

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO ANTONIO AUGUSTO JUNHO ANASTASIA,
RELATOR DO PROCESSO TC N° 006.189/2022-9 NO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO -
TCU.**

PROCESSO TC N° 006.189/2022-9 - REPRESENTAÇÃO

Instrumento Jurídico: Pedido de Suspensão Cautelar

Resumo dos Fatos: Aplicação de reajuste abusivo sobre a tarifa cobrada no contrato de concessão do trecho da BR 060, BR 153 e BR 262 DF / GO / MG, concedido à CONCEBRA.

ELIAS VAZ DE ANDRADE, brasileiro, divorciado, agente político, Deputado Federal, portador da Carteira de Identidade RG n° 1345642 SSP/GO, devidamente inscrito no C.P.F. sob o n° 422.894.401-91, título de eleitor n° 000750421058 Seção 011, zona 001, encontradiço no Gabinete 303 - Anexo IV - Câmara dos Deputados, Palácio do Congresso Nacional, Praça dos Três Poderes, Brasília, DF, CEP 70160-900; e **JORGE KAJURU REIS DA COSTA NASSER**, brasileiro, divorciado, radialista, atualmente exercendo o cargo eletivo de Senador da República pelo Estado de Goiás, inscrito no CPF n° 218.405.711- 87, portador da carteira de identidade n° 39.421.421-3 SSP-SP, título de eleitor n° 037777141090 127ª zona seção 162, encontradiço no Senado Federal Anexo 2 Ala Teotônio Vilela Gabinete 16, Brasília, DF, vêm perante Vossa Excelência apresentar

PEDIDO INCIDENTAL DE SUSPENSÃO CAUTELAR DO SEGUNDO ADITIVO

FIRMADO PELA ANTT E CONCEBRA

pelos fatos de fundamentos expostos a seguir.

1 - DOS FATOS

O Deputado Federal Elias Vaz de Andrade requereu a instauração de procedimento de investigação para apurar o aumento abusivo estabelecido pelo Segundo Termo Aditivo Contratual assinado pela ANTT e a CONCEBRA no dia 18 de fevereiro do corrente ano.

Esta petição é um pedido incidental motivado por novas informações levantadas, em conjunto, pelas assessorias do Deputado Elias Vaz e Senador Jorge Kajuru, que deverá ser juntado e examinado nos autos do processo TC nº 006.189/2022-9.

Por esse motivo, requer o cadastramento do Senador JORGE KAJURU REIS DA COSTA NASSER como um dos proponentes deste processo de investigação.

Basicamente, as assessorias tiveram acesso ao **Processo TC nº 024.813/2017-6**, que tramita nesta Corte de Contas. Nesses autos, há provas do comportamento permissivo que a ANTT apresentou nos últimos dez anos.

As falhas na fiscalização e cumprimento das cláusulas contratuais são a fonte dos problemas vivenciados, hoje, pelos usuários das rodovias federais nos Estados Goiás, Minas Gerais e no Distrito Federal.

Ministro, os reajustes estabelecidos pela ANTT, no dia 18 de fevereiro, trouxeram aumentos de quase 200% nas praças de pedágio. Veja-se.

- **Praça Fronteira (Minas Gerais): 193%;**
- **Praça Goianápolis (Goiás): 168%;**
- **Praça Luz (Minas Gerais): 148%;**
- **Praça Florestal (Minas Gerais): 146%;**
- **Praça Alexânia (Goiás): 137%;**
- **Praça Campo Florido (Minas Gerais): 137%;**
- **Praça Campos Altos (Minas Gerais): 136%;**
- **Praça Prata (Minas Gerais): 132%;**
- **Praça Professor Jamil (Goiás): 131%;**

- **Praça Perdizes (Minas Gerais): 127%;**
- **Praça Itumbiara (Goiás); 125%.**

Nos próximos itens, os fatos serão abordados de forma detalhada.

2 – PROCESSO TC n. 024.813/2017-6 – AUDITORIA COM FOCO NOS REAJUSTES TARIFÁRIOS CONCEDIDOS PELA ANTT ÀS CONCESSIONÁRIA E A INEXECUÇÃO DE OBRAS OBRIGATÓRIAS PREVISTAS CONTRATUALMENTE.

Motivado por uma série de denúncias de irregularidades praticadas pela ANTT no âmbito dos contratos de concessão de rodovias federal, o Tribunal de Contas da União instaurou o processo TC n. 024.813/2017-6 para apurar desvios e prejuízos aos usuários dos serviços.

O processo tem como objetivo, a atuação da ANTT nos processos de revisão das tarifas de pedágio em todas as rodovias federais. É preciso ressaltar que a agência gerencia os contratos de concessões firmados no âmbito do Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe).

O Procrofe foi estruturado em etapas. Internamente, cada etapa possui regramentos similares, mas frequentemente distintos das demais etapas, de modo que naturalmente ocorreu a segmentação dos apontamentos da fiscalização de acordo com cada etapa do programa de concessão.

O escopo da auditoria é a concessão dos reajustes tarifários às concessionárias ao longo dos anos e os atrasos e inexecuções dos investimentos obrigatórios. **Destaca-se que o TCU realizou um estudo amplo de todos os contratos e não apenas caso em tela, no entanto, a análise da 3ª etapa abarca o caso da CONCEBRA.**

Nos autos há os seguintes documentos produzidos pela área técnica do TCU.

- **Relatório de Fiscalização emitido no dia 23 de novembro de 2018, assinado pelos servidores Anderson Cunha Rael e Fabiano Meireles Andrade;**
- **Relatório de Auditoria emitido no dia 28 de junho de 2020 pelo servidor Walisson A. C. de Almeida;**
- **Pronunciamento da Unidade, Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, assinado pelo Diretor Fábio Augusto de Amorim no dia 08 de julho de 2020.**

Este item utilizará os achados e constatações apontadas pelos técnicos nas peças descritas acima. As constatações serão abordadas a seguir.

A concessão da CONCEBRA faz parte da 3ª Etapa do Procrofe. Uma das características presentes nos contratos que integram essa fase é a existência de elementos que levam ao incremento ou desconto nos valores das tarifas, sempre motivados por ações, omissões ou ineficiência na prestação dos serviços. Os mecanismos redutores e incrementadores são os Fatores C, D, Q e X, que são usados para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro.

Dos mecanismos mencionados acima, o Fator D se sobrepõe aos demais por atuar diretamente na defesa dos usuários frente aos desequilíbrios. Trata-se de um desconto percentual aplicado sobre a tarifa de pedágio quando a concessionária atrasa ou não executa investimentos contratuais, ou quando a prestação dos serviços está abaixo dos parâmetros de desempenho e qualidade.

Em sua auditoria, o TCU encontrou irregularidades nas revisões tarifárias, bem como falhas e atrasos na aplicação do Fator D, mesmo diante de claras inexecuções contratuais. Para a equipe técnica, houve prejuízo aos usuários, uma vez que as concessionárias continuaram cobrando a tarifa mesmo sem executar as obras

destinadas à ampliação da capacidade, melhorias e segurança, ou seja, intervenção que beneficiariam diretamente a sociedade.

Insta destacar que este processo ainda não foi concluído e continua em tramitação na Corte de Contas.

Abaixo há a transcrição de um trecho do relatório de fiscalização elaborado pelos servidores Anderson Cunha Rael e Fabiano Meireles Andrade no dia 28/11/2018. Veja-se.

(...)

O primeiro dos três achados consiste na aplicação incorreta do “Desconto de Reequilíbrio” ou “Fator D”, mecanismos de redução da tarifa básica de pedágio utilizados quando ocorrem atrasos na execução de investimentos ou quando os parâmetros de desempenho contratuais não são atingidos pela concessionária. Estes descontos são expedientes previstos nos contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe), bem como na concessão administrada pela ViaBahia.

*Identificou-se que, apesar de os contratos estabelecerem que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio / Fator D deveria ocorrer de forma imediata, transcorre substancial interstício temporal entre o fato gerador do desconto (atraso de investimentos ou descumprimento de parâmetros) e a efetiva diminuição tarifária correspondente. **Isso resulta em tarifas mais elevadas a serem pagas pelos usuários. Em relação às revisões tarifárias mais recentes, estima-se que a ANTT deixou de aplicar descontos da ordem de até 14%.***

Constatou-se, também, que não estão sendo aplicados os descontos relativos ao não atingimento dos parâmetros nos segmentos rodoviários que deixaram de ser construídos pelas concessionárias, isto é, as empresas estão sendo remuneradas

como se estivessem mantendo em perfeito estado o pavimento e a sinalização de trechos rodoviários que sequer existem.

Ainda em relação à aplicação do Fator D, realizou-se uma análise individualizadas da incidência do desconto nas concessões da 3ª Etapa. Foram apontadas diversas falhas nas revisões realizadas pela ANTT, que resultaram, também, em valores de tarifa de pedágio acima do devido, segundo as próprias regras contratuais.

A auditoria constatou irregularidades na atuação da ANTT, pois esta deixou de aplicar ou retardou a efetividade dos descontos do Fator D. Essa conduta permissiva trouxe prejuízos aos usuários e o recebimento de tarifa de pedágio acima do devido, ampliando o lucro das concessionárias.

O caso da CONCEBRA não é diferente dos outros contratos da 3ª Etapa, pelo contrário, é mais abusivo e lesivo, pois a empresa deixou de executar as obras e em fevereiro foi premiado com aumentos de quase 200% na tarifa.

Por sua vez, o relatório de auditoria confirmou os achados listados no relatório de fiscalização transcrito acima. Veja-se.

(...)

EXAME TÉCNICO

Achado I - Desequilíbrio econômico-financeiro decorrente da não aplicação dos descontos tarifários contratuais

*6. Situação encontrada - Quanto ao primeiro achado, apontou-se a não observância dos regramentos contratuais relativos à aplicação de descontos tarifários (desconto de reequilíbrio ou fator D) por descumprimentos das obrigações das concessionárias nos contratos da 3ª etapa do Procrofe (Eco101, MGO, Via040, CRO, MSVia e **Concebra**), bem como na concessão administrada pela ViaBahia. Em suma, **constatou-se que a Agência não vem realizando, nos moldes previstos nos contratos, os descontos nas***

tarifas de pedágios referentes às inexecuções de obras e ao não atendimento dos parâmetros de desempenho (peça 160, p. 11-32).

Como visto acima, a ANTT foi benevolente com as concessionárias e permitiu que elas trouxessem prejuízos ao usuário, que é a parte mais frágil da relação. Ademais, essa postura ineficaz e pró-concessionário foi confirmada pelos técnicos do TCU.

Diante desses documentos, fica provado que os descontos realizados pelas Deliberações nº 964/2019 e 303/2020 foram resultado da atuação firme do TCU e não de uma mudança de entendimento da ANTT, pelo contrário, a agência se viu obrigada a aplicar os descontos por medo de sanções e a responsabilização pelos valores cobrados dos usuários indevidamente.

O grande problema, Excelência, é que, no dia 18 de fevereiro de 2022, a ANTT decidiu dar um **presente de despedida** à Triunfo **CONCEBRA**. O prêmio oferecido pela agência não é uma lembrancinha, mas sim reajustes de **193%, 168%, 148%, 146%, 137%, 131%, 127% e 125%** sobre a tarifa cobrada dos usuários no Estado de Minas Gerais e Goiás pelos próximos 20 meses.

Ora, a CONCEBRA passou oito anos descumprindo e menosprezando as obrigações contratuais, deixou de executar mais 90% das obras obrigatórias, após tudo isso, a agência concedeu um reajuste que supera os 130%. Com todo respeito, estamos diante de uma “presente de despedida”, visto que não há outro adjetivo para qualificar tal fato. Lamentavelmente, quem vai pagar é o usuário.

3 – A COBRANÇA ABUSIVA E PREJUÍZO AO USUÁRIO E AO PATRIMÔNIO DA UNIÃO.

É sabido que a prestação de serviços, quando se enquadra aos critérios estabelecidos pela Lei nº 8.987/95, há uma relação jurídica triangular, ou seja, o Poder Concedente transfere a prestação do serviço ao concessionário e este o presta ao usuário que o remunera com a tarifa.

Essa espécie é, sem dúvida, dentre todas as formas de contratação, a mais vantajosa para o Estado, visto que não utiliza recursos o orçamento, fazendo com que o usuário suporte todos os custos do negócio, inclusive as obras de melhoria e capacidade.

O usuário é a parte mais frágil desse triângulo, pois é hipossuficiente frente ao Poder Concedente e o concessionário que, em regra, é uma grande corporação econômica.

No caso em tela, o usuário foi duramente explorado durante oito anos pela CONCEBRA, consumiu serviços de baixa qualidade, não usufruiu de nenhuma das obras de melhoria e ampliação, mas, mesmo assim, Poder Concedente foi parcial e benevolente frente as lesões sofridas, chegando ao ponto de dar um reajuste vultuoso a uma concessionária que descumpriu e menosprezou as obrigações contratuais desde a assinatura.

Abaixo estão as principais obras de investimento obrigatórias que deveriam ter sido realizadas.

- **Duplicação de trechos: previa a obrigação de duplicação de quase 650 KM;**
- **Faixas Adicionais: previa a construção de 45KM;**
- **Contorno de Goiânia: Essa obra retiraria a BR 153 de dentro do perímetro urbano de Goiânia e Aparecida de Goiânia. Trata-se de uma obra de grande importância, pois desafogaria o trânsito da Região Metropolitana com o desvio do fluxo. O contorno teria aproximadamente 30KM de extensão.**
- **Vias Marginais: construção de 36KM;**
- **Acessos: construção de 11 acessos;**
- **Interseções Diamante (espécie dia viadutos): construção de 55 equipamentos;**
- **Interseções Trombeta (espécie dia viadutos): construção de 19 equipamentos;**
- **Passarelas: construção de 38;**
- **Trevos: construção de 6;**

- **Retornos: construção de 4:**

Cabe a ANTT garantir o cumprimento das cláusulas contratuais. Tal obrigação está claramente prevista no art. 29, VI, da Lei nº 8.987/195. Veja-se.

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

(...)

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

Nos termos da Cláusula Quarta do Segundo Termo Aditivo, porém, a ANTT e a CONCEBRA acordaram a retirada da obrigação de realização das obras descritas acima. Veja-se.

CLÁUSULA QUARTA

DA SUSPENSÃO DAS OBRIGAÇÕES DE INVESTIMENTOS

4.1 Durante a vigência do presente Termo Aditivo, ficam suspensas as obrigações de investimentos constantes do CONTRATO DE CONCESSÃO ORIGINÁRIO não previstas no Anexo I deste Termo Aditivo.

4.2. Durante a vigência deste Termo Aditivo, a não execução das obrigações de investimentos constantes do CONTRATO DE CONCESSÃO ORIGINÁRIO e não previstas no Anexo I deste Termo Aditivo não ensejará:

(i) a aplicação de penalidades, sem prejuízo da validade das penalidades cujo fato gerador seja anterior à data de sua eficácia; e

(ii) a incidência de multas moratórias e o cômputo do respectivo prazo

Nos termos da cláusula treze, o aditivo terá validade de 24 meses contados do Decreto nº 10.864/2021, que foi publicado em novembro. A mesma cláusula prevê a possibilidade de prorrogação do aditivo. Ora, 2022 é um ano eleitoral e conturbado, é quase

certo que a ANTT não conseguirá realizar uma licitação. Por outro lado, 2023 é o primeiro ano de um novo mandato presidencial, portanto toda a Administração Federal passará por ajustes e readequações. Diante disso, as chances de existir uma prorrogação são consideráveis e o usuário continuará sendo onerado e não usufruirá das obras de melhoria.

Segundo o Diretor-Geral da ANTT o reajuste de quase 200% é necessário para que a CONCEBRA realize obras de recuperação do pavimento das rodovias no prazo supracitado. O fato de se conceder um reajuste abusivo para que uma empresa inadimplente realize as obras que não realizou em oito anos é um disparate.

Ante ao exposto, Ministro, requer a suspensão cautelar do Segundo Aditivo Contratual frente a sua abusividade e a ineficiência da ANTT.

3 – A JUSTIFICATIVA APRESENTADA PELO DIRETOR-GERAL DA ANTT À IMPRENSA

No dia 06 de abril de 2022 (quarta-feira), o Diretor-Geral da ANTT, Rafale Vitale Rodrigues, concedeu uma entrevista ao Jornal O Popular, veículo que pertence ao Grupo Anhanguera, filiado da Rede Globo nos Estados de Goiás e Tocantins.

O Diretor-Geral esclareceu que a Triunfo Concebra está proibida de participar do novo leilão. A justificativa apresentada por Vitale para os reajustes abusivos, no entanto, nos trouxe indignação. Abaixo estão transcritas as falas do diretor.

*“É uma situação extraordinária. O contrato já foi interrompido. Estamos vivendo um momento de transição. Foi uma modelagem que não deu certo e **estamos em um processo de devolução amigável.** Ela vai estar proibida de participar do novo leilão “.*

(..)

*“**O pavimento está em péssimas condições. Por isso, tem que haver um ajuste na tarifa, para que o pavimento retome as condições, para que possamos ter um novo leilão,** com uma nova concessionária entrando e tendo condições de entregar tudo que havia sido prometido naquele primeiro leilão”.*

Ministro, essa declaração confirma todos os fatos narrados neste processo, pois o Diretor-Geral admitiu que a CONCEBRA **não realizou a conservação e manutenção da pista com o pedágio cobrado dos usuários ao longo dos oito anos e deixou o pavimento em “péssimas condições”**.

Ademais, após tudo isso, a ANTT concedeu os reajustes para que a empresa realize a recuperação do pavimento. Ora, isso é surreal, pois a **empresa não realizou a manutenção adequada desde o início da concessão, será que ela vai realizar em 20 meses?**

Abaixo está o link de acesso à matéria jornalística.

<https://opopular.com.br/noticias/cidades/triunfo-concebra-est%C3%A1-proibida-de-participar-de-novo-leil%C3%A3o-diz-diretor-geral-da-antt-1.2433663>

A rodovia está em péssimas condições, mas isso ocorreu por omissão da concessionária, visto que o pedágio foi cobrado regularmente desde o dia 27 de junho de 2015 até agora. Além disso, a CONCEBRA, conforme auditoria realizada pelo TCU, recebeu valores indevidos por atrasos na aplicação do Fator D.

Vale destacar que a equipe técnica do Tribunal de Contas da União, por meio do relatório de auditoria dia 28 de junho de 2020 pelo servidor Walisson A. C. de Almeida, página 4, já havia detectado falhas nos procedimentos adotados pela ANTT na fiscalização das obras de conservação e manutenção das rodovias concedidas. Segundo os analistas, a fiscalização se resumia, exclusivamente, aos relatórios de monitoração produzidos pelas próprias concessionárias, ou seja, não havia fiscalização. Veja-se.

6.7. O relatório final foi emitido em 10/4/2020, sendo pertinente trazer à baila o resumo conclusivo dos achados relacionados às falhas decorrentes de conflito de interesses na avaliação dos parâmetros de desempenho contratuais (TC 010.222/2019-7, peça 352, p. 146-150):

790. Ressalta-se que o acompanhamento da **frente de recuperação e manutenção do pavimento, por parte da ANTT**, encontra-se restrito à avaliação dos parâmetros de desempenho previstos nos contratos de concessão, uma vez que os **projetos de engenharia não são avaliados nem a execução das obras é fiscalizada e atestada**. Porém, **esse controle finalístico é extremamente frágil e burocrático, pois se limita a verificar se os parâmetros de desempenho apresentados nos relatórios de monitoração entregues pelas concessionárias** situam-se dentro dos valores de referência estabelecidos contratualmente. [§§ 151-236 do relatório]

Diante do histórico da CONCEBRA, fica claro que ela receberá o implemento trazido fixado no aditivo, não vai realizar as ações de manutenção que deveriam ter realizadas anteriormente e entregará as rodovias, novamente, **em péssimas condições** para a próxima concessionária.

Tais fatos comprovam que a agência não está preocupada com o usuário e as declarações do Diretor-Geral são a prova disso. Novamente, o Segundo Termo Aditivo é, para nós, um **presente de despedida** e não uma solução para o problema.

Ante ao exposto, não há outra saída senão a suspensão cautelar desse instrumento contratual.

4 – PEDIDO DE SUSPENSÃO CAUTELAR DOS VALORES FIXADOS NO SEGUNDO ADITIVO CONTRATUAL FIRMADO PELA ANTT E A CONCEBRA

Senhor Ministro, os apontamentos feitos pela equipe técnica do TCU nos autos do processo TC n. 024.813/2017-6 somados aos fatos apresentados nessa

representação fornecem os subsídios e a verossimilhança necessários para sustentar uma suspensão cautelar.

Primeiramente, está comprovado que a empresa deixou de executar mais de 90% das obras de ampliação e melhoria das Rodovias. Também está comprovado que não realizou as ações de conservação e manutenção do pavimento.

Sobre a conservação e manutenção, nas palavras do Diretor-Geral da ANTT, o pavimento está em péssimas condições. Ocorre que há apontamentos feitos pela unidade técnica do TCU no mesmo sentido ainda em 2018 (relatório de fiscalização, processo TC n. 024.813/2017-6), ou seja, problemas na fiscalização dos parâmetros de qualidade.

As obras de investimento não foram realizadas, mas o pedágio foi cobrado regularmente. Argumentos jurídicos surgem e ressurgem, porém não são capazes de apagar a realidade fática, ou seja, o patrimônio público e a sociedade foram lesionados.

A consequência do comportamento benevolente, omissivo e irresponsável da ANTT durante oito anos está materializada no Segundo Aditivo Contratual, onde uma empresa transgressora, que lesou os usuários, é premiada com um reajuste de quase 200%.

Desde 2017, o TCU vem alertando e cobrando soluções para a falta de eficácia e eficiência do Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe), especialmente para a falta de aplicação do Fator D, mas nada foi feito até o momento.

Novamente, a ANTT optou em lançar o prejuízo sobre a ponta mais frágil da relação, os usuários. A “solução” encontrada pela agência para encerrar o contrato de forma amigável é a pior possível, além de surreal, pois colocou ainda mais recursos no caixa de uma empresa inadimplente para “supostamente” recuperar as condições do pavimento.

No mundo real, a credibilidade é essencial em todos os aspectos da convivência humana, não há exceções. O histórico de irregularidades, abusos e inadimplências da CONCEBRA não a torna digna de um novo voto de confiança. É certo

afirmar que as tais obras de recuperação do pavimento não serão realizadas a contento. Ademais, a equipe técnica do TCU constatou que a ANTT não é capaz de fiscalizar os parâmetros de desempenho e qualidade.

O arranjo trazido pelo aditivo, portanto, interessa apenas a CONCEBRA e não atende o interesse público. Diante disso, os argumentos apresentados nesta peça são verossímeis e a fumaça do bom direito está presente no caso.

De outro lado, o perigo da demora está materializado, pois, neste exato momento, os usuários estão pagando a tarifa com reajustes gigantescos.

Abaixo há uma tabela dos aumentos nas praças de cobrança localizadas no Estado de Goiás.

QUADRO DOS AUMENTOS EM GOIÁS	
PRAÇA	TOTAL DE REAJUSTE
GOIANÁPOLIS	168%
ALEXÂNIA	137%
PROFESSOR JAMIL	131%
ITUMBIARA	125%

Abaixo há uma tabela dos aumentos nas praças de cobrança localizadas no Estado de Minas Gerais.

QUADRO DOS AUMENTOS EM MINAS GERAIS	
PRAÇA	TOTAL DE REAJUSTE
FRONTEIRA	193%

LUZ	148%
FLORESTAL	146%
CAMPO FLORIDO	137%
CAMPOS ALTOS	136%
PRATA	132%
PERDIZES	127%

Observa-se que a Praça de Cobrança de Fronteira, no Estado de Minas Gerais, apresentou o maior aumento entre todos, 193%. Um aumento de quase 200% é surreal em período de crise financeira.

Abaixo há uma tabela de detalhamento dos novos valores.

TABELA DE TARIFAS		TARIFAS DE PEDÁGIO DA TRIUNFO CONCEBRA EM VIGOR A PARTIR DE 03/04/2022*			
		CATEGORIA			
PRAÇAS		 MOTOCICLETAS	 AUTOMÓVEL	 CAMINHÃO E ÔNIBUS	 EIXO ADICIONAL (COMERCIAL)
Goiás	Alexânia (BR-060 - km 43,1)	3,45	6,90	13,80	6,90
	Goianápolis (BR-060 - km 107,9)	2,55	5,10	10,20	5,10
	Professor Jamil (BR-153 - km 553,1)	3,70	7,40	14,80	7,40
	Itumbiara (BR-153 - km 685,8)	4,50	9,00	18,00	9,00
Minas Gerais	Prata (BR-153 - km 127,9)	3,95	7,90	15,80	7,90
	Fronteira (BR-153 - km 227,9)	2,35	4,70	9,40	4,70
	Florestal (BR-262 - km 389,4)	3,20	6,40	12,80	6,40
	Luz (BR-262 - km 512,85)	3,35	6,70	13,40	6,70
	Campos Altos (BR-262 - km 600,8)	3,55	7,10	14,20	7,10
	Perdizes (BR-262 - km 726,9)	4,20	8,40	16,80	8,40
	Campo Florido (BR-262 - km 863,5)	3,45	6,90	13,80	6,90

VALORES EXPRESSOS EM REAIS
*Conforme termo aditivo nº 002, referente ao edital nº 004/2013 da ANTT.

Tabela produzida pelo Portal de Notícias G1, da Rede Globo.

Os novos valores estão sendo cobrados desde o dia 03 de abril, portanto a lesão aos usuários está acontecendo. Isso por si só demanda a suspensão do aditivo.

Ante ao exposto, é necessário que a eficácia do Segundo Aditivo Contratual seja suspensa liminarmente e que os valores estabelecidos na Deliberação nº 48, de 01 de fevereiro de 2022, ANTT, sejam restabelecidos.

5 – DOS PEDIDOS

Ante ao exposto, requer o cadastramento do Senador Jorge Kajuru como um dos proponentes do processo TC N° 006.189/2022-9 – REPRESENTAÇÃO.

Requer a juntada e tramitação desta petição na forma de pedido incidental de suspensão cautelar.

Por fim, **requer a suspensão da eficácia do Segundo Aditivo Contratual cautelarmente e o restabelecimento da vigência dos valores estabelecidos na Deliberação ANTT nº 48, de 01 de fevereiro de 2022, até o julgamento do mérito.**

Nesses termos requer provimento.

Goiânia, 06 de abril de 2022

Elias Vaz de Andrade

Deputado Federal pelo PSB/GO

JORGE KAJURU REIS DA COSTA NASSER

Senador pelo PODEMOS/GO

