- 5) Ensaio de compactação (NBR 162/94)

Além disso, a ausência da memória de cálculo para o dimensionamento do pavimento **limita a avaliação de determinadas soluções de projeto não habituais no Estado de Mato Grosso, como a utilização de base brita graduada e a base de concreto rolado que encarecem sobremaneira o custo da obra.**

Já ausência da localização da origem da pedreira e do areal também impedem a avaliação do item referenciado como “2 S 02 540 51 - *Conc. betuminoso usinado a quente - capa rolamento AC/BC*”, uma vez que nesse item estão sendo apropriados além da execução do serviço, o transporte dos insumos que o compõe: ligante (CAP 50/70), brita e areia.

Observou-se que o já citado item “2 S 02 540 51 - *Conc. betuminoso usinado a quente - capa rolamento AC/BC*”, presente na execução dos trabalhos iniciais, representa sozinho 31,82% de todo o investimento.

Entretanto, ratifica-se que esse serviço baseado nos custos da SETPU é referente somente à execução da capa de rolamento em CBUQ e sua usinagem.

A composição, conforme o quadro abaixo, não contabiliza os transportes dos insumos que compõem a execução do serviço, ou seja, o transporte do ligante (CAP 50/70) da brita e da areia. Esses itens normalmente são apropriados separadamente na planilha orçamentária.

| SETPU Coordenadoria de Preços / Gerência de Preços de Transportes      |                                                                        |                      |            |               |                   | 2012_09_Set_12 |          |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------|---------------|-------------------|----------------|----------|
| Set/12                                                                 |                                                                        |                      |            |               |                   |                |          |
| CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA                                                  |                                                                        |                      |            |               |                   |                |          |
| 2 S 02 540 51 Conc. betuminoso usinado a quente - capa rolamento AC/BC |                                                                        |                      |            |               |                   | Prod. Equipe:  | 75,000 t |
|                                                                        |                                                                        |                      |            |               |                   |                |          |
| A Equipamento                                                          |                                                                        | Quant.               | Utilização |               | Custo Operacional |                | Custo    |
|                                                                        |                                                                        |                      | Operativa  | Improdutiva   | Operativo         | Improdutivo    | Horário  |
| E007                                                                   | Trator Agrícola -MF 292/4 - (77 kW)                                    | 1,00                 | 0,24       | 0,76          | 75,64             | 17,30          | 31,29    |
| E102                                                                   | Rolo Compactador - CC-424 HF - Tanden vibrat. autoprop. 10,9 t (93 kw) | 1,00                 | 0,56       | 0,44          | 114,67            | 17,30          | 71,82    |
| E105                                                                   | Rolo Compactador PS 360 C de pneus autoprop. 25 t (98 kW)              | 1,00                 | 0,58       | 0,42          | 119,08            | 17,30          | 76,32    |
| E107                                                                   | Vassoura Mecânica : rebocável                                          | 1,00                 | 0,24       | 0,76          | 4,20              | 0,00           | 1,00     |
| E149                                                                   | Vibro-acabadora de Asfalto : VDA-600BM - sobre esteiras (74 kW)        | 1,00                 | 0,81       | 0,19          | 156,40            | 23,72          | 131,18   |
| E404                                                                   | Caminhão Basculante 2423 K - 10 m3 - 15 t (170 kw)                     | 1,53                 | 1,00       | 0,00          | 129,30            | 20,52          | 197,82   |
| Custo Horário de Equipamentos                                          |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 509,43   |
| B Mão de Obra                                                          |                                                                        | Quant.               |            |               | Salário-Hora      | Custo Horário  |          |
| T511                                                                   | Encarreg. de pavimentação                                              | 1,0000               |            |               | 44,88             | 44,88          |          |
| T701                                                                   | Servente                                                               | 8,0000               |            |               | 10,90             | 87,20          |          |
| Custo Horário da Mão-de-Obra                                           |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 132,08   |
|                                                                        |                                                                        |                      |            |               |                   |                |          |
| Adc. M.O - Ferramentas ( 15,51 % )                                     |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 20,48    |
| Custo Horário de Execução                                              |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 661,99   |
|                                                                        |                                                                        |                      |            |               |                   |                |          |
| Custo Unitário de Execução                                             |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 8,82     |
| D Outras Atividades                                                    |                                                                        | Quant.               | Unidade    |               | Preço Unitário    | Custo Unitário |          |
| 1 A 01 390 52                                                          | Usinagem de CBUQ (capa de rolamento) AC/BC                             | 1,0000               | t          |               | 46,89             | 46,89          |          |
| Custo Total das Atividades                                             |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 46,89    |
| E Transporte de Materiais                                              |                                                                        | Quant/ Unid de Serv. | DMT (Km)   |               | Pr. Unit          | Custo Unitário |          |
|                                                                        |                                                                        |                      | Rod. Pav.  | Rod. Não Pav. |                   |                |          |
| M101 - Cimento asfáltico CAP-50/70                                     |                                                                        | 0,0600 t / t         | 1,000      | 0,000         | 0,00              | 0,00           |          |
| M905 - Filler                                                          |                                                                        | 0,0280 t / t         | 1,000      | 0,000         | 0,00              | 0,00           |          |
| Custo Total de Transporte de Materiais                                 |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 0,00     |
| F Transporte de Outras Atividades                                      |                                                                        | Quant/ Unid de Serv. | DMT (Km)   |               | Pr. Unit          | Custo Unitário |          |
|                                                                        |                                                                        |                      | Rod. Pav.  | Rod. Não Pav. |                   |                |          |
| 1 A 00 716 00 - Areia Comercial                                        |                                                                        | 0,2420 t / t         | 1,000      | 0,000         | 0,00              | 0,00           |          |
| 1 A 00 717 00 - Brita Comercial                                        |                                                                        | 0,6705 t / t         | 1,000      | 0,000         | 0,00              | 0,00           |          |
| 1 A 01 390 52 - Usinagem de CBUQ (capa de rolamento) - AC/BC           |                                                                        | 1,0000 t / t         | 1,000      | 0,000         | 0,00              | 0,00           |          |
| Custo Total de Transporte das Atividades                               |                                                                        |                      |            |               |                   |                | 0,00     |
| CUSTO UNITÁRIO DIRETO TOTAL                                            |                                                                        |                      |            |               |                   | R\$            | 55,71    |
| L.D.I.- LUCROS E DESPESAS INDIRETAS - ( 27,77 % )                      |                                                                        |                      |            |               |                   | R\$            | 15,47    |
| PREÇO UNITÁRIO TOTAL (Custo Direto + L.D.I.)                           |                                                                        |                      |            |               |                   | R\$            | 71,18    |

FONTE : Boletim de Preços SETPU set/2012

O preço da Secretaria de Estado de Transporte Pavimentação Urbana, Boletim set/2012, como pode-se observar, é de R\$/T 71,18, já o preço apresentado pela concessionária é de R\$/T 278,53 para o mesmo item, uma vez que, como já observado, a aquisição do ligante, o transporte do mesmo e o transporte dos agregados estão sendo considerados dentro do mesmo serviço.

Entretanto, pela ausência da composição adequada dos preços não se pode avaliar o custo de cada um desses itens. Além disso, sem a localização da Pedreira e do Areal no Projeto é impossível compreender como a Concessionária chegou ao preço deste item, extremamente relevante no orçamento, tornando o orçamento limitado em termos de transparência.

Destaca-se que o acúmulo de itens de serviços dentro de uma mesma referência, sem apresentação da composição adequada do preço inerente, além de impedir a transparência, impede adequada avaliação dos quantitativos do item, uma vez que o transporte da brita e da areia é medido em TxKm e o BDI incidido sobre a aquisição de ligantes é limitado a 15%, conforme o Acórdão TCU 1.077/2008 e preço em contratações similares.

**Assim, os fiscais da SETPU e da AGER devem exigir que a execução do CBUQ seja inserida na planilha em um item distinto do Transporte dos insumos e da Aquisição do ligante a fim de permitir maior explicitação do serviço. Ademais, todos esses itens são referenciados separadamente no Boletim de Preços da própria Secretaria.**

Ressalta-se que, diferente do que fora constatado, os projetos executivos devem ser apresentados em conformidade com as normas editadas pela SETPU, conforme item 2.3.8.3. do Contrato de Concessão transcrito adiante:

**2.3.8.3. Os projetos executivos deverão ser apresentados pela CONCESSIONÁRIA considerando as normas de apresentação de projetos editadas pelo PODER CONCEDENTE** e, na falta destas, das normas editadas pela Secretaria de Infra-Estrutura do Estado de Mato Grosso - SETPU-MT ou Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte - DNIT.

Analogamente ao que ocorreu com o item de execução do CBUQ, também observou-se nos itens “5S 02 511 51” - Micro revestimento a frio-Microflex 0,8 cm, “2 S 02 400 00” - Pintura de Ligação e “2 S 02 300 00” - Imprimação.

Os “códigos” do Boletim SETPU set/2012, citados no Orçamento da Concessionária, referem-se somente a execução do serviço, não incluindo a aquisição e o transporte dos ligantes e o transporte da brita (utilizada somente no micro-revestimento), itens que estão “zerados” no Boletim da SETPU.

Assim, os preços da SETPU para o micro revestimento, a pintura de ligação e a imprimação são, respectivamente: R\$ 2,19/m<sup>2</sup>; R\$ 0,20/m<sup>2</sup> e R\$ 0,29/m<sup>2</sup>, já os apresentados pela Concessionária Morro da Mesa são: R\$ 5,89/m<sup>2</sup>; R\$ 0,78/m<sup>2</sup> e R\$ 3,77/m<sup>2</sup>; pois os insumos e seu transporte por não aparecerem “planilhados” estão inseridos dentro do item de execução do serviço.

Por isso, a ausência das composições de preço desses serviços, impede a avaliação e análise tanto de preço quanto da quantidade, deixando o orçamento pouco transparente.

## **2.2. Inobservância de Cláusulas Contratuais na formalização do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU**

Com relação ao processo de formalização do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU – Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (processo SETPU 323015/2012), nota-se a ausência de participação formal da AGER no pleito.

De fato, a ausência de participação formal da AGER vem se arrastando desde a assinatura do Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, condição que contraria, inclusive, o determinado por meio do Decreto

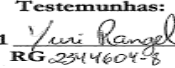
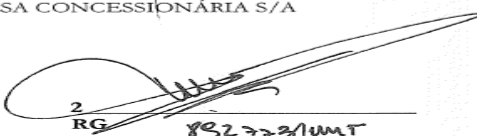
Estadual nº 2.057, de 30 de julho de 2009, que “justifica a conveniência da outorga de concessão da Rodovia MT-130, trecho Rondonópolis (entrocamento BR-163) a Primavera do Leste (entrocamento BR-070).

Nesse sentido, dentre as regras impostas por meio do citado Decreto, é fática a ordem para que a AGER assine o contrato de concessão na qualidade de agente fiscalizador (art. 3º, parágrafo único), como se reproduz adiante:

**Parágrafo único.** A Agencia Estadual de Regulação dos Serviços Públicos do Estado de Mato Grosso – AGER/MT – **assinará o contrato de concessão na qualidade de entidade fiscalizadora da execução dos serviços.**

Fonte: Decreto Estadual nº 2.057/2009.

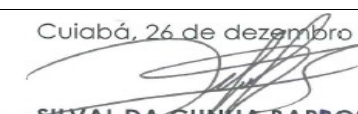
Contudo, constata-se que, apesar dos diversos encargos atribuídos à AGER por meio do Contrato de Concessão, não consta subscrição da mesma no referido pacto, conforme reproduzido adiante:

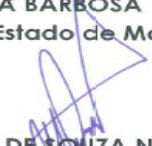
  
**SILVAL DA CUNHA BARBOSA**  
GOVERNADOR DO ESTADO DE MATO GROSSO  
  
**ARNALDO ALVES DE SOUZA NETO**  
SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTE E PAVIMENTAÇÃO URBANA  
  
**EMILIANO DIAS DA SILVA**  
ASSESSOR ESPECIAL II DA SETPU  
  
**ELOI BRUNETTA**  
MORRO DA MESA CONCESSIONÁRIA S/A  
  
**MILTON ROSSETTO**  
MORRO DA MESA CONCESSIONÁRIA S/A  
  
Testemunhas:  
1.   
RG 2544604-6  
2.   
RG 892772/MT

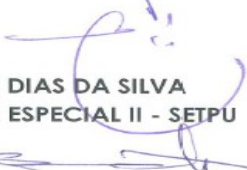
Fonte: Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU: assinaturas.

A irregularidade (ausência de participação formal da AGER), como mencionado, tem sequência quando da formalização do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU – Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (processo SETPU 323015/2012), conforme lista de assinaturas reproduzidas adiante:

Cuiabá, 26 de dezembro de 2012.

  
**SILVAL DA CUNHA BARBOSA**  
Governador do Estado de Mato Grosso

  
**ARNALDO ALVES DE SOUZA NETO**  
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E PAVIMENTAÇÃO URBANA

  
**EMILIANO DIAS DA SILVA**  
ASSESSOR ESPECIAL II - SETPU

  
**MORRO DA MESA CONCESSIONÁRIA S/A**  
ELOI BRUNETTA e MILTON ROSSETTO

Testemunhas:

1)  
CPF

Fonte: Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU: assinaturas.

Quando se trata da participação da AGER na formalização do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU – Revisão da Tarifa Básica de Pedágio, contata-se, além da supramencionada omissão de assinaturas, uma sequência de irregularidades (descumprimentos contratuais) que passa-se a relatar:

a) Não constatação de “vistas da AGER” sobre os projetos executivos de engenharia (descumprimento do item 2.3.8.2. do Contrato):

**2.3.8.2.** A CONCESSIONÁRIA apresentará ao PODER CONCEDENTE com vistas a AGER/MT, previamente à execução das OBRAS DE RECUPERAÇÃO E MELHORAMENTO DA RODOVIA (TRABALHOS INICIAIS), os projetos executivos de

engenharia, devidamente acompanhados, quando for o caso, de estudos e pareceres de consultores independentes e das aprovações das autoridades competentes envolvidas.

b) Não constatação do “conhecimento da AGER” acerca dos projetos executivos de engenharia (descumprimento do item 2.3.8.5. do Contrato):

**2.3.8.5.** O PODER CONCEDENTE se pronunciará acerca dos projetos executivos no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar do recebimento, formalizando por escrito sua objeção ou não, inclusive dando conhecimento à AGER/MT.

c) Não constatação de “requerimento da Concessionária à AGER” para deliberação acerca da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato – Revisão da Tarifa Básica do Pedágio (descumprimento do item 3.5. e 3.8. do Contrato):

**3.5.** Sempre que haja direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, tal recomposição poderá ser implementada a requerimento da CONCESSIONÁRIA à AGER/MT, tomando-se como base os efeitos dos fatos que lhe deram causa, a forma como foram considerados no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA e respeitados os conceitos de EQUIDADE e MODICIDADE, de acordo com os procedimentos e mecanismos de revisão previstos neste CONTRATO.

**3.8.** A CONCESSIONÁRIA, para pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO, deverá apresentar à AGER/MT requerimento fundamentado, justificando a ocorrência de qualquer fato que possa caracterizar o desequilíbrio.

d) Não constatação da “determinação da AGER” acerca da forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato - Revisão da Tarifa Básica do Pedágio (descumprimento do item 3.6. do Contrato):

**3.6.** A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO será implementada pela forma que for determinada pela AGER/MT, através de uma das seguintes modalidades, na forma estabelecida neste CONTRATO:

**I** – prorrogação ou redução do prazo da CONCESSÃO mediante autorização do Poder Concedente;

**II** – adequação dos indicadores de desempenho previstos no ANEXO V – INDICADORES DE DESEMPENHO, do EDITAL para compatibilização da oferta do SERVIÇO com a demanda de tráfego na RODOVIA;

**III** – revisão da TARIFA DO PEDÁGIO, para mais ou para menos;

**IV** – combinação das modalidades anteriores.

e) Não constatação da “aprovação da AGER” sobre o novo Plano de Negócios da Rodovia, decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato - Revisão da Tarifa Básica do Pedágio (descumprimento do item 3.11. e 3.11.2. do Contrato):

**3.11.** Toda recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO ensejará a elaboração, pela CONCESSIONÁRIA, de novo PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA, que deverá ser aprovado pela AGER/MT.

**3.11.1.** Sempre que forem necessárias alterações no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA, para os fins do item precedente, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar nova versão do mesmo em um prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de surgimento da necessidade.

**3.11.2.** A AGER/MT se manifestará no sentido da aprovação ou não da alteração proposta no PLANO DE NEGÓCIOS DA RODOVIA pela CONCESSIONÁRIA, no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período, caso necessário.

Em suma, é fato a ausência de participação formal da AGER na lavratura e assinatura do Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, bem como na tomada de decisão sobre o acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio decorrente do pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, implicando no descumprimento continuado das regras contratuais pactuadas.

Ainda é clara a deficiência da análise dos projetos executivos das obras de investimento em infraestrutura e dos custos necessários à execução dessas obras pela impossibilidade de se realizar tal análise com os elementos de projeto e orçamento fornecidos pela empresa Morro da Mesa Concessionária S/A, e, consequentemente, é deficiente a avaliação do preço da Tarifa Básica de Pedágio: Projetos incompletos e custos não detalhados.

Os fatos acima descritos evidenciam grave irregularidade (RN nº 17/2010/TCE - H\_05) na formalização do Contrato e do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, implicando em desobediência aos artigos 61 e 66 da Lei Federal nº 8.666/93, ao parágrafo primeiro do artigo 3º do Decreto Estadual nº 2.057/2009 e às diversas cláusulas contratuais avençadas.

Decreto Estadual nº 2.057/2009, art. 3º, parágrafo único:

**Parágrafo único.** A Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos do Estado de Mato Grosso – AGER/MT – assinará o contrato de concessão na qualidade de entidade fiscalizadora da execução dos serviços.

Lei Federal nº 8.666/93

Art. 61. **Todo contrato deve mencionar os nomes das partes e os de seus representantes**, a finalidade, o ato que autorizou a sua lavratura, o número do processo da licitação, da dispensa ou da

inexigibilidade, a sujeição dos contratantes às normas desta Lei e às cláusulas contratuais.

**Art. 66. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada uma pelas consequências de sua inexecução total ou parcial.**

Dessa forma, as irregularidades tratadas neste tópico são de responsabilidade do ex-Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana, Sr. Arnaldo Alves de Souza Neto, que deve, se assim entender, exercer o direito de ampla defesa e do contraditório.

### **3. Irregularidade na prestação de “SERVIÇO ADEQUADO” ao usuário**

Como contrapartida ao pagamento da tarifa básica de PEDÁGIO é direito do usuário receber um serviço adequado, conforme dispõe a Cláusula 35 do Contrato de Concessão:

#### **35. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS**

35.1. Sem prejuízo do disposto na legislação, são direitos e obrigações dos usuários da RODOVIA:

I. receber o SERVIÇO ADEQUADO, como contrapartida do pagamento da TARIFA DE PEDÁGIO, ressalvadas as isenções aplicáveis;

Noutra ponta, o mesmo instrumento contratual estabelece como obrigação da Concessionária a prestação de serviço adequado, nestes termos:

#### 38. OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

38.1. São obrigações da CONCESSIONÁRIA durante o prazo da CONCESSÃO:

I. prestar SERVIÇO ADEQUADO na forma prevista em lei, normas técnicas e neste CONTRATO;

Nesse cenário de direitos e obrigações derivados da execução contratual cabe ao poder Concedente assegurar o fiel cumprimento do pacto firmado, *in verbis*:

#### 37. OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE

37.1. Assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, preservando os direitos do PODER CONCEDENTE, da CONCESSIONÁRIA e dos usuários.

É de se esperar o anseio dos usuários pelo recebimento de serviços adequados como contrapartida ao pagamento da tarifa básica de PEDÁGIO.

Nesse sentido, o **conceito de serviço adequado** veio definido na Lei Estadual nº 8.264/2004, conforme reproduzido adiante:

*“Art. 7º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado, tendo em vista ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta lei, no edital de licitação, nos contratos, bem como quaisquer atos normativos pertinentes ao serviço público permitido ou concedido.*

*§1º Serviço adequado é o que satisfaz às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”*

**“Art. 8º Sem prejuízo do que dispõe o artigo anterior, as rodovias sob regime de concessão ou permissão devem ser mantidas**

permanentemente em boas condições de tráfego, compreendendo, principalmente, **a ausência de buracos ou saliências irregulares no leito da estrada**, a facilidade de acostamento, o funcionamento regular da drenagem e a perfeita sinalização horizontal e vertical da via pública.”

Acompanhando a legislação, o Programa de Exploração da Rodovia – PER, anexo III do Edital de Licitações, determina que não haja “buracos ou painelas” na rodovia desde a conclusão dos serviços preliminares, conforme reproduzido adiante:

#### Parâmetros de Desempenho

Os parâmetros a serem observados nos serviços preliminares são:

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Recuperação do Pavimento (Tapa buraco) | Reparar buracos ou depressões secundárias no revestimento e executar lama asfáltica, de modo a evitar maiores danos ao pavimento e se obter uma superfície de rolamento segura e confortável, <b>não podendo haver nenhum buraco ou panela no pavimento</b> após a execução deste serviço. |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Essa condição de tráfego deve ser mantida durante todo o período da concessão, conforme pactuado entre o Estado e a Concessionária:

#### 1.3.1.3 Parâmetros de Desempenho

Ao longo da fase de CONSERVAÇÃO/MANUTENÇÃO DA RODOVIA, **em todo o período de concessão**, os trechos em pavimento flexível da RODOVIA deverão ser gradualmente recuperados, de forma que sejam cumpridos os seguintes limites:

- Largura mínima das faixas de rolamento, de acordo com o especificado nas Normas para o Projeto Geométrico de Rodovias Rurais, do DNIT (extensões com 3ª faixa de tráfego poderão ter tratamento diferenciado);
- Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas;
- Ausência de buracos ou painelas;

Conforme Anexo V do Edital de Licitações, “Indicadores de Desempenho”, cabe à AGER/MT a inspeção quinzenal para quantificação dos buracos e panelas existentes em cada segmento, **prática não constatada durante a atividade de auditoria.**

| MANUAL DE INDICADORES DE DESEMPENHO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |              |                        |                           |                                                              |                                                                                                |                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Buracos e Panelas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Perspectiva: | Operacional            | Forma de Medição:         | Quantificação do Número de Buracos e/ou Panelas por Segmento | Entra em Vigor:                                                                                | Início da exploração comercial da Concessão |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Objetivo:    | Condição da Superfície | Unidade de Medida:        | Buracos e Panelas por Segmento                               |                                                                                                |                                             |
| <b>Descrição:</b><br>As panelas são cavidades formadas inicialmente no revestimento do pavimento e que possuem dimensões e profundidades variadas. O defeito é muito grave, pois afeta estruturalmente o pavimento, permitindo o acesso das águas superficiais ao interior da estrutura. Também é grave do ponto de vista funcional, já que afeta a irregularidade longitudinal e, como consequência, a segurança do tráfego, e o custo do transporte. |              |                        |                           |                                                              |                                                                                                |                                             |
| Periodicidade de Cálculo/Aferição:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |              | Quinzenal              | Fonte de Coleta de Dados: |                                                              | Verificação “in loco” na RODOVIA MT 130 e dados do Sistema de Gerenciamento Operacional – SGO. |                                             |
| Área/ Responsável pelo Índice:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |              | Concessionária         | Nota Apurada:             |                                                              | (Atende ou Não Atende) por Segmento                                                            |                                             |
| Órgão Fiscalizador:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |              | AGER/MT e SINFR/MT     | Nota/ Conceito do QID:    |                                                              | O número de buracos e panelas por segmento deve ser igual a zero.                              |                                             |
| <b>Observações:</b><br>A AGER/MT irá inspecionar quinzenalmente cada segmento da RODOVIA.<br>Esta inspeção envolve:<br>- Contagem de buracos e panelas; e<br>- Registro das ocorrências através de Relatório contendo o segmento inspecionado, km do local da ocorrência e respectiva foto.                                                                                                                                                            |              |                        |                           |                                                              |                                                                                                |                                             |

Fonte: Anexo V do Edital de Licitações, “Indicadores de Desempenho”.

Para avaliar a atual situação física da Rodovia MT-130 foi procedida a Auditoria de Qualidade no trecho sob concessão nos dias 08 e 09 de maio de 2013.

A referida auditoria constatou diversas patologias no pavimento, conforme detalhado no Anexo I deste documento (Ficha para Inspeção da Qualidade), cujos resultados apresenta-se resumidamente adiante:

- **377 panelas (buracos) na pista de rolamento**, ou seja, uma média de 3,09 panelas por quilômetro de rodovia.

- **311 afundamentos no pavimento**, pontos susceptíveis à ocorrência de painéis; 2,55 afundamentos por quilômetro de rodovia.
- Remendos inadequados no pavimento, que causam desconforto ao usuário e desnível na pista.
- Trechos com desgastes e trincas no pavimento, que expõem a base à infiltração de águas superficiais.
- Trecho com a formação de Trilha de Roda (afundamento longitudinal contínuo).
- Dispositivos de drenagem danificados, que favorecem a formação de erosão ao longo da rodovia.
- Trechos com acostamento danificado.

Além da constatação da existência de mais de 300 painéis no trecho sob responsabilidade da concessionária, observou-se que em diversos locais **os remendos foram executados em desacordo com a Norma “DNIT154/2010 – ES: Pavimentação asfáltica – Recuperação de defeitos em pavimentos asfálticos – especificação de serviço”**, que determina, entre outras atividades, os seguintes procedimentos de execução:

- a) *demarcação dos perímetros das áreas degradadas, apresentando configuração de quadriláteros;*
- b) *corte do revestimento, segundo o perímetro demarcado, com remoção do pavimento;*
- c) *a área recortada deve ser varrida e limpa, usando-se vassouras ou jato de ar comprimido;*
- d) *Aplicar sobre a superfície emulsão asfáltica de ruptura rápida, na taxa de 0,5 l/m<sup>2</sup> e caso o fundo da abertura atinja camada da base de material granular, deve-se executar imprimação antes da aplicação da mistura asfáltica;*

- e) complementar o enchimento da caixa com mistura asfáltica (segundo a proposta , restabelecendo o nível do pavimento existente;*
- f) A compactação da massa deverá ser executada com rolo pneumático ou placa vibratória.*

Esses procedimentos descritos pela norma também são descritos no “Caderno de Ações de Conservação e Manutenção Rotineira” constante na Memória Técnica do Plano de Negócios integrante da proposta da própria Concessionária Morro da Mesa, que apresentou ainda o seguinte esquema de execução dos serviços (item 6.2.3.1.):

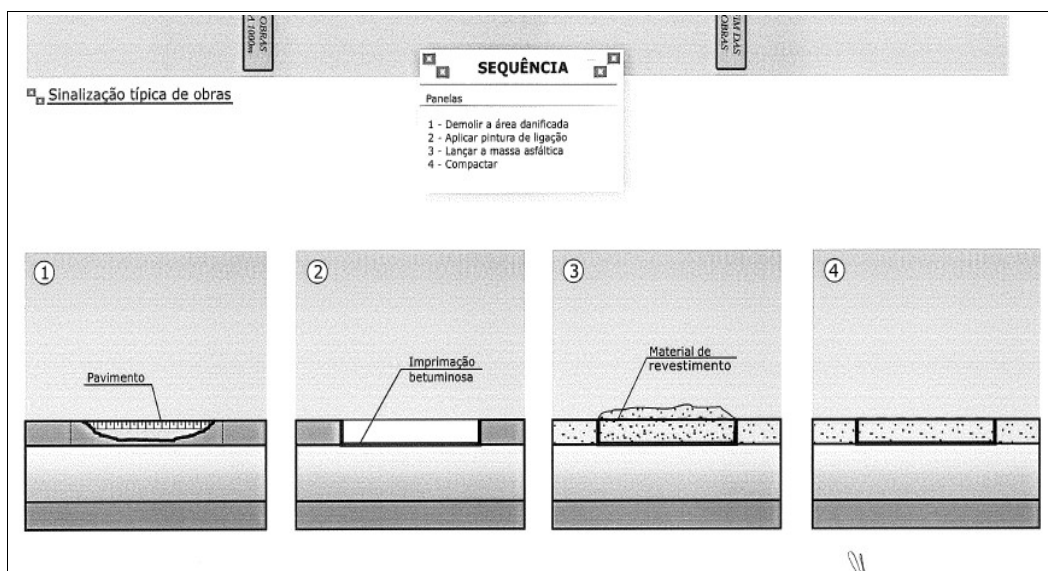
**a) Painelas**

O surgimento de buracos ou painelas nas pistas de rolamento do corredor da malha principal e acessos será objeto de conserto o mais breve possível. Após o seu surgimento, será feita inicialmente uma avaliação no entorno da panela, de forma que sejam detectadas eventuais trincas ou fissuras, determinando-se assim, a extensão da abertura a ser providenciada.

Um remendo é chamado superficial quando a espessura deteriorada do pavimento se restringe à camada de rolamento; quando o dano atinge camadas mais profundas, há a necessidade de execução de remendos profundos. Os trabalhos constarão basicamente das seguintes atividades:

- Verificação e correção de infiltrações que possam ter causado o surgimento da panela;
- Limpeza inicial da panela utilizando-se vassoura;
- Remoção do material solto;
- Conformação geométrica da cavidade conferindo-lhe superfícies e angulações favoráveis;
- Impermeabilizações;
- Preenchimento da panela;
- Compactação.

Diversos materiais poderão ser utilizados na reparação do defeito, sendo especificados de acordo com cada situação. Em princípio, o material de preenchimento será o CBUQ, com as mesmas características do pavimento original.



Fonte: Memória Técnica do Plano de Negócios da Concessionária Morro da Mesa.

Quando a execução acontece em desacordo com a Norma, o serviço é rapidamente perdido, haja vista que a patologia tende a se expandir (por isso a Norma determina a necessidade de se estender o recorte em 30 cm da área não afetada).

Adiante algumas fotos exemplificativas das patologias constatadas:

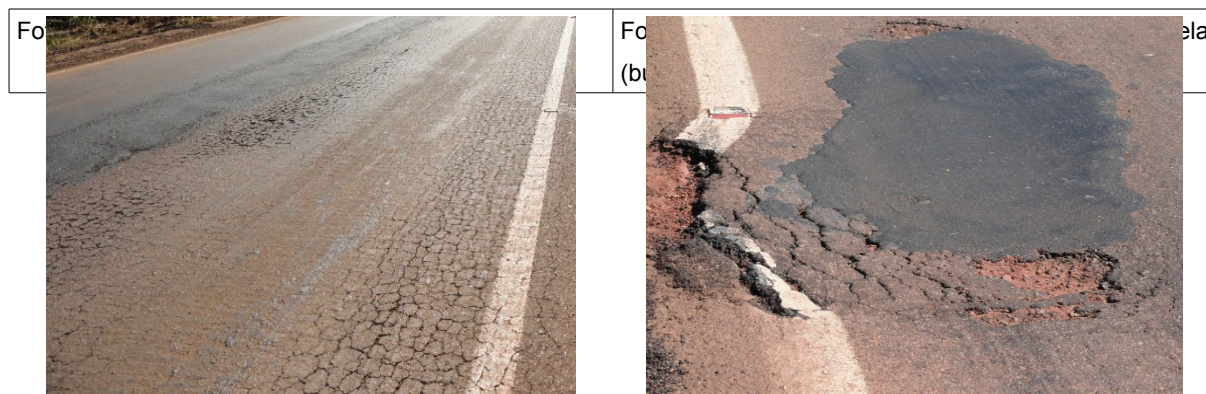




Foto 4: Remendo inadequado e panela (buraco).



Foto 5: Remendo inadequado.



Foto 6: Remendo inadequado e panela (buraco) no pavimento.



Foto 7: Dispositivo de drenagem danificado.



Quanto aos serviços de tapa-buracos executados pela Concessionária, o Relatório da Visita Técnica apresentado pela AGER informa que:

De acordo com o PER o concessionário deveria aplicar lama asfáltica, mas por conta e risco preferiu aplicar um tratamento de qualidade superior, o CBUQ, concreto betuminoso usinado a quente, para garantir uma qualidade e durabilidade melhor do que o tratamento exigido no Programa de Exploração de Rodovias.

Nota-se o equívoco na afirmação da AGER, uma vez que os serviços de tapa-buracos com a utilização de concreto betuminoso usinado a quente – CBUQ, já estava previsto na proposta da empresa, conforme reproduzido adiante:

Diversos materiais poderão ser utilizados na reparação do defeito, sendo especificados de acordo com cada situação. **Em princípio, o material de preenchimento será o CBUQ, com as mesmas características do pavimento original.**

Quanto a aplicação de lama asfáltica, esclarece-se tratar de um serviço distinto, caracterizado como rejuvenescimento do pavimento, não havendo ligação, portanto, com o serviço de tapa-buracos.

São, na verdade, serviços complementares, como demonstra o trecho do PER transcrito adiante:

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Recuperação do Pavimento (Tapa buraco) | Reparar buracos ou depressões secundárias no revestimento e executar lama asfáltica, de modo a evitar maiores danos ao pavimento e se obter uma superfície de rolamento segura e confortável, não podendo haver nenhum buraco ou panela no pavimento após a execução deste serviço. |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Uma substituição adequada e superior para o serviço de lama asfáltica seria a aplicação do micro revestimento.

Assim, em relação aos serviços de tapa-buracos não há execução e aplicação superior, “por conta e risco” da concessionária, conforme o relatório técnico da AGER, já que o CBUQ faz parte da proposta.

Ademais, como já relatado nesta proposta de Representação de Natureza Interna, o que existe é tapa-buracos executados em desacordo com a Norma e não com qualidade superior.

No âmbito desta Corte de Contas, o descumprimento contratual quanto ao fornecimento de SERVIÇO ADEQUADO é classificável (RN nº 17/2010) como irregularidade de natureza grave, conforme reproduzido adiante:

**H \_ 06. Contrato \_ a Classificar (grave)\_ 06. Ocorrência de irregularidades na execução dos contratos (Lei nº 8.666/1993, art. 63; Lei 8.987/1995, art. 31, inciso I).**

*Lei Federal nº 8.666/93*

*“Art. 66. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada uma pelas consequências de sua inexecução total ou parcial.”*

*Lei Federal nº 8.987/95*

*“Art. 31. Incumbe à concessionária:*

*I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;”*

Neste caso, o descumprimento contratual vem acompanhado da não constatação da existência de fiscal(is) especialmente designado(s) para acompanhar(em) e fiscalizar(em) a execução do Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, irregularidade que possui a seguinte classificação nesta Corte de Contas (RN nº 17/2010):

**HB 04. Contrato \_ Grave \_ 04. Inexistência de acompanhamento e fiscalização da execução contratual por um representante da Administração especialmente designado (art. 67 da Lei nº 8.666/93 e art. 29, inciso I, da Lei nº 8.987/1995).**

*Lei Federal nº 8.666/93*

*“Art. 67. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada por um representante da Administração especialmente designado, permitida a contratação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição.”*

*Lei Federal nº 8.987/95*

*“Art. 29. Incumbe ao poder concedente:*

*I - regulamentar o serviço concedido e **fiscalizar permanentemente a sua prestação;**”*

Conforme estabelece o Programa de Exploração da Rodovia – PER, anexo III do Edital de Licitações, **“a fiscalização da concessão com**

**referência à prestação de serviços aos usuários será efetuada diretamente pela AGER, (...). “No que diz respeito às obras físicas e serviços técnicos a fiscalização será efetuada diretamente pela SINFRA com concurso de terceiros.”**

Dessa forma, as irregularidades tratadas neste tópico são de responsabilidade solidária do Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana, Sr. Cinésio Nunes de Oliveira, e do Presidente Regulador da AGER-MT, Sr. Carlos Carlão Pereira do Nascimento, que devem, se assim entenderem, exercer o direito de ampla defesa e do contraditório.

#### **4. Deficiência na fiscalização da quantidade de veículos tarifados pela Concessionária.**

Durante as atividades de auditoria constatou-se que a fiscalização da quantidade de veículos “pedagiados” é realizada mediante a análise de relatórios consolidados enviados pela Concessionária à AGER em meio físico (papel).

Dessa forma, não há garantia da fidedignidade das informações prestadas pela Concessionária à Agência Reguladora.

A contabilização da quantidade de veículos tarifados e dos valores pagos por cada usuário interfere diretamente nos seguintes fatores:

- a) Valor de recolhimento de ISSQN aos cofres municipais, em regra, 5% do valor faturado.
- b) Valor da Tarifa Básica de Pedágio, que é, em regra, inversamente proporcional ao fluxo de veículos, de modo a propiciar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato (quanto maior o número de veículos menor o valor da tarifa).

c) Valor da taxa de regulação e fiscalização correspondente a 2% (dois por cento) da arrecadação com o pedágio.

A fiscalização da arrecadação efetuada pela Concessionária, mediante a cobrança de pedágio, é dever e não faculdade da AGER.

Para tanto o Programa de Exploração da Rodovia – PER, anexo III do Edital de Licitações, previu condições necessárias à efetivação dessa obrigação, ou seja, o acesso irrestrito e em tempo real ao banco de dados do sistema computacional da Concessionária, que, por tempo determinado, administra o bem público Rodovia MT-130 (trecho Rondonópolis – Primavera do Leste).

Cita-se, *in verbis*, trecho extraído do Programa de Exploração da Rodovia – PER:

***“É previsto para a AGER e SINFRA, o fornecimento e a instalação de equipamentos microcomputador, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de Banco de Dados e/ou Aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas Praças de Pedágio e Auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO.***

Os equipamentos necessários para atuar como servidor, conforme acima descritos, deverão ser instalados nos Postos de Fiscalização da AGER e SINFRA nas dependências do CCO, como também nas sedes desses Órgãos, totalizando 04 (quatro) conjuntos de equipamentos.”

E continua o referido Programa de Exploração da Rodovia – PER:

***“Os equipamentos necessários aos servidores para o controle da fiscalização da arrecadação do pedágio deverão ser***

**instalados na sede da AGER e SINFRA até o final do 6º mês da concessão.”**

Novamente aqui relata-se o descumprimento contratual por parte da Concessionária, que não providenciou a instalação dos equipamentos, e a deficiência da fiscalização da AGER e da SETPU, que além de não condicionarem a cobrança de pedágio à instalação dos mesmos, não faz cumprir condição fundamental para o controle da arrecadação efetuada pela Concessionária.



Foto 10: Equipamento em funcionamento na Praça de Pedágio e NÃO INSTALADO nas sedes da AGER e da SETPU.

Neste caso, a irregularidade deve-se a não fazer cumprir as cláusulas contratuais da concessão relacionadas ao **“fornecimento e à instalação de equipamentos microcomputador, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de Banco de Dados e/ou Aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas Praças de Pedágio e Auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO”**, irregularidade que possui a seguinte classificação nesta Corte de Contas (RN nº 17/2010/TCE):

H \_ 06. Contrato \_ a Classificar (grave)\_ 06. Ocorrência de irregularidades na execução dos contratos (Lei nº 8.666/1993, art. 66; Lei 8.987/1995, art. 29).

Lei Federal nº 8.666/93

Art. 66. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas desta Lei, respondendo cada uma pelas consequências de sua inexecução total ou parcial.

Lei Federal nº 8.987/95

“Art. 29. Incumbe ao poder concedente: (...)

VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;”

Dessa forma, as irregularidades tratadas neste tópico são de responsabilidade solidária do atual Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana, Sr. Cinésio Nunes de Oliveira, e do atual Presidente Regulador da AGER-MT, Sr. Carlos Carlão Pereira do Nascimento, que devem, se assim entenderem, exercer o direito de ampla defesa e contraditório.

## 5. Conclusão.

Em face do acompanhamento simultâneo priorizado por esta Corte de Contas para o exercício de 2013, e considerando o fundado risco de lesão ao bem público: “Rodovia MT-130”; de lesão ao erário dos municípios beneficiados com a arrecadação de ISSQN; de lesão ao erário estadual decorrente do pagamento da “taxa de regulação e fiscalização”; de lesão ao patrimônio e à segurança dos usuários da rodovia pela deficiência na prestação de “serviço adequado”; bem como diante das irregularidades relatadas por meio da presente proposta de Representação de Natureza Interna (p. RNI), **sugere-se** ao Excelentíssimo Conselheiro Relator os seguintes encaminhamentos:

**I – que cite o atual Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana, Sr. Cinésio Nunes de Oliveira, para que, querendo, possa exercer o direito à ampla defesa e ao contraditório referente aos tópicos 3 e 4 desta p. RNI;**

**II – que cite o atual Presidente Regulador da AGER, Sr. Carlos Carlão Pereira do Nascimento, para que, querendo, possa exercer o direito à ampla defesa e ao contraditório referente aos tópicos 3 e 4 desta p. RNI;**

**III – que cite o ex-Secretário de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana, Sr. Arnaldo Alves de Souza Neto, para que, querendo, possa exercer o direito à ampla defesa e ao contraditório referente ao tópico 2 desta p. RNI;**

**IV – aplicar, contra os gestores, Sr. Cinésio Nunes de Oliveira – SETPU e Sr. Carlos Carlão Pereira do Nascimento – AGER, caso mantidas as irregularidades, as penalidades decorrentes de:**

Tópicos 3 e 4 desta p. RNI:

**H \_ 06. Contrato \_ a Classificar (grave)\_ 06. Ocorrência de irregularidades na execução dos contratos (Lei nº 8.666/1993, art. 63; Lei 8.987/1995, art. 31, inciso I).**

**HB 04. Contrato \_ Grave \_ 04. Inexistência de acompanhamento e fiscalização da execução contratual por um representante da Administração especialmente designado (art. 67 da Lei nº 8.666/93 e art. 29, inciso I, da Lei nº 8.987/1995).**

**V – aplicar, contra ex-gestor da SETPU, Sr. Arnaldo Alves de Souza Neto, caso mantidas as irregularidades, as penalidades decorrentes de:**

Tópico 2 desta p. RNI:

**H\_ 05. Contrato\_a Classificar\_05 (grave). Ocorrência de irregularidades na formalização dos contratos (art. 61 e 66 da Lei nº 8.666/1993; art. 3º, parágrafo único, Decreto Estadual nº 2.057/2009; itens 2.3.8.2., 2.3.8.5., 3.5., 3.6., 3.8. 3.11. e 3.11.2. do Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU).**

**VI – determinar aos atuais gestores da SETPU e da AGER que notifiquem a empresa Morro da Mesa Concessionária S/A para que, no prazo de 30 dias, preste “SERVIÇO ADEQUADO” aos usuários da Rodovia MT-130 (trecho sob concessão); com a total “ausência de buracos ou saliências irregulares no leito da**

**estrada”, sob pena de aplicação das medidas sancionadoras, interventivas, extintivas ou rescisórias relacionadas ao descumprimento contratual.**

**VII – determinar aos atuais gestores da SETPU e da AGER que notifiquem a empresa Morro da Mesa Concessionária S/A para que, no prazo de 30 dias, proceda o *“fornecimento e à instalação de equipamentos microcomputador, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de Banco de Dados e/ou Aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas Praças de Pedágio e Auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO”*, sob pena de aplicação das medidas sancionadoras, interventivas, extintivas ou rescisórias relacionadas ao descumprimento contratual.**

**VIII – determinar aos atuais gestores da SETPU e da AGER que notifiquem a empresa Morro da Mesa Concessionária S/A para que, no prazo de 30 dias, apresente o Projeto Executivo de Engenharia e o respectivo orçamento, completos e detalhados, sob pena de aplicação das medidas sancionadoras, interventivas, extintivas ou rescisórias relacionadas ao descumprimento contratual.**

**IX – determinar aos atuais gestores da SETPU e da AGER que procedam o imediato saneamento das irregularidades**

relacionadas à formalização do Contrato e do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão nº 001/2011/00/00-SETPU, em especial, a efetiva participação e subscrição da AGER na análise do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

**X – determinar aos atuais gestores da SETPU e da AGER que encaminhem, para fins de monitoramento da SECEX-Obras, o Projeto Executivo de Engenharia e o respectivo orçamento, completos e detalhados, bem como o “Plano de Negócios da Rodovia” resultante da análise do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.**

**XI – dar ciência ao Ministério Público Estadual do teor deste documento, uma vez que se tem notícia de ações daquele Ministério Público relacionadas ao Contrato de Concessão sob comento.**

É a proposta que ora submetemos.

Cuiabá, 03 de julho de 2013.

**José de Paula Ramos**  
Auditor Público Externo

**Emerson Augusto de Campos**  
Auditor Público Externo

**Adriana L. Preza Borges**  
Técnica de Controle Público  
Externo