

Pedágios Síntese = Menor Tarifa X Híbrido junho de 2020

- Em 2007 o Ministério dos Transportes lançou algumas licitações pelo tradicional modelo do “quem dá mais” pela concessão, houve uma forte mobilização que levou ao recolhimento das licitações, as quais foram retomadas em 2008 adotando o critério de menor tarifa proposta pela CTLOG do MAPA. Algum tempo depois foi adicionado o chamado de “gatilho de tráfego” para implantação paulatina dos investimentos, aprimoramento que os racionalizou.
- Sob o pretexto de que o modelo de menor tarifa foi um fracasso, o Minfra inventou recentemente um modelo que denomina **Híbrido**.
- Mas o que ocorreu nas licitações de 2008 bem como em anteriores, é que elas tiveram diversos problemas tais como: graves defeitos de projetos, contagem de tráfego, licenciamentos ambientais (Serra do Cafezal na BR 116 em SP **levou 12 anos**), falta de capacidade econômica de ganhadores, desproporcionais valores de outorga, insuficiência e qualidade de garantias, e, casos de desvios de diversas naturezas, levando a que várias empresas fizessem acordos de leniência e reduzissem tarifas em condenações judiciais. **Logo, o problema não foi do modelo de pedagiamento, mas sim da Gestão Pública**, entretanto o Minfra insiste no argumento e quer passar ao modelo Híbrido.
- A nova fórmula **parte de um preço referencial (orçamento teórico) de pedágio fixado como é usual e, valor de concessão zero**.
- A disputa se dá com duas variáveis básicas: **a) quem oferece a maior redução com base no preço referencial fixado, mas até um restrito limite** como ocorre no exemplo abaixo fixado em **12%**; **b) em caso de empate a disputa será no sistema de quem dá mais em valor de outorga**, dinheiro que terá de ser **transferido para o Tesouro e, assemelhando-se a mais um tributo sobre a sociedade**.
- É óbvio, que esta fórmula já embute nos preços fixados uma margem para taxa de retorno que remunera o ganhador, mas ao permitir que na segunda fase sejam oferecidos ágios/outorgas, vem a pergunta: o ganhador vai perder esse valor? Claro que não, de alguma forma ou ele já está incorporado, ou vai incorporar nos preços cobrados dos usuários. Talvez isto se dê posteriormente em **propostas de reequilíbrio financeiro**.
- **Adicionalmente**, está previsto que se houver **empréstimo externo** tomado pelo Concessionário (vencedor), terá a constituição de um **fundo (hedge) para garantir eventuais variações cambiais onerosas**. Este fundo inédito será constituído adicionando-se um valor aos pedágios, ou seja, mais um aumento no preço para o usuário. Daí vem uma pergunta, **se não houver perda cambial, este adicional será devolvido a cada um dos que já pagaram os pedágios ?** Isto deixa claro, que os cálculos do preço já englobam **custos e riscos que foram transferidos do empreendedor para o usuário**.
- **Vejamos como exemplo** a proposta **Modelo Híbrido** levada à Audiência das BRs 153/414/080 – TO/GO num trecho ao Norte de Brasília com aproximadamente 850km, onde foram colocados os Valores de Referência dos preços de pedágios **por 100/km de R\$ 11,31** nas vias de pista simples e **R\$ 14;70** nas de pistas duplas.
- Fazendo a conta desse desconto máximo de 12%, os pedágios seriam: **R\$ 9,96 nas vias de pista simples e R\$ 12,94 nas de pistas duplas**.
- Para comparação, avaliamos que pelo modelo anterior de “menor preço”, **na pior das hipóteses teria valores de R\$ 7 e R\$ 9** respectivamente, considerando as condições das vias em pauta e seu volume de tráfego.
- Mais comparações, no caso das concessões da Rodovia de Integração do Sul (RIS) e da BR 364/365 /MG/GO em 2019, os **deságios registrados na licitação foram de 40,53% e de 33,14%** respectivamente.
- Recentemente em fevereiro/2020, na disputa da BR 101 com **preço de referência de R\$ 5,18**, aplicada a fórmula Híbrida mencionada na BR 153 com desconto de até 12%, seria perto de **R\$ 4.50 por 100/km**, mas como prevaleceu a nossa modelagem

de menor preço - CTLOG de 2007/2018, **resultou numa tarifa de R\$ 1,97 por 100/km**. O certame foi vencido por um forte Grupo Empresarial do ramo.

- **Ressaltamos que o modelo de menor tarifa já representou para o agronegócio e também outros setores, uma economia de vários “bilhões de reais”, mas mais importante, repete-se a cada ano e, alavanca a competitividade brasileira na disputa de mercados internacionais.**

- **O que se propõe na CTLOG é:** projetos técnicos adequados, implantação das melhorias paulatinamente em função do volume de tráfego = gatilho, garantias fortes e comprometendo as pessoas físicas dos Concessionários, licenciamentos prévios e, licitação por menor tarifa para os usuários.

- **Adiante colocamos 2 slides, registrando os efeitos micro e macro econômicos.** No primeiro ressaltamos que pelo **modelo anterior realizamos o mesmo projeto com um investimento menor para o empreendedor e para a sociedade**, assim resulta em menores tarifas e menor custo social.

- **As Entidades da CTLOG não estão contestando detalhes técnicos de engenharia no aprimoramento dos projetos, os quais são bem vindos**, mas rejeitam integralmente as mudanças para o Modelo Híbrido conforme formalizado à Ministra da Agricultura.

De nossa parte reiteramos a preocupação com **mudanças num modelo que deu certo**, que recentemente vem sendo aperfeiçoado, reduz custos logísticos e é uma conquista da sociedade/ CTLOG na luta para o aumento da competitividade do AGRO.
L. A. Fayet

RODOVIAS OBSERVAÇÕES

- **CRITÉRIOS DE LICITAÇÃO - R\$ por 100 km**
- **Menor tarifa** = Licitações pós 2008 cerca de R\$ 5,00
(ex: BR 116, BR 376, RS/2018 = R\$ 7,50, BR/ 101 RS = R\$ 1,97)
- **ou**
- **Modelo Híbrido** – ex: BR 153/414/080- TO/GO
- **Total 850km – muito grande, ideal dividir por 3**
- Preços Ref.= dupla R\$ 14,70 simples R\$ 11,31
- **Licita desconto de até 12% empatou, vai para maior lance de outorga = vai para o Tesouro**
- Hedge para financiamento externo

COMPARAÇÕES de MODELOS



	MP =Menor preço	HB = Híbrido
• Implantação física	igual	igual
• Competitividade/preço	reduz tarifas	aumenta cerca dobro/MP
• Custo benefício País	menor inv. = meta	maior inv. = meta
•	menor custo social	maior custo social
• Custo p/ usuário	menor	maior/ embute outorga
• Equilíbrio financeiro	ponto menor	ponto maior
• Risco de capital	menor/mais competidores	maior/campeões
• Resultado licitação	livre desconto/ base	só -12% / base
		saldo cobre outorga e lucro
• Outorga	zero	vai Tesouro /tipo tributo/OGU
		+ lei + burocracia + custo social
Hedge	zero	adicional pago pelo usuário

OBSERVAÇÕES GERAIS VALEM PARA QUALQUER MODELO



MP =Menor preço ou HB = Híbrido

- Implantação física igual
- qualidade dos projetos
- gatilhos de tráfego/melhorias
- licenciamentos oficiais prévios
- **Garantias – prévias à assinatura, fortes e de alta liquidez, ficha limpa.**
- Tamanho dos trechos -referência 200 km = estímulo à construção civil = entrada de novos consórcios e redução de riscos
- **Rever regras de tributação, auditoria de tráfego, caducidade, relicitação revisão contratual**
- Modelos de Audiências
- **Exigir que as Autoridades cumpram suas missões institucionais com todo o rigor, mas em defesa dos usuários.**
- **RODOVIAS: O CAMINHO DO DIREITO DE IR E VIR**

CARTA ANUT = CÓPIA

Ref. 1.029/19 Rio de Janeiro, 01 de outubro de 2019.

Ilmo. Sr. Diogo Mac Cord de Faria Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia

Prezado Secretário,

A ANUT vem agradecer a oportunidade de expor seus conceitos e premissas para o modelo de concessão da BR 381/262/MG/ES, em reunião nesta Secretaria no dia 12/09 próximo passado. Ressalto a elevada qualidade técnica de sua equipe - Gabriel Fiúza – Subsecretário de Regulação e Mercado, Edson Sobrinho – Coordenador-geral de Logística e Gabriel Valderrama – Analista de Infraestrutura, que proporcionou um debate de alto nível e de boas conclusões sobre as práticas regulatórias em construção.

Quero aqui fazer referência aos processos das concessões da Rodovia de Integração do Sul (RIS) e da BR 364/365 /MG/GO, os quais, a nosso ver, obtiveram relativo êxito em seus propósitos de parceria.

Os respectivos deságios de 40,53% e de 33,14% propostos pela CCR e ECORODOVIAS em seus lances vencedores - grupos empresariais competentes e sólidos -, demonstraram a confiança na Economia Brasileira e na modelagem financeira estabelecida para estes processos de parceria.

Este Modelo baseado na Menor Tarifa, além de ser o adequado para as políticas públicas lastreadas na Competitividade, foi objeto de audiências públicas na ANTT e no próprio TCU, recebendo importantes contribuições, mas que ao final se tornou paradigma de sucesso com a aprovação dos usuários e dos órgãos de controle. Portanto, é um Modelo testado e aprovado pelo mercado.

A busca por maior competitividade, baseada em estratégias de investimentos que propiciem maior eficiência e menor custo logístico, como apregoa o Ministério da Economia, é profissão de fé da ANUT e seus Associados, com a qual concordamos integralmente.

Assim, Senhor Secretário, ao mesmo tempo que nos regozijamos pelo sucesso do leilão, sugerimos a continuidade de aplicação deste mesmo Modelo de Menor Tarifa para os processos de concessão das demais rodovias do programa governamental – BR 101/SC, BR 153/GO/TO, BR 381/262/MG/ES e BR 163/MT/PA.

A ANUT, como sempre, se coloca à disposição para debater e contribuir ao processo de melhoria da eficiência e produtividade da logística brasileira.

Atenciosamente, Luis Henrique Teixeira Baldez - Presidente Executivo

Av. Rio Branco, nº 181 sala 3503 – Centro Rio de Janeiro / RJ - CEP 20.040-007
www.anut.org.br anut@anut.org.br - 21 2532-0503

PEDÁGIO SERÁ PRINCIPAL PAUTA NA ASSEMBLEIA EM 2021

Deputado Luiz Claudio Romanelli (PSB)..

O deputado Luiz Claudio Romanelli (PSB), primeiro secretário da Assembleia Legislativa do Paraná, afirmou nesta terça-feira, 17, que o fim dos contratos e o novo modelo de pedágio será uma das principais pautas em debate na Assembleia Legislativa em 2021. Em entrevista a Gilson Aguiar na CBN Maringá, Romanelli reforçou a preocupação com o modelo que será utilizado na licitação das novas concessões.

“Na minha opinião, é a pauta mais importante dessa legislatura. Um tema estadual, que impacta em toda a economia do Paraná e com reflexos para as próximas décadas”, disse o deputado que integra a Frente Parlamentar sobre o Pedágio na Assembleia.

A cobrança de pedágio em 2,5 mil quilômetros no Anel de Integração iniciou em 98 e termina ao final de 2021. O governo federal estuda licitar 3,8 mil quilômetros de estradas federais e estaduais em oito lotes.

Modelo - O debate central, alerta Romanelli, está na modelagem da licitação. Os deputados estaduais e federais, além de representantes do setor produtivo, defendem que a escolha dos vencedores seja pelo critério de maior desconto na tarifa, enquanto que a proposta sinalizada pelo Governo Federal é uma concorrência híbrida, onde ganha a empresa oferece um desconto pré-fixado e um valor em dinheiro. “Não faz sentido trazer para o Paraná um modelo diferente. Eles (União) falam em modelo híbrido do pedágio, criar uma taxa de outorga, ou seja, consideram que nós paranaenses somos cidadãos de segunda categoria, ao invés de um sistema nacional que está sendo utilizado hoje, que é o do menor preço e tarifa”, alertou.



Ofício nº 072/2020 – GAB

Brasília, 15 de setembro de 2020.

Ao Excelentíssimo Senhor
TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro da Infraestrutura
Brasília/DF

No ano de 1995, o ESTADO DO PARANÁ iniciou o Programa de Concessão da Malha Rodoviária estadual, com vistas a conceder a exploração de suas rodovias para o setor privado, sendo que a remuneração dar-se-ia por meio da cobrança de tarifa de pedágio.

Essa alternativa foi pensada como uma solução para a manutenção e conservação da malha rodoviária, ampliação da capacidade de tráfego e execução de obras importantes de infraestrutura, sendo selecionados inicialmente aprox. 2.400 (dois mil quatrocentos) quilômetros que integrariam o chamado “ANEL DE INTEGRAÇÃO”.

As rodovias que fizeram parte do programa foram divididas em seis lotes, com extensões diversas. Os lotes contemplavam também rodovias federais, as quais compunham a maior parte da malha rodoviária de cada lote, sendo sua concessão aprovada pela Lei nº 9.277/96 e regulamentada pela Portaria do Ministério dos Transportes nº 368, de 11/09/1996, que autorizava a UNIÃO a delegar aos Municípios, Estados e Distrito Federal, pelo prazo de até 25 anos, prorrogáveis por igual período, a exploração das rodovias federais.

Em 25 de outubro de 1996, a UNIÃO e o ESTADO DO PARANÁ firmaram os Convênios nº 2, 3, 4, 5, 6 e 7, de 1996, por intermédio dos quais foram delegadas ao Estado do Paraná a exploração das rodovias federais integrantes dos seis lotes, pelo prazo de 25 anos. Para a concessão de exploração desses trechos foram realizadas concorrências internacionais pela Secretaria de Estado dos Transportes do Paraná (Editais 01/96 a 06/96), sendo posteriormente firmados os respectivos contratos de concessão de obras públicas em 1997. Os contratos foram firmados em 14/11/1997 para vigerem por 24 anos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Toninho Wandscheer - PROS / PR

A opção adotada à época foi de realizar uma Concorrência Internacional na modalidade de **Concessão Onerosa**, sendo que a onerosidade ficaria caracterizada pela conservação de 3.000 (três mil quilômetros) de rodovias vicinais, sem pedágio, que dão acesso ao chamado Anel de Integração. Entretanto, as empresas que participaram da concorrência, entabularam um “acordo” pelo qual reduziram a obrigatoriedade para apenas 300 (trezentos) quilômetros, em detrimento do usuário e do Estado do Paraná.

Os lotes restaram assim distribuídos:

Lote	Rodovia	Concessionária	Contrato/Aditivos
1	Londrina/Ourinhos – Londrina/Sertãoópolis	ECONORTE	71/97 – Termo aditivo de alteração unilateral/1998 14/2000 – 34/2002 - 272-2014 - 5º Termo aditivo - 6º Termo aditivo
2	Maringá/Cascavel	VIAPAR	72/97 – Termo aditivo de alteração unilateral/1998 15/2000 – 32/2002 - 193-2014 - 141-2015 Prot. nº 14.196.351-1 - 2016 5º Termo Aditivo
3	Guarapuava/Cascavel/Foz do Iguaçu	RODOVIA DAS CATARATAS	73/97 – Termo aditivo de alteração unilateral/1998 - 16/2000 – 87/2002 - 4º Termo Aditivo
4	Araucária/ Guarapuava	CAMINHOS DO PARANÁ	74/97 – Termo aditivo de alteração unilateral/1998 - 17/2000 – 86/2002 - Termo aditivo específico



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Toninho Wandscheer - PROS / PR

			n.144-2015 5º Termo - 6º Termo aditivo
5	Curitiba/Apucarana – Curitiba/Sengés	RODONORTE	75/97 – Termo aditivo de alteração unilateral/1998 - 18/2000 – 33/2002 -
6	Curitiba/Litoral do Estado	ECOVIA	76/97 – Termo aditivo de alteração unilateral/1998 19/2000 – 104/2002 - 112-2015 - 5º Termo aditivo

Em 20 de junho de 1998 as cobranças de pedágio tiveram início.

No dia 15 de julho de 1998, 24 dias depois de os pedágios começarem a operar, o então Governador Jaime Lerner, em período de campanha eleitoral, editou um decreto unilateral reduzindo todas as tarifas em 50% e também diminuindo as obras previstas inicialmente nos contratos, de obrigação das concessionárias.

Nesse momento, os contratos sofreram grande desequilíbrio que até os dias atuais vêm sendo questionados por dezenas de ações judiciais, várias com trânsito em julgado, contra as concessionárias e em favor do Estado do Paraná e dos usuários.

Com essa situação, as concessionárias ingressaram com ação judicial em 13 de agosto de 1998 (processo 98.00.17501-6, da 1ª Vara Federal de Curitiba/PR), na qual pediam a declaração de nulidade do ato administrativo de modificação dos contratos e o restabelecimento da situação anterior. Obtiveram liminar (decisão judicial de 21/8/1998), com a qual ficaram desobrigadas de realizar obras e investimentos nas suas áreas de concessão, até a decisão final do processo e enquanto perdurasse a redução das tarifas, subsistindo somente a obrigação das autoras de manter as rodovias no estado em que se encontravam, considerado pelo



juízo da causa como sendo de perfeita condição de trafegabilidade e de segurança, portanto, executando apenas as obras e os serviços indispensáveis de manutenção e conservação das rodovias. Algum tempo depois, a decisão liminar foi ampliada para restabelecer os valores das tarifas de pedágio inicialmente fixados nos contratos de concessão, acrescidos dos reajustes neles previstos, restabelecendo o contrato originário (decisão de 17/12/1999).

Em março de 2000, o Estado do Paraná, buscando o fim da suspensão dos investimentos, realizou transação extrajudicial com as concessionárias por meio de termos aditivos aos contratos originais que, sob o argumento da necessidade de recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato alterado pelo decreto unilateral de julho de 1998, terminaram por alterar profundamente os contratos de concessão originais.

Dentre outras coisas, o próprio Estado estabeleceu a revogação retroativa do termo unilateral de 1998, transferiu o ônus de desapropriação das concessionárias para o Estado, estabeleceu novos critérios de reajustamento da tarifa, suprimiu e postergou diversos investimentos, inclusive em relação a diversas obras que foram transferidas para se realizarem no final do contrato de concessão, ou seja, 2021.

No ano 2002, novos termos aditivos foram realizados, no âmbito da execução contratual, buscando um novo reequilíbrio diante de fatos supervenientes que teriam “prejudicado” as concessionárias, incidindo um segundo ajuste nos contratos. As alegações principais utilizadas para o reequilíbrio financeiro em favor das concessionárias consistiram na majoração da alíquota da CPMF de 0,30% para 0,38%, a instituição de ISS pelos municípios, tendo como fato gerador a prestação dos serviços da concessão.

Entre 2003 e 2010, diversas polêmicas marcaram a execução dos contratos de concessão rodoviária no Paraná, situação que até hoje perdura e causa enorme indignação por parte do usuário.

Em 2011, o Congresso Nacional solicitou ao TCU a realização de auditoria nos contratos de concessão das rodovias que constituem o Programa de



Concessões de Rodovias do Estado do Paraná, com a finalidade de apurar possíveis desequilíbrios econômico-financeiros. No acórdão nº 346-05/2012 de fevereiro de 2012, o TCU concluiu pela existência de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em detrimento do usuário, fundamentando que “há indícios de que os aditivos firmados em 2000 e em 2002, e outros eventos diversos, transigiram ou renunciaram direitos dos usuários, ao modificar a relação entre encargos e remuneração, estabelecida no início do contrato, o que corresponde ao desequilíbrio econômico-financeiro.”

Ao final, a Corte de Contas Federal determinou ao Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná promover, “no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, ajustando os investimentos, de acordo com as necessidades públicas e as taxas de rentabilidades praticadas, a percentuais compatíveis com o contexto econômico vigente e o custo de oportunidade atual do negócio, considerando, entre outros parâmetros, possíveis sobrepreços em obras e serviços oriundos dos termos aditivos ao contrato inicial e submetendo os resultados à avaliação do Tribunal de Contas, com supedâneo no princípio da economicidade. Sob o pretexto de cumprir a determinação do TCU, o DER/PR contratou, com inexigibilidade de licitação, ao custo de R\$ 3,3 milhões, o estudo da Fundação Instituto de Administração (FIA) para, em tese, dar embasamento técnico às revisões contratuais. O objeto do contrato era a “realização de estudos, destinados a subsidiar o DER/PR nos processos de revisão amigável dos contratos de concessão ou processos judiciais, se necessário, a fim de promover o equilíbrio econômico-financeiro dos mesmos.”

Vários outros estudos foram realizados, com vistas a analisar tarifas, obras e o restabelecimento do equilíbrio contratual. As conclusões dos relatórios foram todas em favor dos usuários e indicaram diversas inconsistências que posteriormente foram objeto de investigação e ação criminal, que tramita na Justiça Federal do Estado do Paraná.

Esse breve histórico, que não reflete todas as situações que envolveram a execução dos contratos no Estado do Paraná, se torna absolutamente



relevante, posto que, os atuais contratos têm previsão de encerramento em novembro de 2021 e vêm se mostrando altamente prejudiciais ao Estado do Paraná, porque praticam as mais altas tarifas do Brasil, sem, no entanto, entregar as obras e melhorias a que se comprometeram as concessionárias.

A levar em conta que o Governo Federal já comunicou ao Estado do Paraná que pretende reassumir as rodovias federais, bem como, assumir diversas rodovias estaduais para execução de um programa federal de concessões de rodovias no Estado do Paraná, debates já têm sido realizados pela Bancada Federal do Paraná, sociedade civil organizada, no âmbito da Assembleia Legislativa e Municípios, com vistas a discutir essa possível situação.

Desde o governo da Presidente Dilma Rousseff, após, do Presidente Michel Temer e recentemente o governo do Presidente Jair Bolsonaro, o governo federal tem realizado concorrências para a concessão de rodovias na Bolsa de Valores, numa espécie de leilão invertido, que leva em conta o **menor preço da tarifa** oferecido. Isso tem viabilizado pedágios com preços mais justos em todo o país.

Como se disse, várias manifestações já têm ocorrido no Estado, inclusive por parte do setor produtivo que alertou sobre a intenção desse Ministério da Infraestrutura, em abandonar a modelagem licitatória pela menor tarifa, que vem se mostrando satisfatória em diversos estados brasileiros.

Segundo a informação, o Governo Federal pretende executar o **modelo híbrido**, similar ao modelo que hoje está em vigor, de **concessão onerosa**, em 4.114 (quatro mil, cento e quatorze) quilômetros de rodovias no Paraná (conf. <https://www.ppi.gov.br/estudos-para-concessao-das-rodovias-integradas-do-parana-br-153-158-163-272-277-369-373-376-476-pr-e-estaduais-relevantes>), divididas em oito lotes, que hoje impõe tarifas de pedágio em 2.505 (dois mil, quinhentos e cinco) quilômetros.

Inobstante o modelo tenha previsão de maior volume de obras e algumas inovações quanto aos serviços a serem executados, o menor preço é relativo, prevendo um pequeno desconto de apenas 15% entre as concorrentes e



criando uma taxa de outorga como critério de desempate, ou seja, uma espécie de um imposto indireto que a concessionária teria que pagar ao Governo Federal.

O entendimento é de que, acaso esse modelo híbrido seja implantado no Estado do Paraná, a tarifa continuará abusiva e ainda a taxa de outorga prejudicará ainda mais a economia do Estado. Ou seja, corre-se o risco de que tenhamos mais 30 anos praticando o mesmo erro que ocorreu no passado.

O modelo atual foi implantado quando o país vivia uma realidade econômica completamente diferente da atual, sofreu uma série de interferências que desvirtuaram o propósito das concessões e aumentaram os custos de transporte, que reflete em toda a economia do Estado do Paraná.

Segundo especialistas consultados, se for adotado o modelo híbrido – menor tarifa relativa e maior outorga - a tarifa do novo pedágio no Paraná ficará em 80% do preço atual. Por outro lado, se a modalidade de tarifa com menor preço prevalecer, a tarifa do pedágio deverá custar menos da metade do preço atual, sendo que em algumas praças poderá custar menos de 1/3 das tarifas atuais, o que, sem dúvidas seria um grande benefício ao usuário e à economia do Estado do Paraná.

Recentemente, no Estado de Santa Catarina, foi realizado leilão para concessão da BR-101 - Sul pelos próximos 30 anos, com R\$ 7,4 bilhões de investimentos previstos. O leilão realizado na sede do B3, no dia 21 de fevereiro passado, sagrou vencedora a proposta da CCR, que apresentou menor valor para cada uma das quatro praças de pedágio previstas. Pela proposta da CCR, a cobrança será de R\$ 1,97 (um real e noventa e sete centavos) em cada uma delas, um deságio de 62,04% sobre a tarifa máxima. Naquela oportunidade, inclusive, o Exmo. Sr. Ministro da Infraestrutura afirmou que o contrato estabelece mecanismos de aportes extras, que garantem capital suficiente para os investimentos mesmo com a aplicação de uma tarifa baixa: "Se olharmos o contrato, há um mecanismo de proteção que são os aportes adicionais. Então teremos mais de R\$ 900 milhões de aporte adicional entre o aporte que será feito na assinatura do contrato e o que será feito a partir do momento em que as praças começarem a operar. É um mecanismo



de proteção financeira. Na medida em que o desconto é mais agressivo, o aporte aumenta. Isso dá o conforto para garantir que os investimentos serão feitos".

Para o empreendimento, estão previstos R\$ 3,376 bilhões em investimentos, e a estimativa de R\$ 3,99 bilhões para custos operacionais - conservação, operação e monitoramento - nos 30 anos de duração da concessão. Vale dizer, o sistema de leilão pelo menor preço, é plausível, garante os investimentos e não onera o usuário e a economia. Contrário seria a proposta do sistema híbrido, que não atende as expectativas do Estado do Paraná, através de seus setores econômicos, sociais e de representatividade, situação já vivenciada em todos esses anos.

Também podemos citar como exemplo, o leilão ocorrido em 01 de novembro de 2018, da Rodovia de Integração do Sul - BR-101/290/386/448/RS, com prazo de 30 anos, na forma de menor preço da tarifa para 473,4 Km. A empresa CCR, uma das grandes do setor, venceu o leilão, oferecendo um deságio de 40,53% do teto máximo, que era de R\$ 7,24 (sete reais e vinte e quatro centavos). Assim, o valor da tarifa foi fixado em R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos). Os investimentos estão previstos em R\$ 7,8 bilhões, sendo R\$ 53 milhões voltados a estudos e pesquisas de desenvolvimento tecnológico e R\$ 31 milhões para segurança viária, com programas de prevenção a acidentes e educação no trânsito. A empresa vencedora ainda terá custos operacionais de R\$ 5,6 bilhões em conservação, operação e monitoramento. A vencedora do leilão terá, obrigatoriamente, que duplicar integralmente a rodovia, numa extensão de 225,2 quilômetros até o 18º ano do prazo da concessão. Estão previstos também a construção de 78,8 quilômetros de faixas adicionais para ampliação da capacidade, 85 novos dispositivos de interconexão, 32 passarelas de pedestres, 75,5 km de vias marginais, 59 melhorias em acessos e a iluminação nas travessias urbanas e nas vias marginais.

Outro exemplo foi o leilão ocorrido em 27/09/2019, de trecho de 437 km da BR 364 e BR 365 entre as cidades de Jataí (GO) e Uberlândia (MG), com prazo de 30 anos. O grupo Eco Rodovias, igualmente um dos maiores do setor, foi vencedor, oferecendo um deságio de 33,14% em relação ao valor máximo de R\$



7,02 (sete reais e dois centavos). O valor da tarifa ficou em R\$ 4,69 (quatro reais e sessenta e nove centavos). Entre as obras previstas estão a duplicação de 44,2 km, construção de 160 km de terceira faixa e de 19,4 km de vias marginais, além da implantação de 80 km de acostamentos na BR 364/GO, dentre outras obras e investimentos.

Para ambos os casos, acaso o sistema utilizado fosse o híbrido, os descontos seriam de no máximo 15%, passando de R\$ 4,30 (quatro reais e trinta centavos), no caso do Rio Grande do Sul, para R\$ 6,16 (seis reais e dezesseis centavos). No caso de Minas Gerais/Goiás, o valor de R\$ 4,69 (quatro reais e sessenta e nove centavos, seria de R\$ 6,00 (seis reais).

Acaso o modelo utilizado seja o híbrido, acredita-se que somente refletirá em melhorias para o Estado, acaso seja permitido **desconto de 40% do teto máximo, bem como, que a outorga gerada retorne integralmente em obras para as rodovias do Paraná**, mormente aquelas não contempladas no projeto de concessão das Rodovias Integradas do Paraná, que necessitam garantir segurança e trafegabilidade.

Por exemplo: se a tarifa atual fosse 100 e considerando que a EPL disse que fará uma tarifa teto 20% atual, teríamos assim uma tarifa teto de 80. Além disso temos que considerar o desconto de 40%, que gera a formula – $80 - 40\% = 48$, ou seja saímos de uma tarifa de 100 para a possibilidade de uma tarifa de 48, podendo chegar a 45 para quem fizer o pagamento eletrônico (5%).

Traçando-se um comparativo entre o plano previsto para o Paraná e os exemplos citados acima, principalmente no caso do Rio Grande do Sul, pode-se concluir pela similaridade de vários trechos pedagiados (ou a serem pedagiados), valores dos investimentos, obras previstas e volume de tráfego, o que justifica seu tratamento isonômico, ou seja, igualdade no formato do leilão, garantindo-se o **menor preço**, sistema que tem se mostrado mais justo para o usuário.

As altas tarifas hoje praticadas reduzem sobremaneira a competitividade do setor produtivo estadual e prejuízos para toda a sociedade, sem contar os riscos para a segurança de quem trafega pelas estradas, que no geral têm



uma estrutura muito abaixo da necessária para comportar o tráfego pesado de carros e caminhões.

Ao compararmos as tarifas nas rodovias concessionadas do Paraná, com o vizinho Estado de Santa Catarina, em que as concessões foram realizadas pelo menor preço, é possível verificar a discrepância. O preço da tarifa de Curitiba ao litoral do Estado, hoje, é de R\$ 15,20 (quinze reais e vinte centavos), para carros de passeio. A tarifa de Garuva, em Santa Catarina, que se avizinha com o litoral paranaense e catarinense, é de apenas R\$ 3,00 (três reais), sendo gastos **R\$ 6,00 (seis reais) para se chegar ao litoral paranaense**, posto que são duas tarifas de R\$ 3,00 (três reais). A única justificativa plausível para essa enorme diferença é a forma da concessão, que se mostrou sobremaneira onerosa no caso do Estado do Paraná. Nem se diga, que o valor da **tarifa de R\$ 15,20, praticada pela concessionária ECOVIA, no trecho acima citado, está com desconto de 30%, posto que pactuou um Acordo de Leniência com o Ministério Público Federal, obrigando-se a diminuir o preço da tarifa, que seria de R\$ 20,90 (vinte reais e noventa centavos), por um ano**, a partir da homologação do acordo. Pelo acordo de leniência firmado, a concessionária confessa a prática de atos ilegais para pactuar termos aditivos que elevaram os preços das tarifas e desobrigaram a realizar obras.

Também as manifestações são no sentido de que não se mostra razoável que além da tarifa permanecer alta, ainda tenha previsão de pagamento de “novo tributo” ao Governo Federal. Seria uma dupla penalidade ao usuário e à economia do Estado do Paraná. O preço do pedágio, hoje, chega a onerar em até 45% o transporte de grãos, a levar em conta o trecho entre Foz do Iguaçu e Paranaguá, bem como, aumentar o custo operacional da produção em 8,3%, em se tratando de milho, e de 4,9%, no caso da soja. Segundo estudos realizados pela OCEPAR, entidade sem fins lucrativos e formada pelo Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná - Ocepar, o Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo - Sescop PR e a Federação e Organização das Cooperativas do



Estado do Paraná - Fecoopar., ainda em 2010, os impactos do pedágio para os paranaenses se reflete em diversos setores, a saber:

- **VALOR DO FRETE:** Tem um impacto no valor do frete de grãos que pode representar até 28,83% do valor do frete. Representa assim um grande ônus à produção, principalmente nas regiões com grande peso na produção agrícola, como no Oeste e Noroeste do Paraná;
- **PREÇO DOS GRÃOS:** O pedágio pode impactar em até 5,85% no preço recebido pelo produtor pelo milho e 2,99% pela soja;
- **RENDA DO PRODUTOR:** Os preços cobrados pelo pedágio são responsáveis por uma depreciação de renda do produtor rural;
- **INVESTIMENTOS:** Os elevados custos de pedágio desestimulam novos investimentos nas regiões mais distantes do porto e prejudicam assim um desenvolvimento regional equilibrado no Paraná."

Assim, conclui-se que "o agronegócio é especialmente prejudicado com os preços dos pedágios, pois de forma geral o valor unitário dos produtos é baixo em comparação com os produtos da indústria", gerando grande peso no custo da produção agropecuária e em consequência no preço dos produtos, sendo um dos componentes do "custo Paraná", causando perda da competitividade da soja e milho frente aos nossos concorrentes mundiais, principalmente a Argentina e Estados Unidos". O mesmo se pode dizer em relação aos insumos, que somente para citar como exemplo, o calcário, em que o impacto é de aproximadamente 15,68% sobre o valor do produto, ou seja, onera seu valor, muitas vezes sendo o pedágio pago mais caro que o próprio produto.

Portanto, a levar em conta todos os argumentos acima expendidos e as manifestações dos paranaenses, tem o presente por objetivo, solicitar que a modelagem do novo programa de concessão de rodovias no Estado do Paraná seja formalizada na modalidade de **menor preço da tarifa**, com maior volume de obras e menor prazo de execução.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Toninho Wandscheer - PROS / PR

Para os paranaenses, a cobrança de pedágio com outorga trata-se de um novo imposto que vem onerar sobremaneira a economia do estado e demais setores da cadeia produtiva, em especial do agronegócio.

Portanto, a bancada federal (30 deputados e 3 senadores) espera que sejam levados em atenção especial os argumentos já relacionados anteriormente e de forma unânime solicita que a licitação da nova concessão da malha rodoviária seja realizada pela modalidade de **MENOR PREÇO DE TARIFA SEM A COBRANÇA DE OUTORGA.**

Atenciosamente,

TONINHO WANDSCHEER
Coordenador da Bancada Federal do Paraná