



“CONCESSÕES DE RODOVIAS DO ESTADO DO PARANÁ-PR”

Estudo referente análise técnica sobre o programa de concessões de rodovias do Estado do Paraná – PR.

Brasília - DF

2021

CONCESSÕES DE RODOVIAS DO PARANÁ

1. INTRODUÇÃO/IDENTIFICAÇÃO DO ASSUNTO:

Dentro do tema Infraestrutura e da linha de ação do IBL, realizar uma análise técnica sobre o programa de concessões de rodovias do Estado do Paraná.

O assunto é aderente ao escopo de atuação estatutária do IBL nos seguintes temas:

- Disseminar conhecimento e experiências bem-sucedidas na área de desenvolvimento;
- Promover estudos e análises técnicas para o setor de infraestrutura;
- Promover assessoramento técnico para o setor e governos Federal, Estadual, Municipal e Distrital;
- Assessorar a preparação e/ou acompanhamento do processo legislativo de projetos de lei, emendas à Constituição, dentre outras, sempre que o objeto da reforma legislativa pretendida se encontra no âmbito do setor de infraestrutura.

2. DEMANDANTE:

- Instituto Brasil Logística – IBL

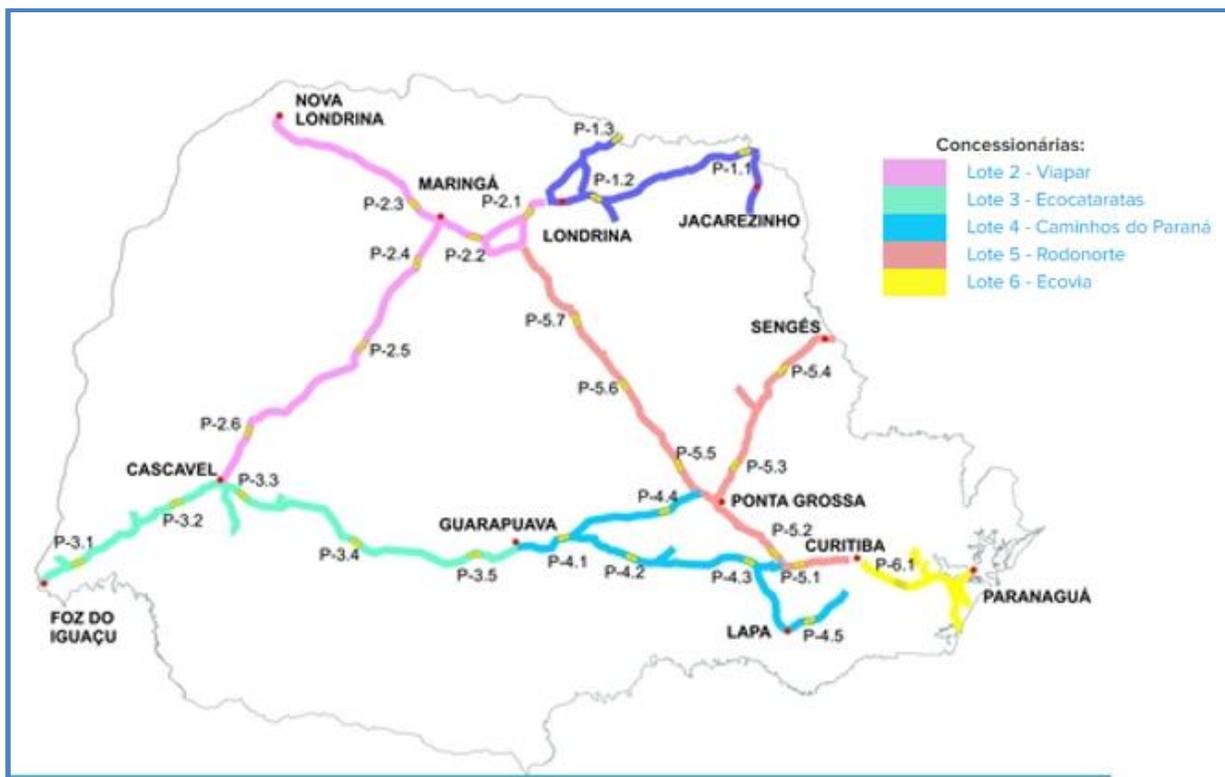
3. ANTECEDENTES

O atual programa de concessões de Rodovias, foi implementado em novembro de 1997 com a outorga de concessão à iniciativa privada para a exploração de rodovias, mediante a cobrança de pedágio e a prestação de serviços de recuperação,

melhoramentos, conservação, manutenção e aumento de capacidade, bem como, prestação de serviços aos usuários de rodovias.

Na época, as rodovias foram divididas em 6 lotes, compostos por um conjunto de rodovias estaduais e federais delegadas ao estado totalizando 2.505,2 km.

Quadro 1 – Mapa Elucidativo - atual



Fonte: <http://www.agepar.pr.gov.br/Pagina/Rodovias-Concedidas>

4. NOVAS CONCESSÕES

Em 2021, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), aprovou os estudos realizados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para a concessão de 3.327 quilômetros de rodovias Estaduais e Federais no estado do Paraná, cujos investimentos privados estimados podem chegar a R\$ 40 bilhões, em 30 anos e iniciou as etapas de consulta pública, que em função da pandemia atual, se deu de forma virtual.

O trabalho desenvolvido pela EPL dividiu as rodovias em seis lotes que serão leiloados à iniciativa privada de forma individual, são eles:

Lote 1: trechos das rodovias BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427, numa extensão total de 473,01 km;

Lote 2: trechos das rodovias BR-153, BR-277, BR-369, BR-373, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-508 e PR-855, numa extensão total de 575 ,53 km;

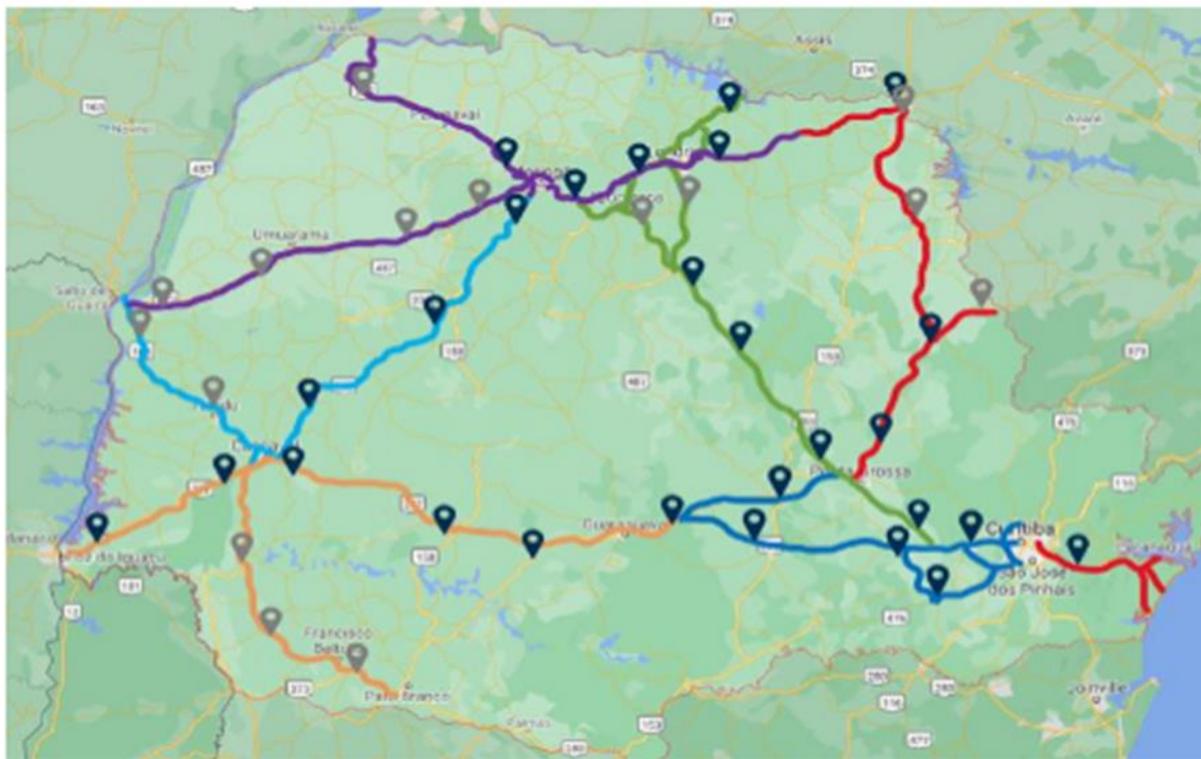
Lote 3: trechos das rodovias BR-369, BR-376, PR-090, PR-170, PR-323 e PR-445, numa extensão total de 561,97 km;

Lote 4: trechos das rodovias BR-272, BR-369, BR-376, PR-182, PR-272, PR-317, PR-323, PR-444, PR-862, PR-897 e PR-986, numa extensão total de 627,98 km;

Lote 5: trechos das rodovias BR-158, BR-163, BR-369, BR-467 e PR-317, numa extensão total de 429,85 km; e

Lote 6: trechos das rodovias BR-163, BR-277, R-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483, numa extensão total de 659,33 km.

Mapa da nova proposta de lotes e praças de pedágio:



Número de Praças de pedágio:

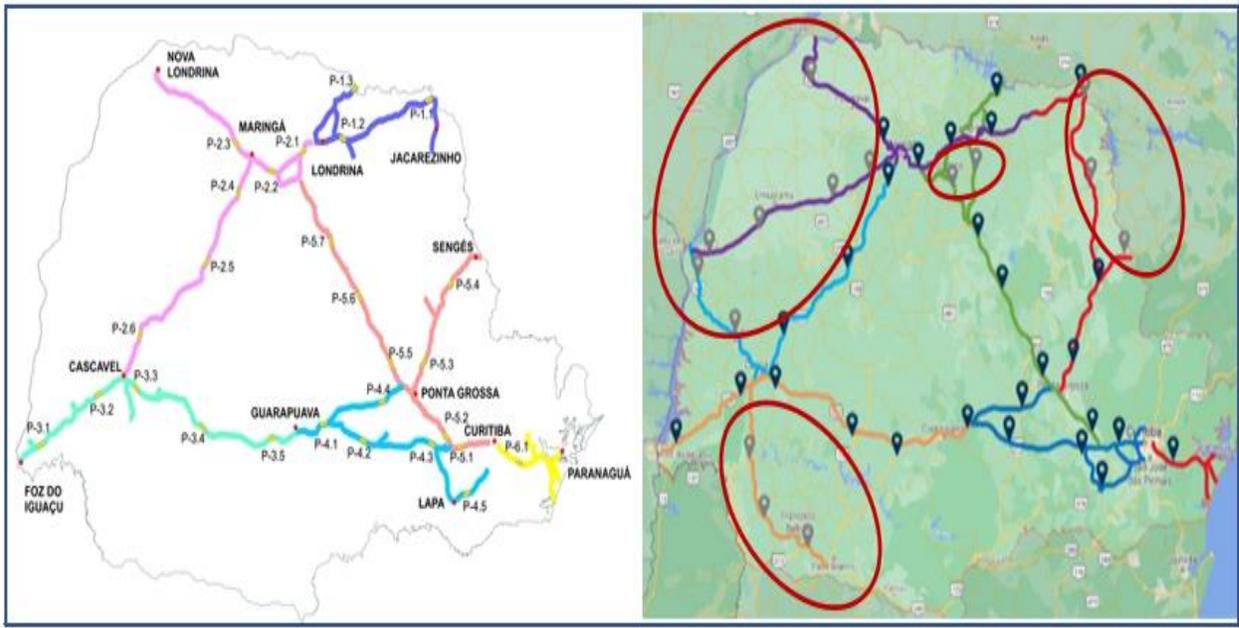
LOTE	RODOVIAS	PRAÇAS DE PEDÁGIO
LOTE 1	BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423, PR-427	5
LOTE 2	BR-153, BR-369, PR-855, PR-151, BR-373, PR-239, PR-092, BR-277, PR-407, PR-508	7
LOTE 3	BR-369, PR-170, BR-376, PR-323, PR-445, PR-090	7
LOTE 4	BR-369, BR-376, PR-897, PR-317, PR-444, PR-862, PR-323, PR-272	9
LOTE 5	BR-158, BR-369, PR-317, PR-272, BR-163, BR-467	5
LOTE 6	BR-163, BR-277, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280, PR-483	9

Tarifa básica proposta para pista simples na praça de pedágio - veículo de passeio ou por eixo.

Tarifa Básica de Pedágio Pista Simples	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
	R\$ 8,68	R\$ 9,04	R\$ 9,27	R\$ 10,43	R\$ 9,70	R\$ 12,42

Fonte: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=443>

Comparação atual e futura de lotes e praças de pedágio com identificação das 15 novas praças.



Resumo

- Audiência Pública ANTT nº 1/2021;
- Concessão de 3.327 quilômetros;
- Inclui rodovias Federais e Estaduais;
- Duplicação de 1.783 quilômetros de rodovias;
- Implementação de 253 quilômetros de faixas adicionais;
- 104 quilômetros de terceira faixa;
- Construção de dez contornos urbanos;
- Praças de pedágio atual: 27;
- Praças de pedágio propostas: 45;
- Tipo de leilão: desconto limitado a 16% - em discussão se com ou sem outorga;

- Rodovias estaduais ainda não foram transferidas para a o ente Federal.

Os estudos propõem que dos 3.327, sejam duplicados 1.783 quilômetros de rodovias, além da implementação de 253 quilômetros de faixas adicionais, 104 quilômetros de terceira faixa e a construção de contornos urbanos nas cidades de: Apucarana, Arapongas, Califórnia, Itaúna do Sul, Londrina, Maringá, Marmeleiro e Ponta Grossa com previsão ainda de 195 passarelas para pedestres. A maioria das obras deverá ser entregue até o sétimo ano dos contratos, que terão duração de 30 anos.

Estão previstas 42 praças de pedágio ante as atuais 27 que se encontram em atividade, ou seja, um acréscimo de 15 praças de pedágio. Segundo informações das audiências públicas, o projeto estima uma redução em relação aos valores atuais, no entanto este valor se dá nos trechos das atuais concessões considerando as praças existentes, mas não na locomoção por rotas que inclui as novas praças de pedágio, como por exemplo, as rotas que utilizam rodovias das regiões Noroeste, Oeste, Sudoeste e ainda o Norte Pioneiro (ver mapa comparativo).

Os estudos incluem uma previsão de redução progressiva na tarifa de acordo com frequência de utilização das vias, o chamado Desconto de Usuário Frequente. **Mas esse desconto será somente para veículos de passeio e não será aplicado a veículos de carga e ônibus.**

A modalidade proposta para o leilão é com modelo híbrido. Nesse formato, o edital fixa o valor máximo de desconto da tarifa, e tendo empate, ganha o leilão quem oferecer a maior outorga ao governo

Entretanto, após a audiência pública, onde ficou claro que a sociedade paranaense não aceita o modelo com maior outorga e sim com maior desconto, o MINFRA teria afirmado em uma reunião com deputados do Paraná que as novas concessões de rodovias do estado não terão mais pagamento de outorgas e que os recursos que seriam oriundos da outorga iriam para dentro dos projetos.

Mesmo desta forma ainda temos o travamento do desconto em 16%, já que a medida prevê que o valor seja pago, mas revertido para investimentos nas rodovias.

Para elucidar o que representa um desconto máximo limitado a 16%, citamos o exemplo de duas novas concessões de rodovias que tiveram o leilão realizado neste governo e por maior desconto.

Exemplo 1 - BR-364/365-GO/MG, que liga as cidades de Jataí/GO a Uberlândia/MG. Nesta, a tarifa máxima determinada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) era de R\$ 7,02, entretanto a vencedora do certame ofereceu uma tarifa de pedágio de **R\$ 4,69**, com um **desconto de 33%** em relação à tarifa base dos estudos. No caso, a vencedora foi a EcoRodovias, que já opera algumas das principais rodovias concessionadas do país.

Exemplo 2 - BR-101/SC, que liga os municípios de Paulo Lopes/SC e São João do Su/SC. Nesta, a tarifa máxima determinada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) era de R\$ 5,19, entretanto a vencedora do certame ofereceu uma tarifa de pedágio de **R\$ 1,97**, com um **desconto de 62%** em relação à tarifa base dos estudos. No caso, a vencedora foi a CCR, que também opera parte das principais rodovias concessionadas do país.

Estes dois leilões, pelo histórico das vencedoras, contradizem com o argumento de que tem que haver outorga para forçar as empresas a cumprirem efetivamente os contratos (esta é a justificativa do Ministério da Infraestrutura para maior outorga), e ainda mostram claramente o ganho significativo dos usuários com o leilão no modelo de menor tarifa.

Nos dois casos das concessões acima, se elas tivessem sido realizadas pelo novo modelo com outorga e desconto limitado a 12%, os valores seriam respectivamente de R\$ 6,18 e R\$ 4,57, contra o que foi obtido por leilão com maior desconto, ou seja **R\$ 4,69** e **R\$ 1,97**, ou seja **no exemplo 1 estaríamos onerando os usuários em 31,7 % e no exemplo 2 em 131,9 %.**

Da mesma forma, no caso do futuro leilão das rodovias do estado do Paraná, cuja definição de leilão seria pelo novo modelo híbrido que, repetindo, mescla menor valor de desconto limitado e maior proposta de outorga, os descontos nas tarifas seria de no máximo 16%, variado de R\$ 1,38 a R\$ 1,98.

Diferentemente, numa situação hipotética, considerando: a) que a maioria dos lotes das rodovias do paraná são atrativas, b) Leilão com maior desconto, e c) cenário médio de desconto de 35% baseado no exemplo 1 anterior, pois ele tem semelhanças em obras com os trechos do PR, teríamos um desconto variando entre R\$ 3,04 a 4,35.

Assim o usuário de automóveis, estaria penalizado em uma tarifa maior variando de 1,65 a 2,36 conforme quadro a seguir:

		lote 1	lote 2	lote 3	lote 4	lote 5	lote 6
Projeto	Tarifa estimada pista simples	8,68	9,04	9,27	10,43	9,7	12,42
Cenário 1	Desconto limitado 16%	7,29	7,59	7,79	8,76	8,15	10,43
Cenário 2	Desconto livre médio 35%	5,64	5,88	6,03	6,78	6,31	8,07
	Difereça a maior a ser paga pelo usuário	1,65	1,72	1,76	1,98	1,84	2,36

Entretanto esses valores se multiplicam exponencialmente no caso e veículos de carga, assim para se ter uma amplitude desses valores, novamente numa situação hipotética, considerando-se um veículo de carga padrão de 6 eixos, que inicie uma viagem pelo Oeste do Paraná (próximo à divisa com Mato Grosso do Sul) com destino a Paranaguá, a diferença entre a tarifa média de desconto livre e a tarifa de desconto limitado a 16% , multiplicada por 6 (número de eixos), e considerando as 10 praças previstas para o trecho, esse caminhão estaria pagando, em média, R\$ 226,00 reais a mais por cada viagem de ida e volta, valor que aumenta para R\$ 340,00, para o caso de veículos com 9 eixos.

Lembrando que em pista dupla ou quando a pista for duplicada, o valor da tarifa está programado para ser acrescida em torno de 40%, chegando então a R\$ 316,00 e 476,00, respectivamente.

4. CONCLUSÃO E COMENTÁRIOS

A diferença para o transporte de cargas entre leilão com desconto limitado ou desconto livre é muito significativa. Na situação apresentada pode chegar a R\$ 476 reais e, sendo assim, o modelo deve ser revisto.

Nos documentos disponibilizados pela ANTT não está claro se a possível nova capacidade de carga da Rumo após as atuais renegociações foram consideradas, e também para a Ferroeste foram considerados valores conservadores, assim a diferença de custo apresentada acima ainda poderá ser um fator decisivo na possível migração de cargas para a ferrovia, causando um desequilíbrio no sistema de concessões de rodovias do Paraná.

A nova capacidade de carga das ferrovias da Rumo, na região, deve ser revista e atualizada, se for o caso.

As rodovias estaduais devem ser formalmente transferidas ao ente Federal, antes do leilão, mediante aprovação da Câmara Legislativa Estadual.

Se o Estado de Santa Catarina adotar um modelo diferente do proposto para o Paraná ou até, não adotar nenhum modelo, muitas das cargas que hoje circulam pelo estado do Paraná poderão buscar novas rotas via Santa Catarina, gerando sobrecarga àquelas rodovias que não estarão preparadas para tal aumento de fluxo.

Por fim, faz-se essencial trazer à tona o Art. 4º § 1º e § 2º da lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, transcritos a seguir (grifo nosso):

“

CAPÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação – SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos [incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal](#).

Art. 3º O Sistema Federal de Viação – SFV, sob jurisdição da União, abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

Parágrafo único. O SFV compreende os elementos físicos da infra-estrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente.

Art. 4º São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infra-estrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º Define-se como infra-estrutura viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.”

Ou seja, o leilão por maior outorga vai de encontro com a referida lei ao não tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas.

Consubstanciado nas informações acima, sugerimos a manutenção do leilão por menor tarifa, com critérios claros de execução das obras e penalidades.

FONTES:

<https://www.epl.gov.br/projeto-para-a-concessao-de-rodovias-no-parana-e-aprovado-segue-para-fase-de-audiencia-publica>

<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=443>

AUTORIA:

Farol Log – Soluções em Infraestrutura