



Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

Ofício nº 045/2022 – FPPEDÁGIO

Curitiba, 30 de maio de 2022.

Ref. Autos concessão nº 042.775/2021-3 - Apresentação de Relatórios de Estudos, Pesquisas e Análises e Recomendações sobre o novo modelo de concessão de Rodovias do ITTI/UFPR, e requerimentos da Frente Parlamentar sobre o Pedágio.

Exmo. Ministro Relator:

Deputados Estaduais integrantes da Frente Parlamentar sobre o Pedágio, criada no âmbito da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná pelo Ato no 08, de 11 de agosto de 2020, de natureza suprapartidária e com o objetivo de promover, em conjunto com representantes da sociedade civil e de órgãos públicos afins, a discussão e o aprimoramento da legislação e de políticas públicas para o Paraná, vêm respeitosamente perante Vossa Excelência apresentar uma cópia do **Manifesto do Poder Legislativo** – documento ratificado pelos 54 Deputados Estaduais – os **três Relatórios de Estudos, e Recomendações** elaborados pelo Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná, por demanda da Assembleia Legislativa, e encaminhar alguns dos **principais requerimentos de comunidades e Municípios** atingidos pela modelagem da atual concessão, conforme cópia do **Memorial e anexos**, ora protocolizados.

Exmo. Sr.
Dr. Walton A. Rodrigues
Ministro
Tribunal de Contas da União
Relator Autos nº 042.775/2021-3



Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

Renovamos protestos de estima e consideração.

Arilson Chiorato
Deputado Estadual
Coordenador FPP

Luiz Claudio Romanelli
Deputado Estadual
1º Secretário da ALEP

Evandro Araújo
Deputado Estadual

Marcel Micheletto
Deputado Estadual

Tião Medeiros
Deputado Estadual

EGRÉGIO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

EXMO. SR. MINISTRO RELATOR

PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO Nº 042.775/2021-3.

MEMORIAIS PELA

FRENTE PARLAMENTAR SOBRE O PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

A **Frente Parlamentar sobre o Pedágio** foi criada no âmbito da **Assembleia Legislativa do Estado do Paraná** pelo Ato nº 08, de 11 de agosto de 2020, tem natureza suprapartidária e por objetivo promover, em conjunto com representantes da sociedade civil e de órgãos públicos afins, a discussão e o aprimoramento da legislação e de políticas públicas para o Estado do Paraná, especialmente no que toca às rodovias federais e estaduais aqui existentes.

Nesse sentido, realizou mais de 20 audiências públicas com a sociedade civil, onde colheu contribuições, as quais apresentou à ANTT, quando da ocorrência da Audiência Pública nº 01/2021.

Ainda, com vistas a cumprir seus objetivos, celebrou convênio com o **INSTITUTO TECNOLÓGICO DE TRANSPORTES E INFRAESTRUTURA**, da **Universidade Federal do Paraná**, que através da expertise de seus colaboradores, realizou estudos, pesquisas e análise sobre o novo modelo de concessão de rodovias no Estado do Paraná, os quais vislumbram também os anseios da sociedade paranaense.

Nessa esteira, o presente tem por finalidade apresentar, de forma sucinta, os **pontos de abordagem dos resultados consolidados nos estudos**, pelo ITTI, bem como, das **questões enfrentadas nas audiências públicas realizadas pela Frente Parlamentar** no âmbito da ALEP, para serem objeto de apreciação por essa Corte de Contas, nesse caso, representada pelo ilustre Ministro Relator do Processo de

Desestatização.

- **Ausência de Dados, Documentos e Correlatos:** a ANTT não disponibilizou todos os documentos relativos às novas concessões e não foram informadas as extensões de todas as obras propostas, inclusive de recuperação; porém, foram considerados os respectivos investimentos. Também foram encontradas algumas inconsistências e divergências em várias extensões rodoviárias. Além disso, não foi possível acessar os Projetos de Engenharia e demais elementos técnicos de todos os lotes. Tal situação não permite avaliar se os quantitativos, níveis de intervenções e as soluções técnicas estão condizentes com as previsões orçamentárias.

- **Ausência de Licenciamento Ambiental:** constatou-se que as rodovias localizadas no Paraná, estaduais e federais, não possuem licença de operação. Segundo apurado, apenas obras isoladas foram sendo licenciadas ou autorizadas de forma completa durante o último período de concessão. Assim, serão necessários licenciamentos e autorizações ambientais e até outorgas de recursos hídricos, para as obras e serviços que serão realizadas durante as novas concessões. A ausência de licenciamento ambiental de operação das rodovias localizadas no Paraná, estaduais e federais, compromete a segurança técnica e jurídica das novas concessões, podendo ocasionar atrasos nas novas obras e eventuais ações judiciais. Assim, recomenda-se determinar aos órgãos executivos que providenciem de imediato a regularização das licenças ambientais de operação dessas rodovias, considerando-se as respectivas competências.

- **Critérios Desconhecidos para faixa de descontos e aportes financeiros:** o novo modelo proposto prevê a disputa pela menor tarifa, sem limite de desconto, complementados com o aporte de recursos financeiros

(outorga) a serem realizados pelo proponente vencedor, conforme desconto oferecido. Quanto maior o desconto na tarifa, maior o valor a ser depositado. A vinculação dos descontos a serem oferecidos à necessidade de aportes, inibe a oferta de descontos, bem como, onera os serviços a serem prestados na medida em que gera encargos à concessionária. Os aumentos expressivos dos aportes acentua tal efeito inibidor dos descontos e não contam com embasamento técnico devidamente demonstrado. Recomenda-se, portanto, solicitar esclarecimentos e justificativas para essa questão.

- **Diferença de Valores nos Investimentos Previstos:** as planilhas financeiras divulgadas pela ANTT em fev. 2021, foram utilizadas para levantar os investimentos nos seis lotes, dos quais aproximadamente 42% são destinados a obras de ampliação de capacidade e outras melhorias. Porém, na previsão de investimentos enviada pela agência ao TCU, em nov. 2021, foi constatada diferença a maior de aproximadamente R\$ 650 milhões nos valores dos investimentos, o que demanda esclarecimentos detalhados sobre as obras a serem realizadas com esse expressivo montante de recursos, bem como esclarecer qual o impacto desse volume de investimentos na tarifa referencial básica. Também é importante esclarecer a viabilidade de realizar tais obras no prazo atualmente previsto, pois além da elaboração dos projetos, será necessário obter o licenciamento ambiental, o que pode demorar pelo menos dois anos.

- **Eventual Abuso na Receita Estimada:** a ausência de divulgação do detalhamento das diretrizes e critérios para definição dos locais de implantação de praças ou postos de cobrança de pedágio em áreas conurbadas, pode ser indício de se valer do fluxo local de veículos que não é representativo do fluxo real da rodovia, fato que poderia caracterizar a busca de receitas adicionais para viabilizar um modelo de negócio mais amplo que o licitado. Também, não foram apresentados indicativos de regulamentação

específica do sistema de livre passagem (free flow), o que poderia tornar mais justa a tarifa a ser paga pelos usuários das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. Para evitar o risco de abuso nas receitas estimadas, recomenda-se analisar os estudos que embasaram a definição dos locais de instalação das praças e postos de pedágio, especialmente, daqueles existentes ou a serem implantados em áreas conurbadas. Também se recomenda avaliar a não implantação dessas praças e postos em tais áreas, para verificar se é mais adequado ao interesse público onerar os usuários frequentes dessas áreas ou lhes conceder um benefício, diluindo a supressão de receita nas tarifas junto aos demais usuários. Adicionalmente, se recomenda regulamentar e incluir o sistema de livre passagem (free flow) nas novas concessões, ou ainda, considerar a possibilidade de criação de zonas livres de pedágio para usuários frequentes.

- **Indícios de Falta de Isonomia Tarifária:** na modelagem tarifária foi constatado que há várias situações em que não foi preservada a isonomia no cálculo tarifário para os diferentes tipos de veículos. Também há indícios de que as especificidades logísticas das economias locais e regionais não foram adequadamente contempladas nas categorias com direito ao desconto de usuários frequentes.

- **Lacunas Legais - Estaduais e Municipais:** mesmo com a aprovação da Lei Estadual nº 20.668/2021, que delegou a administração de rodovias estaduais à União, existem lacunas relacionadas à preservação das competências fiscalizatórias e punitivas de órgãos estaduais. Também há falta de definição quanto às rodovias que podem ser incluídas ou retiradas de tal delegação e eventuais isenções tarifárias nas rodovias estaduais. Destaca-se que a modelagem jurídica desconsiderou diversas Leis Estaduais vigentes – **Lei Estadual no 18.537**, de 21 de agosto de 2015 - Isenção do pagamento de pedágio para pessoas com doenças graves e degenerativas

em tratamento de saúde fora do município de seu domicílio. **Lei Estadual no 19.687**, de 29 de outubro de 2018 - Obriga a suspensão de cobranças de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento; **Lei Estadual no 20.514**, de 29 de março de 2021 - Dispõe sobre a proibição de aumento de tarifas de pedágios em contratos de concessão ou permissão quando houver atraso no cronograma de execução de obras ou melhoramentos; **Lei Estadual 20.676**, de 27 de agosto de 2021 - Concessionárias de pedágio deverão divulgar periodicamente os valores do Imposto Sobre Serviços (ISS) repassados aos municípios beneficiários oriundos do Programa de Concessões de Rodovias do Estado do Paraná. O pedido de consideração destas leis vigentes foi feita através de requerimento para a ANTT, enviado pela Assembleia Legislativa em 31/10/2021 (cópia anexa). Trata-se de exigência constitucional e legal, para que as leis vigentes sejam consideradas.

- **Limitação das Garantias e nova proposta de garantia:** A modelagem proposta nos seis lotes de concessão prevê um cronograma no qual as garantias devem ser apresentadas pelos concorrentes por ocasião do Leilão, contemplando garantia de proposta, proposta econômica e documentos de qualificação. As possíveis garantias de proposta a serem aceitas são a Caução, Títulos do Tesouro, Seguro-Garantia e Fiança Bancária. Porém, somente o edital definitivo, devidamente aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) conterá os parâmetros mínimos para cada modalidade de título e garantia. A garantia da proposta deverá ser efetivada em valores preestabelecidos. A segunda, garantia de execução, deverá ser prestada de acordo com os percentuais do Valor Presente Líquido da Receita Tarifária Bruta Total prevista para os diferentes lotes. De forma mais específica, a garantia de cumprimento dos contratos tem sido usada como argumento de defesa do Modelo Híbrido, o que também não tem propósito. O que realmente garante os resultados esperados é a qualidade das empresas competidores, o volume e robustez das garantias entregues, o bom histórico cadastral e a rigidez no controle da execução contratual.

Considerando as limitações na modelagem de garantia atualmente proposta pela ANTT, sugere-se um novo tipo de garantia mais consistente, que é a criação de “depósitos financeiros de caução”, constituídos em valores fortes, em títulos do Governo Federal e representativos na dimensão da concessão que, ressalte-se, são remunerados. A modelagem ora proposta é que o vencedor da licitação deverá fazer um depósito junto ao poder concedente ou ao órgão por ele designado, em valor equivalente a 10% (dez) do valor total de investimentos previstos no lote (próximo de R\$ 6 bilhões). Adicionalmente a garantia será ampliada com o equivalente a 1 % (um) do valor da concessão, para cada 3% (três por cento) do desconto oferecido em relação ao preço de referência.

- **Momento Inadequado para a Licitação:** constatou-se que o momento macroeconômico (maio 2022) é inadequado para realizar a nova licitação das concessões das rodovias, pois as condições macroeconômicas nacionais e mesmo internacionais se deterioraram drasticamente. Assim, tal momento irá se refletir na composição das tarifas e todo o ônus advindo do atual momento de instabilidade, será carregado ao longo dos anos, mesmo que posteriormente se obtenha estabilidade financeira, pois poderá implicar em tarifas irrealistas no futuro. Tendo em vista a instabilidade financeira e suas implicações futuras, especialmente o possível ônus de cunho tarifário, recomenda-se transferir a realização da licitação para momento mais adequado. Tal medida, também, propiciaria a análise de documentos e dados ainda não disponibilizados, bem como, permitiria adotar as providências ainda pendentes.

- **Necessidade de Aprimoramento da Fiscalização e Governança:** pelo arcabouço legal e regulatório ao qual as novas concessões estarão subordinadas, foi possível constatar que é necessário aprimorar e formalizar, inclusive contratualmente, obrigações a serem cumpridas pelas

Concessionárias e Poder Concedente no tocante à transparência ativa, contemplando a publicização das atividades operacionais, técnicas, econômico-financeiras e outras relacionadas às concessões; bem como, das ações de fiscalização e auditorias, inclusive com canais específicos para o controle social. Visando propiciar a transparência ativa e o controle social, bem como aprimoramento dos mecanismos de fiscalização da concessão, recomenda-se que o Edital de Licitação e Contrato das Concessões Rodoviárias a ser publicado pela ANTT, contemple as seguintes obrigações das Concessionárias: a) publicar em seus portais eletrônicos dados relacionados ao volume mensal de tráfego e de acidentes; receitas mensais auferidas; balanços e demonstrações financeiras anuais; relatórios mensais das obras contratadas, com quantitativos físicos e financeiros, e respectivos prazos de execução; relatórios anuais sobre o atendimento dos atributos do serviço adequado e qualidade dos mesmos; relatórios anuais de responsabilidade socioambiental e outros; b) contratar auditorias independentes de cunho técnico, operacional e econômico-financeira; c) Garantir transparência irrestrita nos trâmites licitatórios e na execução contratual com a **criação de comitês para acompanhamento dos contratos com a participação dos usuários e de representantes dos municípios** atingidos pelo processo de exploração da rodovia, conforme foi solicitado para a ANTT e para o E. TCU, através do Manifesto do Poder Legislativo enviado pela ALEP em 05/04/2021 (cópia anexa). Recomenda-se, ainda, que o Poder Concedente também realize de forma constante e plena, a divulgação de todos os atos relacionados à concessão, incluindo os documentos fornecidos pelas Concessionárias.

- **Necessidade de Nova Audiência Pública:** entre a audiência realizada pela ANTT em fev. 2021 e a documentação encaminhada ao TCU em nov. 2021, foram promovidas alterações em critérios, investimentos e outras mudanças na modelagem das concessões rodoviárias paranaenses que demandam a realização de uma nova audiência para tratar da questão, com vistas a dar publicidade e submeter ao controle social o modelo de

assinado, etc. ressaltando os Municípios de Corbélia (cópia anexa de manifesto dos Vereadores), Lapa, Balsa Nova e distrito de São Luiz do Purunã, que apresentaram reivindicações escritas, as quais foram encaminhadas para a ANTT, através do Manifesto do Poder Legislativo. São Municípios que têm a população segregada por praças de pedágio ou que cortam os municípios e impõe prejuízos irreparáveis para populações, empresários locais, na geração de empregos e até para as populações tradicionais (como quilombolas).

- **Ofensa à Direitos de População Quilombola:** O Paraná é repleto de comunidades de remanescentes de quilombos, devidamente reconhecidas pela Fundação Cultural Palmares e que não foram consultadas sobre as interferências que sofrerão com as obras e localização das praças, nos termos exigidos pela Convenção nº 169, da Organização Internacional do Trabalho, conforme manifesta a Associação Quilombola e Afrodescendentes da Restinga, localizada no Km 189, Bairro Restinga, Lapa.

- **Ônus Gerado pela Outorga, Aporte ou Correlato – LICITAÇÃO MENOR TARIFA:** os custos relativos à outorga, aporte ou qualquer outro termo que envolva a mobilização de recursos da Concessionária, serão pagos pelos usuários, pelo que, a exigência de outorga ou correlato, se assemelha a uma tributação disfarçada que o governo cobrará, justamente sobre um segmento deficiente de nossa economia, qual seja, a infraestrutura de transportes terrestres, aumentando o valor do desembolso e levando a que se gaste mais para um mesmo resultado macroeconômico_(maior custo-benefício). Considerando que os custos relativos à outorga, aporte ou qualquer outro mecanismo correlato, que gere ônus para a concessionária, serão pagos pelos usuários, além de se caracterizarem como uma tributação disfarçada, recomenda-se que a licitação seja realizada pelo critério no qual vence quem der o maior desconto em relação ao preço de referência, o que é chamado modelo de menor tarifa puro ou de menor preço para o usuário.

- **Tarifas Majoradas Antes da concessão:** apesar da divulgação oficial de que haveria redução significativa (mais de 50%) nas tarifas do pedágio em relação ao que estava sendo cobrado, uma nota técnica produzida pela ANTT em 12 de Maio de 2022, e encaminhada ao TCU, aponta que o Modelo Econômico Financeiro da Concessão (MEF), revisado pela EPL, sugere um reajuste de 29,7 % nos preços das tarifas, representando um aumento real de 20,16% (IPCA variou 7,97% no período de janeiro a outubro/2021).

- **Avaliação dos Investimentos Previstos:** há indicativos de que as obras propostas pela EPL (2021) frente às tipologias do CMG/DNIT, estariam dentro dos limites praticados pelo mesmo. Porém, recomenda-se a análise dos quantitativos e especificação de obras faltantes, inclusive com os respectivos projetos de engenharia e documentos técnicos correlatos para que seja possível obter maior segurança na avaliação, mesmo que por amostragem, bem como realizar simulações adequadas entre o que se está sendo proposto, com a nova metodologia de Custos Médios Gerenciais, apresentada pelo DNIT (2019).

- **Investimentos Durante a Concessão:** as obras são fundamentais para obter serviço adequado, compor os custos da concessão e as tarifas dos usuários. Porém, sem adentrar na forma de sua contratação, os insumos e as tecnologias variam ao longo do tempo e impactam os custos envolvidos. Assim, recomenda-se que a fiscalização da realização dos investimentos contratados, seja balizada em três variáveis que devem ser previstas e detalhadas no Edital e Contrato, quais sejam: valor monetário, prazo e quantitativo físico.

- **Isonomia Tarifária e Usuários Frequentes:** recomendam-se ajustes na modelagem tarifária de forma que todos os usuários paguem conforme o **tamanho e uso de seus veículos**; e, que para atender as especificidades logísticas das economias locais e regionais, sejam ampliadas as categorias de veículos que podem se beneficiar do desconto de usuários frequentes (DUF).

- **Risco Cambial:** considerando-se a complexidade envolvida na mitigação do eventual risco cambial e, caso cabível, a impossibilidade técnica de ressarcir individualmente os usuários que pagaram pelo mesmo, recomenda-se extinguir tal cobrança e compensar os eventuais prejuízos (ou eventuais lucros) nos processos de revisão, simplificando os complexos processos de concessão. Ou seja, a inovação proposta do risco cambial ser assumido pelos usuários e ou Poder Concedente deve ser considerada inaceitável e deve ser excluída do edital.

- **Degrau Tarifário:** Via de regra, ao estabelecer uma tarifa diferenciada, o Poder Concedente parte do pressuposto de que administrar e operar uma pista simples seria menos dispendioso para a concessionária do que uma pista duplicada; atividades que nessa última, poderiam envolver maiores custos com manutenção, sinalização, fiscalização e outros. Porém, tal pressuposto precisa ser comprovado por meio dos estudos técnicos que avaliem (i) a existência dos custos a maior e (ii) a extensão do custo a maior. A necessidade de apuração técnica e devidamente justificada é imprescindível, já que não se pode partir de tal pressuposto como se fosse uma verdade absoluta. Caso contrário, ou seja, sem comprovação do equilíbrio econômico-financeiro, há o risco de gerar enriquecimento sem causa, quer pela Administração Pública (hipótese em que a remuneração seja menor que os encargos), quer pelo concessionário (hipótese em que os encargos e o justo retorno sejam menores que a remuneração), o que, a princípio é indevido, pois configuraria um abuso de direito. Assim, a questão

do “degrau tarifário”, fixado em 40%, sem explicação técnica plausível, merece especial atenção, eis que embora não haja, a princípio, vedação legal que impeça a sua utilização, é imprescindível que sejam analisadas as condições e o embasamento técnico sob os quais se deu a fixação do referido degrau, sob o risco de não o fazendo, promover o enriquecimento sem causa para o Poder Concedente ou para a Concessionária.

• **Localização das praças:** a reavaliação da localização de algumas Praças é necessária, tendo em vista a análise da iniquidade, já que o total de quilômetros pagos pelos usuários se mostrou superior ao total de quilômetros percorridos na malha, em algumas praças, como é o caso dos seguintes casos analisados, para citar como exemplos:

- No lote 1, na praça existente de São Luiz do Purunã, o cálculo da iniquidade obteve o índice aproximado de 1,85 para veículos pesados de 4 a 9 eixos, o que demonstra que o total de quilômetros pagos pelos usuários desta categoria de veículos é superior em 85% ao total de quilômetros percorridos na malha que contribui para a definição do trecho de cobertura dessa praça (TCP). Tal situação retrata um possível impacto direto no custo do frete regional e no custo final dos produtos que são transportados por este tipo de veículo;
- No lote 2, na praça a ser implantada em Quatiguá, o índice global (média entre todos os tipos de veículos), foi de 1,60, podendo-se inferir que o total de quilômetros pagos por todos usuários (nas categorias pré-estabelecidas neste estudo) desta praça é 60% maior que os quilômetros percorridos no trecho de cobertura (TCP);
- Situação semelhante ao relatado no item a) supra ocorre no lote 3, na praça a ser implantada em Califórnia, que obteve um índice de iniquidade igual a 1,85 para veículos pesados de 4 a

9 eixos. Porém, este caso possui uma particularidade, uma vez que se para veículos pesados (4 a 9 eixos) o total de quilômetros pagos por estes usuários é, aproximadamente, 85% superior aos quilômetros percorridos, para a mesma praça de pedágio, o estudo apresentou um índice de 0,80 para os veículos leves. Ou seja, que estes usuários de veículos leves pagam o proporcional a menos quilômetros rodados, comparando-os ao total de quilômetros percorridos na malha (iniquidade inferior a 1).

- Os demais resultados, para todos os demais lotes, apresentaram valores de iniquidade até 1,40, com exceção da praça de Jataizinho (lote 4), que obteve o índice de 1,60 para veículos pesados de 4 a 9 eixos;

- **Análise de sensibilidade das praças de pedágio:** teve o objetivo de identificar impactos que poderiam ser relevantes pela alteração da localização da praça devido à presença de condicionantes locais.

- A análise de sensibilidade para a praça de São Luiz do Purunã não previu a sua relocação, uma vez que a mesma já encontra-se implantada. Ainda, não foram encontradas rotas de fuga de proximidade justamente pela posição atual da praça, situada em trecho sinuoso de serra.

b) Para a praça a ser implantada em Quatiguá, foi realizada a análise além da localização atual proposta, outras duas, sendo uma de até 5 km ao Sul e outra de até 5 km ao Norte, sem grandes alterações. Neste sentido, deve-se avaliar a possibilidade de remanejamento deste lote, com a exclusão da praça em Quatiguá. Isso porque, ainda que os valores previstos nas praças da região, sejam num primeiro olhar menores aos vigentes à época das concessões do Anel de Integração, mesmo assim, ao inserir a nova praça, equivale a igualar aquele

valor de tarifa, tornando a região menos competitiva.

- c) Para a praça a ser implantada, cuja denominação dada pela ANTT (2021) é do município de Califórnia, a mesma está proposta praticamente no núcleo urbano de Mauá da Serra, na diretriz da BR-376, distante 40,0 quilômetros de Califórnia. Entretanto, ao se avaliar a possibilidade de nova localização de 5 km para o Sul de Mauá da Serra, percebe-se que ao ponto que se distancia do núcleo urbano do município, favorece o tráfego local e regional com acesso às rodovias PR-445 (Rodovia Celso Garcia Cid) e BR-272 sem a cobrança de tarifa imediata. Sugere-se, assim, que seja avaliada a pertinência de alteração da localização, conforme proposto.
- d) Considerando a proximidade com o núcleo urbano municipal (3,8 km até o centro da cidade), sugere-se a remoção da praça existente em Jataizinho, lote 4, no km 126 da BR-369, e sua implantação para após o entroncamento da BR369 com a PR-090, em direção a Cornélio Procópio. Tal situação, possibilitará o deslocamento, pela PR-090, até os municípios de Assaí, São Sebastião da Amoreira, Santa Cecília do Pavão, Santo Antonio do Paraíso, Nova América da Colina, Nova Santa Bárbara, Nova Fátima, Congonhinhas, São Jerônimo da Serra, Sapopema, Figueira, Curiúva, Ibaiti, Ribeirão do Pinhal, Jaboti, Japira, Pinhalão, Tomazina, Joaquim Távora, Conselheiro Mayrinck, Guapirama, Quatiguá, Siqueira Campos, Santana do Itararé, São José da Boa Vista e Wenceslau Brás, gerando maiores oportunidades, o desenvolvimento da região e a geração de empregos. Com essa alteração, haverá, também, a possibilidade de ligação destes municípios com o município de Londrina, sem o ônus da tarifa.
- e) Em todas as situações, com relação a existência de vias vicinais ao longo das novas propostas de localização, utilizadas como rotas de fugas locais, têm-se que – em decorrência do

expressivo aumento do custo do combustível (em especial, gasolina e diesel) neste início de 2022 – que tais situações não são impeditivas para a alteração da localização, uma vez que para percorrer as rotas de fugas, pode-se gastar mais em combustível do que o próprio custo da tarifa de pedágio.

- **OBRAS DE ACORDO COM TERCEIROS:** Foi identificado pelo SEINFRA/RODOVIA/AVIAÇÃO, em dezembro de 2021, através de ofício de diligência nº 71772/2021/TCU, a possibilidade de que obras já pagas pelos usuários nas concessões anteriores e que não foram realizadas sejam incluídas nas novas concessões e assim, sejam novamente pagas pelos usuários. Também, foi identificado que tais obras não realizadas ou não concluídas são objeto de ações judiciais, cujo passivo real é desconhecido. Nesse sentido, é imperioso que sejam analisados possíveis impactos negativos nas novas concessões.

CORBÉLIA TARIFA ZERO

REQUERIMENTO E RELATÓRIO DA COMISSÃO ESPECIAL DE REPRESENTAÇÃO MISTA PARA TRATAR DO PEDÁGIO NO MUNICÍPIO DE CORBÉLIA/PARANÁ

Dispõe sobre relatório da comissão especial de representação mista para tratar do pedágio no Município de Corbélia, Estado do Paraná.

A COMISSÃO ESPECIAL DE REPRESENTAÇÃO MISTA PARA TRATAR DO PEDÁGIO NO MUNICÍPIO DE CORBÉLIA, criada pela Portaria nº 015, de 09 de fevereiro de 2021, da Câmara Municipal de Corbélia, conforme Requerimento nº 001 de 19 de janeiro de 2021, aprovado na 1ª Sessão Ordinária da 1ª Sessão Legislativa da 15ª Legislatura, em 01 de fevereiro de 2021, nos termos do Art. 2º da citada portaria, vem manifestar,

PLEITO PELA ISENÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO NA PRAÇA DE CORBÉLIA AOS VEÍCULOS REGISTRADOS NO MUNICÍPIO

perante,

a **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**, com sede na Praça Nossa Senhora Salete, s/n, Centro Cívico, Curitiba, Estado do Paraná,

1. DOS FATOS

A implantação do Anel de Integração do Paraná em 1997 com a concessão do serviço de manutenção e duplicação das Rodovias Federais sob administração do Estado do Paraná a concessionárias em vários lotes resultou na instalação de um Praça de Pedágio na Rodovia BR-369, Km 494.

Contudo a posição da praça de pedágio ficou entre o distrito sede e os distritos de Nossa Senhora da Penha e Ouro Verde do Piquiri.

Não bastasse a instalação da praça de pedágio, as vias rurais adjacentes foram fechadas pela concessionária com autorização estatal.

Transcorrido alguns anos, mediante constantes manifestações a Viapar S.A. concessionária que administra o trecho do Lote 02, concedeu um desconto de 90% (noventa por cento) para um veículo por residente nos citados distritos, e mais recentemente, o desconto de 50% (cinquenta por centos) a até dois veículos por residentes no distrito sede, não sem muita negociação,

CORBÉLIA TARIFA ZERO

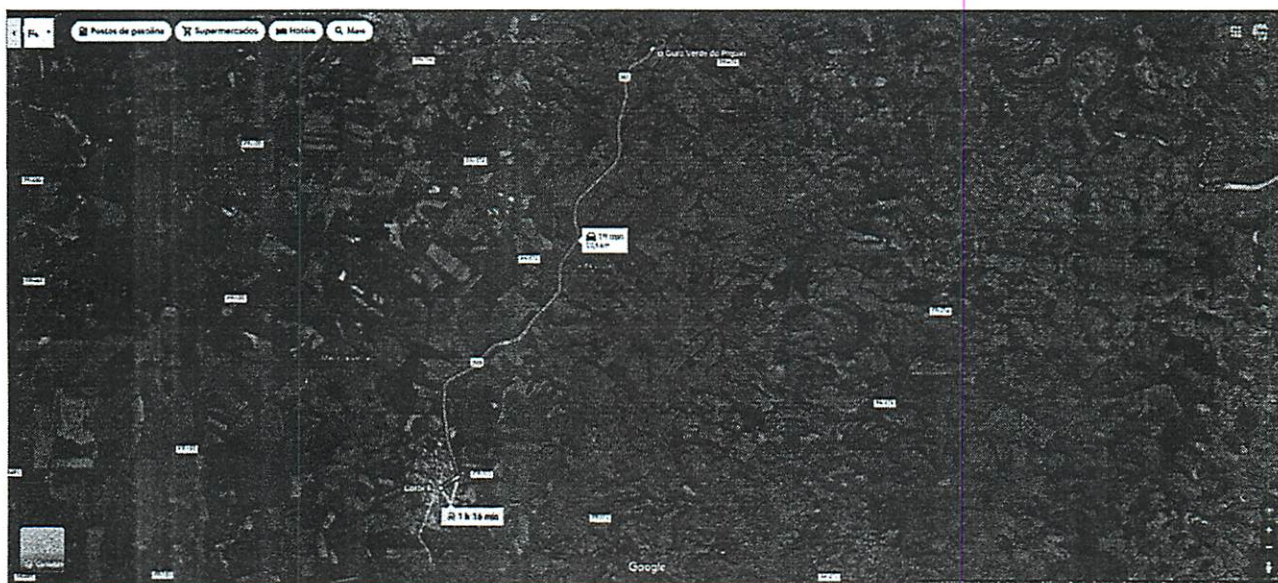
devendo o interessado se cadastrar e apresentar documentos comprobatórios de propriedade de veículo e residência.

Contudo o benefício somente é praticado na forma eletrônica, onde o beneficiário precisa ter em seu veículo a “TAG” da gestora de pagamentos eletrônicos Sem Parar, que demanda assinatura média de R\$ 29,90 (vinte e nove reais e noventa centavos) mensais.

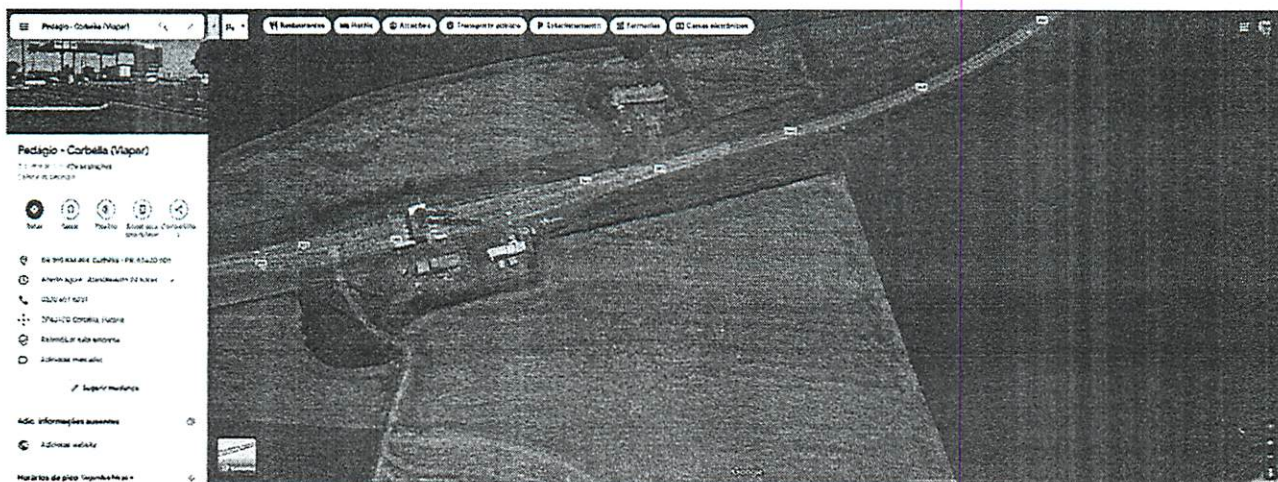
O encerramento do prazo da atual concessão em novembro de 2021 e a construção de novo modelo de concessão por mais 30 (trinta) anos importa em momento de muita tensão para a comunidade Corbeliense.

2. DO TRECHO

Na Rodovia BR 369 o distrito de Ouro Verde do Piquiri está localizado no Km 478, o distrito de Nossa Senhora da Penha no Km 489 e o distrito sede de Corbélia no Km 500:



E a praça de pedágio, por sua vez, fica no Km 494:



CORBÉLIA TARIFA ZERO

Portanto, está localizada no meio do único e curto caminho de 22 (vinte e dois) quilômetros que ligam os distritos à sede do Município de Corbélia.

3. DOS PREJUÍZOS DIRETOS À COMUNIDADE

Nestes 24 (vinte e quatro) anos o principal prejuízo é o sociocultural, pois o pedágio bloqueou a livre convivência entre os munícipes, as chancelas, ao custo da tarifa para ida e para a volta, impedem a integração entre os povos locais e afastam famílias que residem nos dois lados da barreira.

Ainda promove o subdesenvolvimento econômico interno, onde os munícipes dos distritos não podem adquirir bens e serviços na sede, e o inverso também, sem que a relação comercial se torne inviável, pois tem acrescida ainda o custo do pedágio.

Considerando que o consumo interno é a principal forma de desenvolvimento do setor terciário de Corbélia, o pedágio impõe há vinte e quatro anos barreira que impede o amadurecimento empresarial local.

Com relação à produção agrícola é importante observar que a região é composta por diversas cooperativas, com bases de coleta em Corbélia e o pedágio vem incrementando o preço do produto antes mesmo de ser entregue, diminuindo sua competitividade em relação aos municípios onde o produtor não paga pedágio dentro do próprio município.

4. DO DESCONTO CONCEDIDO

Ao se falar do desconto concedido pela Concessionária é importante observar o ônus associados ao “benefício”, pois é necessário que o usuário assine plano mensal de gestão eletrônica, atualmente à empresa “Sem Parar”, ao custo médio de R\$ 29,90, que efetivamente reduz o percentual “graciosamente” concedido.

Ainda por se tratar de mera liberalidade de Concessionária, tal benefício pode ser cancelado a qualquer momento, ou ainda, cancelado com data marcado, no final do atual contrato de concessão.

O desconto não atinge o objetivo da comunidade, que é o de transitar livremente em seu território, apenas reduz parcialmente o excessivo ônus que lhe é imposta.

Ainda importa em observar, que a própria concessão em si do desconto na tarifa pela Concessionária que tem o direito de cobrá-la integralmente, revela a confissão da injustiça para com a população local.

Veja-se, no Município de Corbélia, segundo dados de 2019, a frota é composta por 12.626 veículos automotores, destes sendo 6.436 veículos de passeio, 1.127 caminhões, 2.301 utilitários e 2.025 motocicletas, conforme tabela.

CORBÉLIA TARIFA ZERO

Desde a vigência do desconto de 50% (cinquenta por cento) na tarifa, a partir de 10 de abril de 2019, apenas 213 veículos foram cadastrados, equivalendo a 1,68% (um inteiro e sessenta e oito centésimos por cento) do total da frota.

Não foi possível levantar o quantitativo de veículos beneficiados com o desconto de 90% (noventa por cento), uma vez que é a Concessionária quem detém exclusivamente tais dados.

5. DA NECESSIDADE DE CLÁUSULA CONTRATUAL NA NOVA CONCESSÃO

A despeito da declaração de constitucionalidade da cobrança de pedágio pelo Supremo Tribunal Federal na ADI 4382 e RE 645181, importa observar que a onerosidade social observada, sentida pela população, nestes últimos 24 (vinte e quatro) anos, demarca forte senso de injustiça e descaso do governo de um povo, *latu sensu*, para com a sua população que sofre.

A existência de cláusula contratual no novo instrumento de concessão vem a sanar de forma perene, pelo menos pela duração do próximo contrato, a demanda popular em pauta, pois constará desde início em obrigação da Concessionária e não mera liberalidade, passível de cancelamento e outras condições, não sem antes muita manifestação e movimentação popular.

A minuta do contrato para a próxima concessão contém 42 (quarenta e duas cláusulas) com inúmeras outras subcláusulas, contudo nos detivemos na subcláusula 18.2.3 – Tarifa de Pedágio / Sistema Tarifário, vejamos:

18.2.3. Terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de Tarifa de Pedágio, os veículos oficiais, próprios ou contratados de prestadores de serviço, da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático. (grifos no original)

A minuta já prevê a isenção do pagamento de tarifa de pedágio para os veículos oficiais, portanto, com o intuito de ver o pleito atendido, participamos da Audiência Pública nº 001/2021 promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, entre os dias 05/02/2021 à 05/04/2021, no endereço eletrônico <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=443>, registrando, sob protocolo nº 0011800/2021-39, contribuição de inclusão na citada subcláusula da ressalva pela isenção quanto *aos veículos de pessoas físicas ou jurídicas nas praças de pedágio que dividem municípios de distritos, independente de utilização de sistema eletrônico de cobrança* que exija assinatura de seus usuários.

Participamos também da Audiência Pública Remota “O encerramento dos atuais contratos de pedágio e a nova licitação para concessão das rodovias paranaenses por mais 30 anos” promovida pela Assembleia Legislativa do Paraná em 13/05/2021, no endereço eletrônico <https://www.youtube.com/watch?v=zjfrOK-i7fw>, para a região da cidade da Lapa e São Mateus do Sul que vive situação semelhante à de Corbélia.

CORBÉLIA TARIFA ZERO

6. DO IMPACTO FINANCEIRO

Segundo o painel de transparência para monitoramento de tráfego instituído Lei Estadual nº 18696 de 08 de janeiro de 2016, o Lote 02 administrado pela Viapar – Rodovias Integradas do Paraná S.A., até o momento este ano, nas seis praças de pedágio já trafegaram 9.789.809 (nove milhões setecentos e oitenta e nove mil e oitocentos e nove) veículos, resultando numa arrecadação de R\$ 211.614.926,60 (duzentos e onze milhões seiscentos e quatorze mil novecentos e vinte e seis reais e sessenta centavos).

De forma genérica, pode-se dizer que a arrecadação foi de R\$ 21,61 (vinte e um reais e sessenta e um centavos) por veículo, considerando que a distância entre a Praça P2-6 de Corbélia e a Praça P2-5 de Campo Mourão / Mamborê é de 120 Km (cento e vinte quilômetros) resultando em R\$ 0,18 (dezoito centavos) por quilômetro por veículo.

Neste sentido, se todos os veículos do município trafegassem pelo pedágio, o que não é razoável acreditar, resultaria numa média, entre a distância do Distrito de Nossa Senhora da Penha e do Distrito de Ouro Verde do Piquiri ao Distrito Sede, de R\$ 36.389,54 (trinta e seis mil trezentos e oitenta e nove reais e cinquenta e quatro centavos) no mesmo período, equivalendo a 1,71% do faturamento.

7. PEDIDO DE APOIAMENTO

Mediante tais fundamentos, a comunidade de Corbélia vem requerer o apoio ao seu pleito, para que a Assembleia Legislativa do Estado do Paraná evide todos os seus esforços em prol da isenção de pedágio aos municípios e não abandone seu povo.

COMISSÃO ESPECIAL DE REPRESENTAÇÃO MISTA PARA TRATAR DO PEDÁGIO NO
MUNICÍPIO DE CORBÉLIA/PARANÁ
CÂMARA MUNICIPAL DE CORBÉLIA

Em 21 de junho de 2021, 61º da Emancipação Política.

PAULO JOSÉ BORGES CARDOSO
Presidente da Comissão



PREFEITURA MUNICIPAL DE ORTIGUEIRA

GABINETE DO PREFEITO

Ofício nº 164/2022

Ortigueira, 13 de maio de 2022.

Ref.: Solicitação de análise e inclusão de construções de viadutos na Rodovia BR 376, KM 349,900m e KM 350,850m.

Prezados Senhores:

O Prefeito Municipal Ary de Oliveira Mattos, no uso de suas atribuições legais e em atenção ao comunicado datado de 13/05/2022 dessa Frente Parlamentar que nos enviou Estudo, Pesquisa e Análises sobre o novo modelo de concessão de rodovias no Estado do Paraná, vem, respeitosamente, a elevada presença de Vossas Excelências, para expor e solicitar o que segue:

As construções dos viadutos na Rodovia BR 376, Km 349,900m e Km 350,850m são extremamente necessários para salvaguardar os interesses de nossa cidade, tendo em vista que a duplicação da mencionada rodovia passa pelo perímetro urbano de Ortigueira.

A duplicação do citado trecho sem os viadutos aqui postulados estão causando transtornos para significativa parcela de nossa população, inclusive comprometendo nosso sistema viário, posto que condenou o fluxo de duas importantes artérias da cidade.

Avenida Farroupilha está travada no Km 349,900m da BR 376

Avenida Leonidas Alves Carneiro travada no Km 350,850m da BR 376

Solicitamos sejam as obras ora postuladas devidamente priorizadas no procedimento de concessão, preservando o interesse público local.

Sendo o que apresenta para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente.

ARY DE
OLIVEIRA
MATTOS:
17758289991
ARY DE OLIVEIRA MATTOS
Prefeito Municipal

Assinado digitalmente por ARY DE OLIVEIRA MATTOS.17758289991
DN: C=BR, O=ICM-Brasil, OU=AC SOLUTI
Múltipla vfi: OU=2969552010104,
OU=Presencial, OU=Certificado PF A1,
CN=ARY DE OLIVEIRA MATTOS:
17758289991
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização: sua localização de assinatura aqui
Data: 2022.05.17 08:37:20-0300
Formato: PDF Reader Versão: 11.2.1

Ilustríssimos senhores

Frente Parlamentar Pedágio





ASSOCIAÇÃO QUILOMBOLA E AFRODESCENDENTES DA RESTINGA

Ofício: 02/2021

Lapa, 05 de Março de 2021.

Para: **Deputado Arilson Chiorato**

Assunto: Comunidade Quilombola da Restinga – Lapa- PR

A Associação Quilombola e Afrodescendentes da Restinga, localizada no KM 189- Restinga- Lapa. Vem contextualizar. Historicamente já há alguns estudos que demonstram a trajetória do povo negro na Lapa.

"A mão de obra escrava (já misturando os escravos negros com os escravos índios capturados na ocupação do interior) foi especialmente importante, para se **consolidar os povoados em formação** como em Paranaguá, Antonina, Guaratuba, Castro, Curitiba, **Lapa** e São José dos Pinhais" (RAGGIO, 2018, p.39).

Diante desta realidade apresentada é passando esta fase árdua do povo negro da **Lapa**. Tem se "a riqueza da **congada** tem por objetivo de despertar as **lembranças ancestrais** de poder, beleza e **riqueza do elemento negro** em terras distantes, a terra dos antepassados, onde eram **reis**" (RAGGIO, 2018, p. 173). Cabe ressaltar a congada representada pelo povo negro, sendo seus parentes quilombolas, ou seja, há um vínculo com as **Comunidades Quilombolas da Lapa**, os traços das ancestralidades, da identidade, está na **Lapa**. "A **Congada da Lapa** é composta principalmente por integrantes da **família Ferreira**, que após a **abolição da escravatura**, ficaram nas terras do

senhor Braga, antigo dono de escravos, **na região de interior da cidade da Lapa, chamada de Feixo**” (PINTO, 2015, p.16).

Conforme se pode constatar através do **grupo governamental criado no Paraná** para estudos e análises das **Comunidades Quilombolas (CRQ)** o Grupo de Trabalho Clóvis Moura define **“no município da Lapa, o GTCM registra o maior número de quilombolas do estado, distribuídos em três comunidades remanescentes de quilombos: Feixo, Restinga e Vila Esperança”** (RAGGIO, 2018, p.151- apud CLÓVIS MOURA, 2010, s/p).

Dada a relevância dos povos negros no Paraná, que fizeram e fazem parte da transformação social e da evolução histórica e socioeconômica do **município da Lapa, sobre as mãos dos povos Quilombolas da Lapa**. Em meados do final anos 90 e 2000 a transformação e a evolução **isolaram** as **Comunidades Quilombolas** do centro da Lapa, **pois se estabeleceu uma praça de pedágio**, da qual **dividiu o município Lapeano**. Atingindo diretamente os **povos quilombolas**, sendo estes grupos quilombolas, historicamente para sobreviver se mantiveram distantes nos refúgios das matas como forma de proteção e resistência.

“O **Território Quilombola da Restinga** se localiza a aproximadamente **10 km da sede do município da Lapa**, localizada ao Sul do Paraná, a 62 km de distância da capital do Estado, fazendo parte da Região Metropolitana de Curitiba [...] se localiza bem próxima do centro urbano de Mariental, hoje um distrito **do município da Lapa**, que se formou a partir do assentamento de imigrantes Alemães, em 1878, tendo atualmente uma população de aproximadamente 2.000 habitantes. Ao mesmo tempo, se localiza também próxima à **sede do município da Lapa**, que é um centro urbano razoavelmente desenvolvido, com cerca de 49.000 habitantes” (CIGOLINI; SILVA, 2018. p.109).

E atualmente a Comunidade Quilombola Restinga, depende ativamente do acesso ao centro da Lapa, e é notório que se encontra toda vida a social dos

novembro de 2003, reserva à Fundação Cultural Palmares a competência pela emissão de certidão às comunidades quilombolas e sua inscrição em cadastro geral”

Em resumo para as Comunidade Quilombolas da Lapa o que se percebe é a restrição ao acesso das políticas públicas.

Cabe refletir sobre a frase da Advogada Allyne Andrade e Silva “a existência de uma determinada **política pública** não é fim da guerra, mas início de inúmeras batalhas. Essa afirmação torna-se ainda mais verdadeira quando se trata de uma política endereçada para a população negra” (SILVA, 2020, p.14).

Convenções da OIT, a Convenção nº 169, que trata dos povos indígenas e tribais, uma normativa de direito internacional **ratificada pelo Brasil em 2002**, deste modo passando a fazer parte do ordenamento jurídico brasileiro como uma norma supralegal. Tendo sua aplicabilidade garantida pela Carta Magna, a Convenção assegura às **comunidades quilombolas o direito a consulta, livre, prévia e informada, diante das ações estatais, empresarias, ou não estatais que impactaram diretamente no seu modo de viver.** Autor, Pereira, Jeferson da Silva.

Carlos Marés orienta sobre “serem consultados sempre que qualquer medida, ato ou ação da sociedade hegemônica possa interferir no ser social ou sua territorialidade”.

“O direito de serem consultados e a obrigação de consultar”, consta na “Convenção n.169 da OIT dispõe que, **sempre que uma medida ou ato administrativo ou legislativo do Estado possa ocasionar dano ou ameaça de dano a direitos, o povo afetado deve ser consultado previamente para oferecer seu consentimento**”. (Marés, Lima, Oliveira, Motoki. p. 30).

Ressalta -se o presente artigo do Ministério Público do Paraná, **Consulta Prévia, Livre e Informada não se confunde com audiência pública.** Antes de procurar diferenciar a consulta prévia, livre e informada das conhecidas audiências públicas, faz-se mister discorrer sobre o momento da aplicação desse direitos

povos quilombolas de forma geral como, as agências bancárias, farmácias, supermercados, ensino de educação superior e **o mais agravante** sobre o **direito à vida a saúde** pública, destaca se que a Unidade de Pronto Atendimento (UPA), Hospital Geral. Outrossim, e o **acesso aos Poderes Executivo** (prefeitura), **Legislativo** (câmara municipal), **Judiciário** (Fórum). Convém observar que para ter acesso a este centro é necessário utilizar uma única estrada que possui uma **praça de pedágio**. **E que por ironia do destino encontra-se geograficamente ao lado da Comunidade Quilombola da Restinga, ou seja, para se compreender a 2 km da praça do pedágio é à entrada da comunidade.**

Relato da liderança, “Por vezes, a venda de produtos aqui produzidos é prejudicada. **Comparando o valor do salário mínimo nacional com o valor da taxa tarifaria da concessionária** dá para perceber a dificuldade de nosso povo, já tão carente. E pensar que os **povos quilombolas na grande maioria** dependem da cultura de **subsistência** e do **trabalho formal para sustentar a famílias**”.

Dada à relevância a educação um exemplo é o **Centro Estadual de Educação Profissional Agrícola da Lapa**, também está incluído na **passagem pedagiada**. O que leva a **comunidade quilombola a repensar a educação de formação técnica para os jovens das Comunidades Quilombolas da Lapa**.

Ressalta se que geograficamente e historicamente a região da Lapa é privilegiada com **3 (três) comunidades tradicionais quilombolas certificadas pela Fundação Cultural Palmares desde 2006**.

“No dia 22 de agosto de 1988, o Governo Federal fundou a primeira instituição pública voltada para promoção e preservação da arte e da cultura afro-brasileira: a Fundação Cultural Palmares, entidade vinculada ao Ministério da Cultura (MinC). A FCP comemora meio quarto de século de trabalho por uma política cultural igualitária e inclusiva, que busca contribuir para a valorização das manifestações culturais e artísticas negras brasileiras como patrimônios nacionais. O § 4º do art. 3º do Decreto nº 4.887, de 20 de

junto aos povos indígenas, comunidades quilombolas e povos e comunidades tradicionais. Nesse aspecto, o artigo 15 da **Convenção 169 da OIT** é expresso ao afirmar que a obrigação de consultar deve ocorrer **“antes de se empreender ou autorizar qualquer programa de prospecção ou exploração dos recursos”**. Assim, no que se refere a obras e empreendimentos, É indispensável que durante o licenciamento ambiental, em especial antes da emissão de cada licença ambiental, seja realizada a consulta livre, prévia e informada de forma a garantir a participação efetiva de povos e comunidades afetadas. Participação esta que deve ser direta, transversal e permanente ao processo de licenciamento ambiental e que precisa ser renovada a cada nova decisão. (GARZÓN, et. al. 2016. p. 37) E é nesse diapasão que se diferencia a Consulta Prévia, Livre e Informada da audiência pública ambiental, instrumento participativo também importante e que deve ser observado quando da previsão de projetos de exploração minerária ou hidrelétrica em Terra Indígena e de comunidades tradicionais. Todavia, no tocante a tais diferenças, ressalta-se que ao passo em que a audiência pública ambiental deve ocorrer no momento após o recebimento do RIMA pelo Órgão licenciador (Resolução CONAMA 01/1986, art. 2º, §1º), aquela se faz necessária desde as primeiras etapas de planejamento da obra, antes mesmo da submissão do EIA ao órgão licenciador, ou seja, antes de qualquer autorização da medida. Além disso, com relação às finalidades de ambos os instrumentos, a audiência pública tem o objetivo de “expor aos interessados o conteúdo do empreendimento em análise e de seu respectivo RIMA, dirimindo dúvidas e recolhendo dos presentes as críticas e sugestões a respeito (Resolução CONAMA 01/1986, art. 1º)”; já a CCPLI busca um acordo e consentimento sobre o que está sendo proposto. (Idem, p. 32).

Pedido:

A Comunidade Quilombola da Restinga exige se o direito de ser consultada conforme o amparo do OIT 169.

O amparo jurídico com a Defensoria Pública da União, Defensoria Pública Estadual, Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual e a Coordenação Nacional de Articulação das Comunidades Negras Rurais

Atenciosamente

Célia da Silva Leonardo Garcia

Remanescente Quilombola Restinga

Bacharel em Direito/ Auxiliar Jurídico Silva e Moraes.

Associação Quilombola e Afrodescendentes da Restinga

restingaquilombola@gmail.com



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Praça Nossa Senhora de Salette S/N - Bairro Centro Cívico - CEP 80530-911 - Curitiba - PR - www.assembleia.pr.leg.br

REQUERIMENTO Nº 0336207/2021 - 0336207 - FPPEDAGIO

Em 05 de abril de 2021.

AUDIÊNCIA PÚBLICA 01/2021 - Reivindicações, sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, que visam a concessão para exploração de 6 (seis) lotes do sistema rodoviário no Estado do Paraná

Compilado das principais reivindicações de diversos segmentos da sociedade civil organizada acerca do modelo híbrido de pedágio proposto pelo Governo Federal.

Organização: Frente Parlamentar sobre o Pedágio da Assembleia Legislativa do Paraná

Curitiba - Paraná

2021

A **Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná**, instituída pelo Ato nº 08, de 11 de agosto de 2020, no âmbito da **Assembleia Legislativa do Estado do Paraná**, vem, respeitosamente, para apresentar contribuições no âmbito da audiência pública nº 01/2021, proposta por essa Agência, com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que visam a concessão para exploração de 6 lotes do sistema rodoviário do Paraná.

I. PRELIMINARMENTE

A Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná, é formada pela associação de deputados estaduais, com caráter suprapartidário, destinada a promover, em conjunto com representantes da sociedade civil e de órgãos públicos afins, a discussão e o aprimoramento da legislação e de políticas públicas para o Estado do Paraná.

No cumprimento de seus objetivos e na missão constitucional dos Deputados paranaenses, diante da notícia de que a União, através do Ministério da Infraestrutura, após firmar o Memorando de Compromisso nº 001/2019, com o Governador do Estado do Paraná, no dia 13 de agosto de 2019, com a finalidade de conjugar “esforços entre o Ministério da Infraestrutura e o Governo do Estado do Paraná, para a elaboração de estudos técnicos para análise da viabilidade de concessão da malha rodoviária do Estado do Paraná constituída por rodovias federais e estaduais”, passou a reunir, de forma presencial e virtual, representantes da sociedade civil, autoridades e cidadãos, em forma de reuniões técnicas e audiências públicas, as quais foram realizadas nos municípios polos regionais de Cascavel, Foz do Iguaçu, Londrina, Cornélio Procópio, Guarapuava, Francisco Beltrão, Apucarana, Paranavaí, Maringá, Telêmaco Borba e Ortigueira, todas com a presença da maciça e representatividade da sociedade paranaense, com acompanhamento presencial (quando possível em razão dos protocolos de segurança pública) e virtual, através das diversas redes sociais, televisão e aplicativos de reuniões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná. Outras reuniões já foram solicitadas à Frente Parlamentar, as quais ocorrerão nas próximas semanas.

Nesse sentido, a presente tem por objetivo levar ao conhecimento da ANTT, as contribuições encaminhadas pela sociedade paranaense nas audiências públicas, bem como, levar a conhecimento, igualmente, a posição da Frente Parlamentar da Assembleia Legislativa, frente à proposta apresentada.

II. MANIFESTO DO PODER LEGISLATIVO ESTADUAL

A **Frente Parlamentar sobre o pedágio**, por meio de seus integrantes e após debates com a sociedade civil organizada paranaense, em audiências públicas regionalizadas, realizadas em dez cidades polos e de diversas reuniões técnicas, apresenta as seguintes conclusões sobre a proposta técnica, edital e minuta de contrato que são comuns a todos os lotes:

- 1) O **modelo híbrido** proposto, como critério de desempate de leilão, com a cobrança da maior outorga (ou estratégia equivalente), pela empresa vencedora do certame, e a criação de novas praças de pedágio são os **temas mais rechaçados pelos paranaenses**.
- 2) Defende-se que no contrato conste cláusula de garantia de realização das obras por meio de **depósito de caução**, por percentual do valor contratual ou da receita da concessionária para investimentos presentes no CAPEX, ou ainda, por meio de garantia similar.

3) O critério do leilão deve ser exclusivamente pelo **menor preço de tarifa, sem limite de desconto**, já que a atual proposta e da forma pela qual foi apresentada, de percentual máximo de desconto (17,4%), não garante a proposta mais vantajosa e inibe a competitividade que caracteriza uma concessão à iniciativa privada.

4) A criação de **degrau tarifário de 40%**, após a duplicação de trecho de rodovia, não tem nenhum fundamento técnico, pois está previsto como incentivo, uma espécie de “prêmio”, se a concessionária cumprir o contrato que estabelece a obrigação. O percentual é muito elevado e algumas duplicações de rodovias previstas na proposta já foram pagas pelos paranaenses. Tal situação deve ser revista tendo em vista que a maioria das rodovias incluídas no plano proposto são concedidas à iniciativa privada em contratos ainda não findos, que não foram respeitados e que devem ser avaliados pelos estudos da ANTT.

5) **Transparência** irrestrita nos trâmites licitatórios e na execução contratual com a criação de comitês para acompanhamento dos contratos com a participação dos usuários e de representantes dos municípios atingidos pelo processo de exploração da rodovia.

6) **As obras devem ocorrer logo no início da concessão** e o tempo para sua conclusão deve ser o menor possível;

7) É fundamental reavaliar **a criação de novas praças e a localização das praças de pedágio já existentes**, principalmente aquelas previstas em áreas urbanas e em áreas que afetem o livre tráfego regional e entre cidades próximas, interferindo no trabalho, estudo, segurança, saúde dos usuários e gerando impacto social e econômico regional.

8) É **imprescindível a discussão local sobre obras previstas, não previstas e rodovias que não estão incorporadas** ao programa proposto pela ANTT.

9) **O passivo dos atuais contratos** do chamado “Anel de Integração” em litígio deverá compor os ativos a serem licitados. O resultado deverá ser incorporado ao contrato de exploração do lote.

10) **A extensão de prazo de 24 para 30 anos de contrato** é injustificável, ou no mínimo, motivo de questionamentos, não sendo encontrado respaldo técnico a esse benefício que será concedido às empresas vencedoras da licitação.

11) **Comunicamos que a posição majoritária** das deputadas e deputados estaduais do Poder Legislativo paranaense, é de **não autorizar a cessão das rodovias estaduais** (1.163 quilômetros dos 3.327 quilômetros) que constam do sistema estadual rodoviário e que estão previstas para integrar o Programa de Exploração de Rodovias (PER), proposto pelo Governo Federal, em síntese: **se não houver concordância com o critério de licitação exclusivamente pelo menor preço de tarifa, sem limite de desconto, as rodovias estaduais não serão delegadas para a exploração pela União.**

**DEPUTADAS E DEPUTADOS ESTADUAIS DA
FRENTE PARLAMENTAR SOBRE O PEDÁGIO NO PARANÁ
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ**

III. REQUERIMENTOS ANTERIORES:

No dia 23 de fevereiro, a **Frente Parlamentar** protocolou junto a essa agência, através do **REQUERIMENTO Nº 0311454/2021 - 0311454 – FPPEDAGIO**, pedido de suspensão imediata da audiência pública e dos procedimentos licitatórios em trâmite.

Na própria Audiência Pública, através de questão de ordem, foi solicitada a apreciação do requerimento pelo Deputado integrante da Frente Parlamentar, Luiz Claudio Romanelli, que deveria anteceder a exposição do projeto, pela ANTT e à própria participação popular.

A questão de ordem, feita de forma oral, igualmente, foi veiculada no “chat” do evento, nos seguintes termos:

“Questão de ordem pela Frente Parlamentar do Pedágio, da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

A Frente Parlamentar do Pedágio protocolou, junto ao DG da ANTT requerimento, em caráter de urgência, na data de ontem, sob o n. 50500.01544/2021-31, firmado por 42 deputados estaduais, pelo qual solicitou a imediata suspensão da audiência pública n. 001/2021 e dos procedimentos licitatórios para concessão das rodovias estaduais e federais, em razão de ilegalidades e irregularidades insuperáveis para a consulta pública e mesmo para a apresentação de contribuições pelos interessados, usuários paranaenses. Requer atenção especial à apontada inexistência de lei autorizando o Poder Executivo Estadual a celebrar convênio ou outro instrumento de delegação para União da administração e exploração de rodovias estaduais – o que gera vício insanável no processo licitatório, dentre outras ilegalidades e irregularidades, as quais, requer sejam decididas de forma preliminar ao início das manifestações orais. Acentue-se ainda:

-a ausência Lei Estadual que autorize o Poder Executivo a promover a delegação para a União, da administração e exploração de rodovias estaduais, pena de violação da legalidade administrativa;

- comprometimento da participação popular em virtude dos prazos exíguos, a restrição pela pandemia do COVID19, a complexidade dos estudos e do projeto e a restrição de acesso aos meios digitais;

- a aplicação de desconto máximo da tarifa, que não atende ao interesse dos usuários;

- modelo apresentado de leilão suprime a fase de lances;

- o modelo apresentado infringe a possibilidade de competitividade;

-imprevisibilidade dos estudos que sustentam a proposta, em razão dos atuais contratos em vigor e das consequências de seu término para o Estado do Paraná.

-violação ao dever jurídico de prevenção de atos de corrupção pela administração pública.

Requer, por fim, que as irregularidades apontadas sejam objeto de consulta formal à Advocacia Geral da União, para que se pronuncie no exercício de sua competência.

Inobstante, a questão de ordem foi negada e a audiência pública ocorreu. Ato contínuo, a ANTT respondeu ao requerimento da Frente Parlamentar sobre o Pedágio, através do OFÍCIO SEI Nº 5071/2021/ASPAR/GAB/DIR-ANTT, pela qual aduziu: