



Menor tarifa, Garantia efetiva de obras e Licitações imediatas.

Excelentíssimo Senhor Ministro,

- 1.** A concessão de **rodovias federais e estaduais do Paraná** é fator relevante para o desenvolvimento econômico e para a inclusão socioterritorial. A mobilidade de pessoas, mercadorias para consumo e para exportação será impactada pela decisão política do Governo Federal, por 30 anos.
- 2.** Os contratos vigentes de 1997 a novembro de 2021 no Estado significaram onerosidade para os usuários, encarecimento de produtos, aumento dos custos de produção, perda de empresas para outros Estados e segregação de pessoas e municípios.
- 3.** Os usuários pagaram as tarifas mais caras do País por 24 anos, sem a contrapartida em obras e melhorias na malha rodoviária, e se comprovou que os aditivos contratuais, firmados com objetivos eleitoreiros ou para beneficiar as concessionárias, foram o artifício para a corrupção.
- 4.** O **Tribunal de Contas da União (TCU)** comprovou que as tarifas praticadas no PR eram as mais altas do país (R\$/100km). Veja-se:

Ao

Excelentíssimo Senhor

Rui Costa dos Santos

Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República

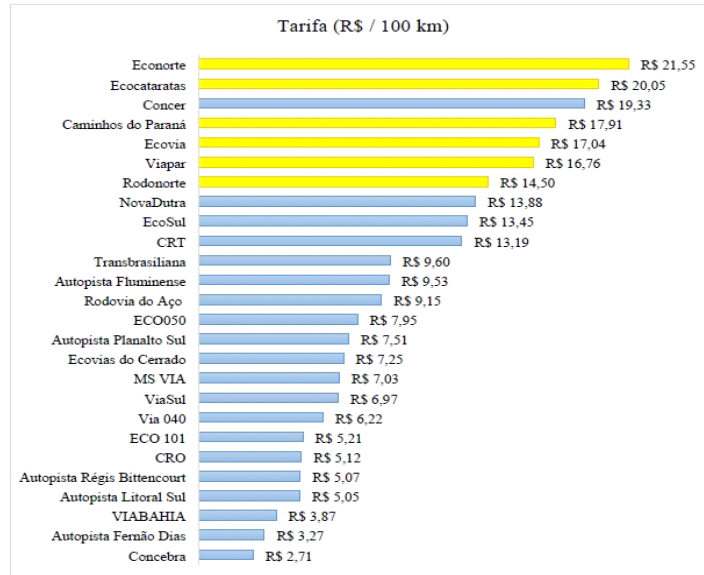
Telefone: 3411-1232/1106

E-mail: agendacasacivil@presidencia.gov.br



5. O **Tribunal de Contas da União (TCU)** comprovou que as tarifas praticadas no PR eram as mais altas do país (R\$/100km). Veja-se:

Figura 2: Tarifas por concessionária de via federal, no ano de 2021, para automóveis



Fonte: ANTT e DER-PR. Tarifas vigentes em 2021 – automóveis.

6. A **expectativa da sociedade paranaense** é que este modelo não se repita, e que seja adotado um **novo modelo de concessão, com resultados diferentes da concessão anterior e meios de fiscalização durante a execução**, com as seguintes premissas:

- a) Pedágio com menor tarifa;
- b) Garantia da execução de obras no cronograma previsto;
- c) Ampla transparência (antes e durante os 30 anos de contrato), e;
- d) Licitação de todos os seis lotes em 2023.

7. **Deputadas e Deputados Estaduais do Paraná**, na legislatura encerrada em janeiro de 2023, constituíram uma Frente suprapartidária, fizeram mais de 20 audiências públicas com ampla participação social, incluindo o setor



produtivo, e contou com consultoria técnica do ITTI/UFPR¹, e iniciaram o debate para a participação da sociedade paranaense sobre o programa chamado PR Vias.

8. Formou-se um **consenso** que a **melhor opção seria uma licitação pelo menor preço de tarifa**. E que o “modelo híbrido” com o pagamento de outorga previsto no Plano de Outorga de 2021, não poderia ser aceito.

9. No final de 2021, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Ministério da Infraestrutura (MInfra), Empresa de Planejamento de Logística (EPL) e Governo do Paraná, **alteraram os critérios de julgamento do leilão**, em que a outorga foi substituída pelo mecanismo do “aporte financeiro”, em que o concorrente deve pagar um valor para cada ponto percentual (pp) de deságio ofertado - montante que varia de: a) Até 10% - R\$15 milhões/pp; b) entre 11% e 17% - R\$60 milhões/pp; c) acima de 17% - R\$150 milhões/pp.

10. Em 03 de março, **tomou-se conhecimento pela mídia² de uma suposta mudança**. Estas informações, até o momento, foram omitidas da sociedade, dos Parlamentares e do TCU. A suposta proposta prevê pagamento de “aporte a partir de 13% de desconto.

11. Para visualização, **compara-se** as três “versões” do Ministério e Estado, para compreensão da relação desconto em leilão/pagamento:

Versão	Desconto	Pagamento
2021 Pagamento pela Outorga	Máximo de 17% de desconto	maior valor de outorga, com limite de desconto de 17% nas tarifas
2021 Aporte a partir de 1% de desconto	até 10% desconto	R\$15 milhões p/p
	11% e 17%	R\$60 milhões p/p
	Acima de 17%	R\$150 milhões p/p
2023 – versão atual Aporte a partir de 12% (versão que o Ministério não divulgou)	13% desconto	R\$30 milhões p/p
	13% a 18%	R\$60 milhões p/p
	Acima de 19%	R\$120 milhões p/p

¹ 03 Relatórios Técnicos do ITTI/UFPR, disponíveis em: <https://www.assembleia.pr.leg.br/atividade-parlamentar/frentes-parlamentares-e-blocos-tematicos>

² Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/11418486/?s=0s>



12. O modelo de concessão ainda mantém a cobrança progressiva de depósitos por ponto percentual, o que inibe o oferecimento de descontos mais do que a primeira versão de 2021, **pois inicialmente se exigia a partir de 17% de desconto, e a versão de 2021 exige a cobrança de aporte a partir de 1% de desconto**. Mesmo com a suposta alteração do projeto em 2023, os concorrentes deverão **depositar valores milionários a partir de 13%**, com impacto na tarifa. Na suposta versão ministerial, para chegar até 30% de desconto, o concorrente deverá depositar R\$1,77 bilhão!

13. Esta figura do “aporte” deve ser desmascarada³.

14. Trata-se de um instrumento retórico para justificar a capacidade de “garantir obras” ou “compensar o reequilíbrio econômico”. Contudo, **a minuta de contrato⁴ entregue pela ANTT prevê diversas finalidades⁵ para os recursos da conta de aporte, sem ordem de preferência como diversas compensações à concessionária ou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, e pode ser usado para “compensar” a concessionária até pelo desconto aos usuários frequentes.**

15. Diferente do que é afirmado, não existe cláusula contratual submetida ao TCU que preveja a destinação preferencial dos recursos da conta de aporte para assegurar obras, e, posteriormente, aplicação para evitar aumentos na tarifa, se todas as obras previstas forem executadas.

³ Ver Relatório Técnico 03 do ITTI da UFPR. Item 4.2.6. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.assembleia.pr.leg.br/storage/comissoes/INuWJrZjFGYH0cXejWldLteIjzjtWxvCGEUOcbjY.pdf>

⁴ TC 042.775/2021-3 – Desestatização – peças 132/141. Modelo que não foi submetido à audiência pública oficial, embora o TCU tenha recomendado.

⁵ 12.1 Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora e da Conta de Aporte para as Contas da Concessão, nos termos previstos neste Contrato, ou provenientes de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente às seguintes finalidades: 12.1.1 compensações decorrentes da adesão pela Concessionária ao Mecanismo de Proteção Cambial ou ao Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo; 12.1.2 compensações decorrentes do acionamento do Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita; 12.1.3 compensações decorrentes do Desconto de Usuário Frequente; 12.1.4 recomposições do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão; e 12.1.5 pagamento de indenizações em função da extinção da Concessão.



16. Ainda, existe insegurança jurídica quanto à aplicação dos recursos dos aportes, visto que a ANTT não tem competência para tal fim.

17. Dessa decisão política de adotar a outorga ou aporte no critério de julgamento, restam efeitos prejudiciais concretos. Veja-se um **comparativo dos Lotes 01 e 02 entre o que era pago em 2021, e as propostas de novas tarifas base:**

Lote 1	Tarifa cobrada no encerramento do contrato em novembro de 2021	Nova tarifa proposta atualizada para janeiro de 2023	Nova tarifa proposta após o quinto ano atualizada para janeiro de 2023
São Luis do Purunã	R\$ 9,60	R\$ 10,01	R\$ 10,96
Lapa	R\$ 15,30	R\$ 13,18	R\$ 16,26
Porto Amazonas	R\$ 15,30	R\$ 12,59	R\$ 15,20
Imbituva	R\$ 13,40	R\$ 11,54	R\$ 16,15
Irati	R\$ 13,40	R\$ 11,76	R\$ 16,46

*Valores atualizados pelo IPCA a partir da Tabela 06, da página 16 do relatório TC 042.775/2021-3 do Tribunal de Contas da União

Lote 2	Tarifa cobrada no encerramento do contrato em novembro de 2021	Nova tarifa proposta atualizada para janeiro de 2023	Nova tarifa proposta após o quinto ano atualizada para janeiro de 2023
São José dos Pinhais	R\$ 23,30	R\$ 21,73	R\$ 22,92
Carambeí	R\$ 11,50	R\$ 10,65	R\$ 11,26
Jaguariaíva	R\$ 8,70	R\$ 7,11	R\$ 7,50
Sengés	praça nova	R\$ 6,83	R\$ 9,56
Quatigá	praça nova	R\$ 12,18	R\$ 17,05
Jacarezinho	R\$ 24,40	R\$ 11,27	R\$ 15,57
Jacarezinho 2	praça nova	R\$ 11,27	R\$ 15,57

*Valores atualizados pelo IPCA a partir da Tabela 06, da página 16 do relatório TC 042.775/2021-3 do Tribunal de Contas da União

18. As concessionárias são remuneradas por um fluxo de caixa formado num determinado período. Antes, esse fluxo se compôs ao longo de um período de 24



anos. A nova concessão prevê trinta, prorrogáveis por mais cinco. São 11 anos a mais, que deveria contribuir para redução das tarifas, mas não aconteceu.

19. O TCU emitiu Relatório Técnico⁶ sobre a concessão que mostra que, com a aplicação da reclassificação tarifária automática (degrau 40%), o preço médio dos pedágios **pode ficar 13% acima dos valores praticados até 2021:**

Tabela 16: Variação do custo tarifário do novo projeto PR Vias (depois da reclassificação tarifária), em comparação com o custo praticado nas concessões do Anel de Integração

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçu	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Curitiba		35%	37%	13%	-8%	-10%	-4%	-9%	0%	42%	103%	-4%	-4%
Londrina	35%		-3%	48%	-5%	-9%		23%	-5%	-16%	-58%	-5%	79%
Maringá	37%	-3%		49%	-6%	-10%	10%	26%		10%		-8%	2%
Ponta Grossa	13%	48%	49%		-10%	-12%	-6%	2%	0%	60%	89%	23%	-5%
Cascavel	-8%	-5%	-6%	-10%		-17%	-13%	-8%		33%		-6%	
Foz do Iguaçu	-10%	-9%	-10%	-12%	-17%		-15%	-10%	-28%	13%	41%	-11%	93%
Guarapuava	-4%		10%	-6%	-13%	-15%		-6%	4%				-5%
Paranaguá	-9%	23%	26%	2%	-8%	-10%	-6%		28%	-6%	-6%	-7%	
Toledo	0%	-5%		0%		-28%	4%	-8%		29%			
Apucarana	42%	-16%	10%	60%	33%	13%		28%	29%		183%	65%	-5%
Umuarama	103%	-58%		89%		41%		-6%		183%			
Campo Mourão	-4%	-5%	-8%	23%	-6%	-11%		-6%		65%			-5%
Pato Branco	-4%	79%	2%	-5%		93%	-5%	-7%		-5%		-5%	
Média	16%	8%	11%	21%	-5%	2%	-4%	2%	-1%	40%	59%	5%	16%
Média Geral	+ 13,0%												

Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria.

20. O Relatório considerou que, **se mantidas as condições, a redução tarifária aguardada pela sociedade não ocorreria.** E afirmou:

a) “Procedem as preocupações dos participantes da audiência pública, no sentido de que as tarifas com o pedágio poderão ser superiores àquelas praticadas no Anel de Integração até 2021, as quais, como visto, já se mostravam as tarifas mais onerosas entre as rodovias federais;”

b) “Assim, o objetivo da PR Vias, de tarifas “significativamente” menores, aparentemente não será conseguido com os projetos apresentados ao TCU. Pode-se notar que uma eventual diminuição do custo tarifário das viagens, dependerá, essencialmente, da ocorrência de deságios relevantes nas propostas das licitantes vencedoras ou de uma alteração do projeto;”

⁶ Processo - 042.775/2021-3 – Desestatização – peça 174 – 04/10/2022.



c) “Para que as tarifas do projeto PR Vias sejam “significativamente” menores, o deságio no leilão deverá ser bastante superior a 11,5%, hipótese que pode trazer muitas incertezas em relação à consecução dos principais investimentos contratados. Caso esse deságio relevante não ocorra, certamente as concessões paranaenses permanecerão com o status quo de serem as mais onerosas entre as rodovias federais, ao longo de mais 30 anos”.

21. Considerando a ressonância das propostas da sociedade e estudos técnicos, apresenta-se as seguintes PROPOSTAS DE AJUSTES:

I. LICITAR os lotes pelo critério de menor tarifa ao usuário, vencendo o proponente que ofereça o maior desconto ao preço do Edital.

- O critério de julgamento da licitação pelo menor valor da tarifa do serviço público é legal (art. 15, I, Lei 8.987, de 1995), seguro e mais efetivo para Administração e para os usuários. A garantia da efetivação das obras é feita pelo sistema de garantias (com exercício da discricionariedade da Administração Pública). É importante ressaltar que, ocorrendo deságio considerável em relação a tarifa base do leilão, a utilização da garantia de caução com Letras do Tesouro Nacional (LTN) assegura a consecução dos investimentos contratados, do ponto de vista financeiro e jurídico.

II. ESTABELECEER GARANTIA COM BASE NA LEI GERAL DAS CONCESSÕES E NA MODALIDADE DE CAUÇÃO (LTN):

- As minutas de edital e contrato devem ser alteradas, para contemplar o sistema de garantias da Lei Federal nº 8.987, de 1995, e adotar o depósito de caução como garantia. A Constituição determina regimes distintos para os contratos celebrados pela Administração Pública. Há um regime jurídico destinado às contratações públicas em geral, e um regime jurídico específico para os contratos de concessão de serviços públicos (art. 175, par. único, I).

- A Lei Federal nº 8.987, de 1995, Lei Geral de Concessões, tem natureza de lei especial, e trata exhaustivamente das garantias contratuais em concessão e



permissão da prestação de serviços públicos. Assim, é a Lei Geral de Concessões que deve ser aplicada na concessão das rodovias no Paraná, porque a Lei Geral de Licitações nº 14.133, de 2021, especifica que somente será aplicada de forma subsidiária (art. 186), ou seja, em tema complementar, secundário ou quando existir um vazio normativo da Lei nº 8.985/2021.

- O edital da licitação da concessão e o respectivo contrato, deverão disciplinar o tema das garantias contratuais, pois existe uma margem ampla de discricionariedade da Administração para a definição das garantias no caso das concessões. Importante frisar que a Lei Federal nº 8.985, de 1995, não dá ao contratado concessionário a prerrogativa de escolher a modalidade de garantia - já que a norma contida no art. 96, §1º, da Lei nº 14.133, de 2021 não tem aplicação subsidiária para as concessões.

- A **Administração concedente deve escolher a modalidade de garantia**, inclusive podendo ser diversa daquelas previstas na Lei Federal nº 14.133, de 2021, (caução em dinheiro, fiança bancária ou seguro garantia), observando que sua fixação não pode ultrapassar o valor de 100% das obras previstas, orçadas e integrantes do projeto básico da licitação da concessão – interpretação sistemática conjugando as normas do art. 18 com as do art. 23 da Lei nº 8.987, de 1995.

III. **GARANTIA -MODALIDADE CAUÇÃO DE LETRAS DO TESOURO NACIONAL (LTN) – SEGURANÇA JURÍDICA E FINANCEIRA:**

- A caução é modalidade de garantia por excelência, e o Poder Concedente deve exercer a discricionariedade da Lei Federal nº 8.985, 1995, e inserir nas minutas de edital e contrato **este instrumento efetivo de garantia para usuários e para União**. Trata-se da caução com Letras do Tesouro Nacional (LTN). **A caução permitirá que o Concessionário ofereça descontos sem limites no leilão, porém, deverá depositar 1% do valor do CAPEX do lote para garantias em Letras do Tesouro e mais de 1% para cada 3% de desconto oferecido no leilão**, os quais, 90% serão paulatinamente



liberados ao concessionário em sincronia com a execução dos investimentos previstos no edital, de acordo com cronograma previsto, mas os 10% (dez) restantes só serão liberados depois de executado e auditado o integral cumprimento dos investimentos.

IV. EXCLUIR a criação de contas como a vinculada e/ou de aporte

atreladas ao desconto oferecido no leilão: Essas contas obrigam os concessionários a fazer um investimento/desembolso adicional, no momento do leilão, e que fatalmente levam ao aumento das tarifas. De outro lado, a forma como proposta, especialmente por ficarem sob a gestão da ANTT, que não tem competência funcional para gestão desses recursos, não darão garantia aos usuários de que as destinações sejam as desejadas.

V. ELIMINAR a cobrança prévia de HEDGE CAMBIAL:

é imperiosa a retirada deste percentual da tarifa, que onera o usuário, e que pode não ser usado, e eventual contrato de financiamento em moeda estrangeira é um custo a ser pago pela concessionária. Qualquer mecanismo de proteção cambial é contrário aos interesses dos usuários, e apenas beneficia as concessionárias, podendo motivar enriquecimento ilícito das empresas.

VI. FISCALIZAÇÃO CONTRATUAL – Conselho de Gestão e Comitês

Locais: Deve ser criado um ***Conselho de Gestão da Malha Estadual*** composto por representantes do Executivo e Legislativa Federal e Estadual, Usuários, Concessionárias, Funcionários, Agências Reguladoras, e Órgãos de Controle, com o objetivo de acompanhar e deliberar sobre a gestão das concessões rodoviárias. E que sejam formados ***Conselhos Locais para cada lote de concessão***, para acompanhar as obras e os serviços em cada subtrecho, incluindo autoridades municipais.

VII. RECONTAGEM DE TRÁFEGO - revisão dos dados para evitar superfaturamento dos contratos:



- Um fator determinante para a lisura do processo e dimensionamento exato do valor da tarifa é a realização de **recontagem de tráfego nas rodovias que farão parte do novo programa de concessões**, para estabelecer os parâmetros das novas tarifas mediante dados reais que representem a quantidade ou a média, visto que os dados apresentados anteriormente se mostraram diferentes da realidade confirmada em campo.
- Em 11 de abril de 2022, a Federação das Indústrias do Paraná (FIEP) e a Sociedade Civil Organizada do Paraná (Socipar) apresentaram os resultados da contagem de tráfego de veículos na BR-376, realizada entre os dias 20 e 26 de fevereiro de 2022, no trecho entre Paranavaí a Nova Londrina, PR.
- O levantamento aponta variações da quantidade de veículo de até 70% em comparação aos números apresentados pela ANTT em 2019. Num trecho entre Paranavaí e Guairaçá, no ponto 2, o volume diário anual equivalente (VDMAeq), contagem feita pelo total equivalente de eixo, chegou a uma diferença de 70% entre a contagem apresentada pela ANTT em 2019 (11.770) e a contagem feita pela empresa contratada, PERPLAN (23.368), em 2022. A apuração feita pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL, feita em 2019, apontou a circulação de 10,7 mil eixos entre Paranavaí e Nova Londrina, enquanto a pesquisa da Socipar realizada no ano passado, apurou o trânsito de 23,6 mil eixos.
- Ou seja, a expressiva diferença (70%) entre os levantamentos da EPL e PERPLAN, no caso do trecho Paranavaí - Nova Londrina, são um indicativo da necessidade de recontagem de tráfego nos lotes a serem concedidos. Segue em anexo o Relatório de Pesquisas de Campo, BR 376 – Paranavaí/Nova Londrina, de março de 2022, contratado pelas entidades e diversas empresas da região noroeste do Paraná.

VIII. REDUZIR a Carga Tributária: Proposta de redução da carga tributária dos entes federativos. Redução de carga tributária federal, pelo enquadramento das novas concessões rodoviárias em regime especial tributário denominado REIDI (semelhante ao Minha Casa Minha Vida) onde todos os tributos federais (IR, CSLL, PIS e COFINS) são substituídos por taxa única de 4% sobre o faturamento.



Redução da carga tributária municipal, através de acordo com os Municípios, limitar o ISS a 2% do faturamento das concessionárias.

IX. MONITORAMENTO DO FLUXO DE VEÍCULOS: O monitoramento é um mecanismo previsto em lei estadual, ao mesmo tempo que a minuta do contrato de concessão prevê a contratação de monitoramento do fluxo de veículos por empresa contratada pela concessionária. Mas é preciso mais, pois é necessário que serviço seja executado por órgão, entidade ou empresa independente submetida à fiscalização da ANTT, com acesso on-line às informações sobre o fluxo de veículos com vistas à transparência na divulgação dos números, acompanhamento em tempo real do faturamento das concessionárias e possibilidade de comparar arrecadação do pedágio.

22. Solicitamos a adoção destas premissas e de todas as propostas técnicas, para que as concessões das rodovias no Paraná **sejam marcadas pela união e pela construção da infraestrutura viária do Paraná** com segurança jurídica e tarifas que observem a modicidade.

De Curitiba, 06 de março de 2023.

Arilson Chiorato
Deputado Estadual no Paraná

Evandro Araújo
Deputado Estadual no Paraná

Luiz Cláudio Romanelli
Deputado Estadual no Paraná

Tercílio Turini
Deputado Estadual no Paraná



OBJETO: CONSULTA TÉCNICA JURÍDICA SOBRE O SISTEMA DE GARANTIAS CONTRATUAIS, A PARTIR DO ART. 175, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL E LEGISLAÇÃO ESPECIAL

BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O REGIME JURÍDICO DAS GARANTIAS NOS CONTRATOS CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

O texto objetiva breves considerações acerca do regime jurídico de garantias contratuais aplicável aos contratos de concessão de serviços públicos.

Garantia de execução contratual é instrumento para evitar ou mitigar riscos de execução dos contratos. O fundamento da exigência de garantias contratuais é o de mitigar ou evitar riscos, e o de servir de instrumento para reparações de prejuízos causados pelo contratado ou para assegurar o cumprimento de sanções de caráter pecuniário eventualmente aplicadas em face de infração legal ou contratual cometida.

Preliminarmente, importa salientar que a Constituição Federal determina regimes jurídicos distintos para os contratos celebrados pela Administração Pública. Há um regime jurídico destinado às contratações públicas em geral, e um regime jurídico específico para os contratos de concessão de serviços públicos.

É o que se depreende dos seguintes dispositivos constitucionais:

Art. 37

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.



Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Desta feita, se verifica que a Constituição determinou um regime jurídico para os contratos em geral, e outro regime jurídico para os contratos de concessão de serviços públicos.

O principal regime jurídico das contratações públicas em geral é o da Lei nº 14.133/21 (vez que em 01 de abril de 2023 será revogada a Lei nº 8.666/93). E o regime jurídico dos contratos de concessão de serviços públicos (concessões comuns) é, principalmente, o da Lei nº 8987/95.

Pela dicção constitucional, se deve inferir que, a rigor e à prima facie, são incomunicáveis os regimes jurídicos – cada um deles a dispor especificamente sobre uma determinada espécie contratual.

Registre-se, ainda, que no plano jurídico, a Lei Geral das Concessões tem natureza especial, em relação à Lei nº 14.133/21, eis que trata de uma particular e específica espécie contratual.

Como regra geral, então, as questões fáticas e jurídicas relacionadas aos contratos de concessão de serviços públicos devem ser dirimidas nos exatos termos do contido na Lei nº 8987/93. Contudo, é possível cogitar de lacunas jurídicas na lei geral de concessões, que podem inviabilizar a devida solução de uma questão concreta.

Surge assim, o instituto da aplicação subsidiária de lei. Logo, em certas hipóteses pode haver a aplicação subsidiária da Lei nº 14.133/21 em relação a questões relacionadas aos contratos de concessão de serviços públicos, em caráter excepcional.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Atente-se para que a própria Lei nº 14.133/21 contém regra expressa neste sentido:

Art. 186. Aplicam-se as disposições desta Lei subsidiariamente à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, à Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e à Lei nº 12.232, de 29 de abril de 2010.

Por força da Lei, assim, as disposições contidas na Lei nº 14.133/21 somente se aplicam em caráter subsidiário em relação às contratações de concessão de serviços públicos.

Certo que a Lei nº 14.133/21 dispõe sobre garantias contratuais.

Contudo, a Lei nº 8987/95 contém tratamento expresso acerca deste tema das garantias contratuais.

A aplicação subsidiária da Lei nº 14.133/21 somente é juridicamente possível em relação a temas ou aspectos jurídicos que NÃO tenham sido contemplados pela Lei nº 8987/95.

A Lei Geral de Concessões contém tratamento exaustivo para o tema das garantias contratuais, não havendo que se cogitar de aplicação subsidiária, neste pormenor, da Lei Geral de Licitações:

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra;

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas: V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;



Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e

II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

Tem-se assim, que, nos termos e com amparo na Constituição, a Lei nº 8987/95 tem tratativa completa e própria para o tema das garantias contratuais.

Nesta medida, há uma ampla margem de liberdade discricionária do Poder Concedente, a depender dos riscos envolvidos e da natureza dos serviços a serem concedidos, para fixar as garantias de execução contratual, não se aplicando para os contratos de concessão de serviços públicos, as normas relativas às garantias contratuais previstas na Lei nº 14.133/21, seja no tocante às modalidades de garantia, seja no tocante aos limites dela.

Uma exceção a esta inaplicabilidade do regime de garantias previsto na Lei nº 14.133/21 é a disposição normativa contida nos art. 99 e seguintes. Estas normas versam sobre seguro garantia com cláusula de retomada. Não existem normas similares na Lei nº 8987/95, podendo, neste caso, serem aplicadas subsidiariamente aos contratos de concessão de serviços públicos.

Assim, em resumo:

- a)** O edital da licitação da concessão e o respectivo contrato, deverão disciplinar o tema das garantias contratuais – existe uma margem bem ampla de discricionariedade para a definição das garantias no caso das concessões;
- b)** A Lei Geral de Concessões – diversamente do contido na Lei Geral de Licitações – não dá ao contratado concessionário a prerrogativa de escolher a modalidade de garantia – repita-se que a norma contida no art. 96, § 1º da Lei nº 14.133/21 não tem aplicação subsidiária para as concessões;



- c)** Nesta linha de raciocínio, se pode entender que a Administração concedente pode escolher a modalidade de garantia, inclusive diversa daquelas previstas na Lei Geral de Licitações (caução em dinheiro, fiança bancária ou seguro garantia);
- d)** O valor da garantia exigida não pode ultrapassar o valor de 100% do valor das obras previstas, orçadas e integrantes do projeto básico da licitação da concessão – interpretação sistemática conjugando as normas do art. 18 com as do art. 23 da Lei nº 8987/95;
- e)** Tem aplicação subsidiária para as concessões, as normas da Lei nº 14.133/21 que preveem a possibilidade de exigência de seguro garantia com cláusula de retomada (performance bond), no valor de até 30% do valor do contrato:

Art. 99. Nas contratações de obras e serviços de engenharia de grande vulto, poderá ser exigida a prestação de garantia, na modalidade seguro-garantia, com cláusula de retomada prevista no art. 102 desta Lei, em percentual equivalente a até 30% (trinta por cento) do valor inicial do contrato.

Art. 100. A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a fiel execução do contrato ou após a sua extinção por culpa exclusiva da Administração e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

Art. 101. Nos casos de contratos que impliquem a entrega de bens pela Administração, dos quais o contratado ficará depositário, o valor desses bens deverá ser acrescido ao valor da garantia.

Art. 102. Na contratação de obras e serviços de engenharia, o edital poderá exigir a prestação da garantia na modalidade seguro-garantia e prever a obrigação de a seguradora, em caso de inadimplemento pelo contratado, assumir a execução e concluir o objeto do contrato, hipótese em que:

I - a seguradora deverá firmar o contrato, inclusive os aditivos, como interveniente anuente e poderá:

- a) ter livre acesso às instalações em que for executado o contrato principal;
- b) acompanhar a execução do contrato principal;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

c) ter acesso a auditoria técnica e contábil;
d) requerer esclarecimentos ao responsável técnico pela obra ou pelo fornecimento;

II - a emissão de empenho em nome da seguradora, ou a quem ela indicar para a conclusão do contrato, será autorizada desde que demonstrada sua regularidade fiscal;

III - a seguradora poderá subcontratar a conclusão do contrato, total ou parcialmente.

Parágrafo único. Na hipótese de inadimplemento do contratado, serão observadas as seguintes disposições:

I - caso a seguradora execute e conclua o objeto do contrato, estará isenta da obrigação de pagar a importância segurada indicada na apólice;

II - caso a seguradora não assuma a execução do contrato, pagará a integralidade da importância segurada indicada na apólice.

Em conclusão, é de se afirmar que, nos termos da Constituição Federal, a Lei nº 14.133/21 somente tem aplicação subsidiária no tocante a matérias não disciplinadas pela Lei nº 8987/95. Desta feita, o regime de garantias dos contratos de concessão de serviços públicos será aquele previsto na Lei Geral de Concessões, e não aquele previsto na Lei Geral de Licitações, à exceção das regras contidas nos art. 99 a 102, pelas razões antes expostas.

Curitiba, 09 de dezembro de 2022.

Ieri do Amaral Schroeder
OAB/PR 21.900

Vinicius Gessolo de Oliveira
OAB/PR 37.767

mais atual aponta para uma recuperação do PIB com prévia de evolução de 1,93% no ano (<https://www.bcb.gov.br/content/focus/focus/R20220722.pdf>, pesquisa em 6/8/2022).

349. Dado o lapso entre o início dessas análises e a conclusão delas, essa alteração nas previsões do PIB voltou a ser relevantes, fato que pode impactar novamente nas estimativas econômicas deste projeto.

350. Diante disso, foi proposto como encaminhamento do **relatório preliminar**:

b) recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que:

b.1) reavalie a necessidade de nova atualização das projeções de PIB deste projeto de modo a adequá-lo à realidade do país dado que se constata um degrau entre os estudos que o embasam e a atualidade.

II.7.3. Comentários do gestor

351. A ANTT argumentou que, de fato, a expectativa do PIB passou de 0,42% para 2,10% de março a agosto deste ano. Contudo, a variação acumulada nos próximos 9 anos é de apenas 1,69%, percentual que não causaria impacto relevante nas estimativas de tráfego do projeto.

352. Sendo assim, a ANTT afirmou que não se observa necessidade de ajustar essa estimativa de acréscimo de PIB ao projeto de concessão da PR Vias dado o baixo impacto sobre a tarifa-teto do leilão. Essa variação também seria facilmente percebida pelo proponentes do leilão, sendo integralmente refletidos nos lances dessas empresas (peça 170, p. 33).

II.7.4. Análise dos comentários do gestor

353. De agosto para setembro, houve outro incremento na expectativa da taxa do PIB para 2022 (<https://www.bcb.gov.br/content/focus/focus/R20220916.pdf>, em 22/9/2022), variando de 2,10% para 2,65%. Todavia os não houve grandes variações para os anos seguintes a 2022.

354. Em conformidade com a ANTT, reconhece-se o baixo impacto dessas variações no projeto de concessão da PR Vias e entende-se desnecessário proposição quanto a este tópico.

Item	Proposta preliminar de deliberação	Posicionamento do gestor	Proposta de encaminhamento
a.1	Recomendar que a ANTT reavalie a necessidade de nova atualização das projeções de PIB deste projeto de modo a adequá-lo à realidade do país dado que se constata um degrau entre os estudos que o embasam e a atualidade	A ANTT entende desnecessária a proposição dada a baixa magnitude da variação.	Retira-se a proposta de recomendação.

II.8. Tarifas de pedágio projetadas

355. Durante a fase de audiências públicas, observou-se uma série de reclamações dos participantes em relação à onerosidade das tarifas de pedágio praticadas nas rodovias federais concedidas no Paraná, até o ano de 2021.

Nome: Antônio Lima Neto – Bom dia a todos. Meu nome é Antônio, eu sou agricultor e usuário da Rodovia BR-277 do município de Guarapuava no interior do Paraná. Procuo me manifestar aqui porque atualmente o custo para transitar em rodovia federais no estado do Paraná é abusivo. Por vezes o custo da tarifa do pedágio é maior do que o custo do combustível, pasmem.

Nome: Luiz Roberto Dantas Bruel – Bom dia a todos (...). Existe uma unanimidade em todo o Paraná e com relação às tarifas abusivas que são pagas atualmente (...)

Nome: Rafael Borges Ferreira – (...) E para finalizar gostaria de dizer que nós já estamos cansados de tarifas altas e por isso o entendimento da minha região e das pessoas que eu represento é a menor tarifa, é em qualidade de estradas e é pela transparência e pela menor tarifa do contrato.

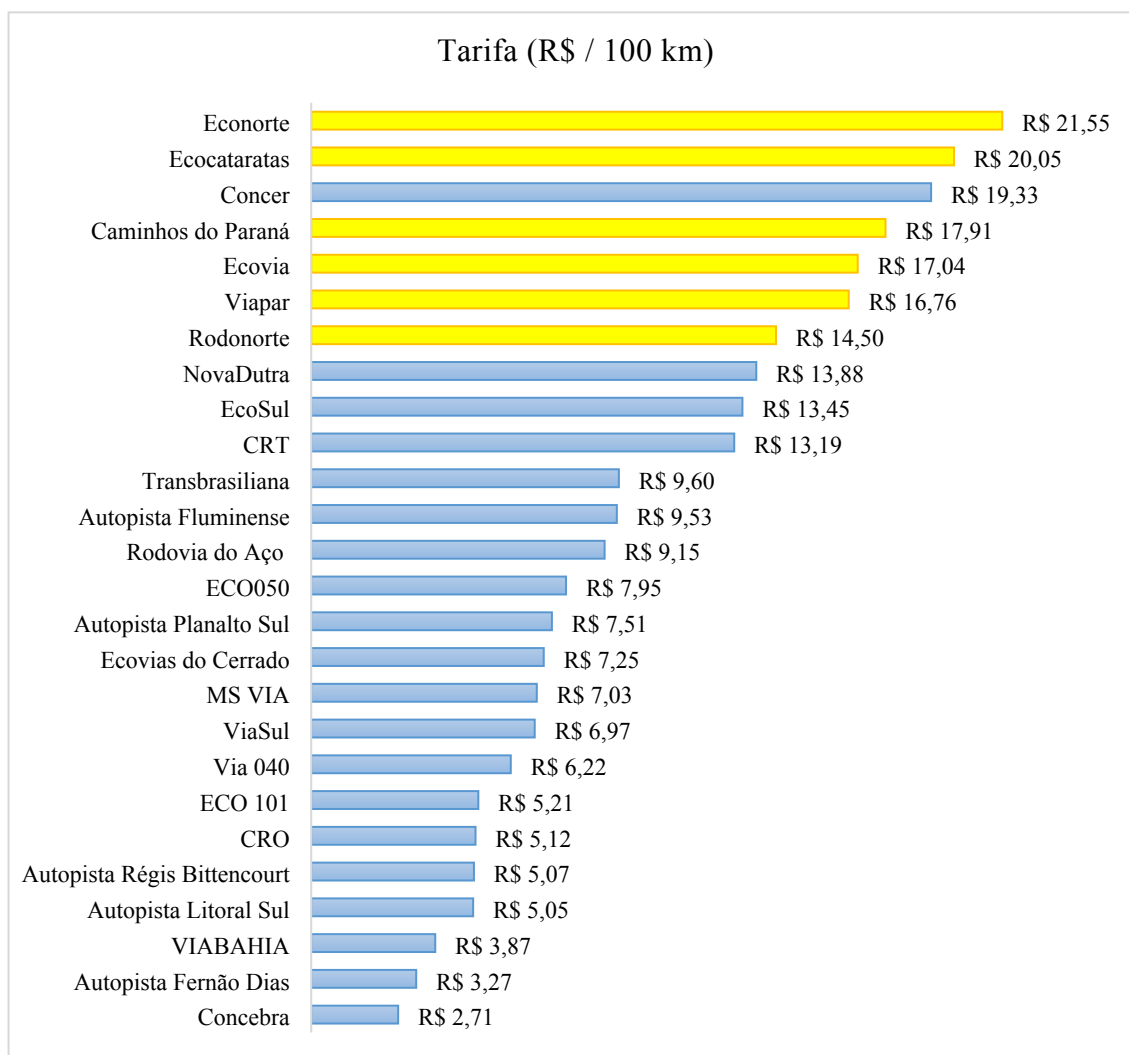
[transcrições de manifestações orais – videoconferência, em 24/2/2021]

356. De fato, tais preocupações se mostram legítimas, uma vez que a modicidade tarifária é um dos requisitos legais que caracterizam a prestação adequada do serviço público (art. 6º, § 1º, Lei 8.987/1995).

357. Em função disso, buscou-se avaliar as tarifas de pedágio das antigas concessões paranaenses (do chamado Anel de Integração), na época do seu encerramento em 2021, comparando-as com as tarifas então vigentes nas demais concessões de rodovias federais administradas pela ANTT.

358. Os resultados dessa comparação constam no gráfico de barras a seguir Figura 14: Tarifas por concessionária de via federal, no ano de 2021, para automóveis. Nele, é possível visualizar o *ranking* das tarifas de pedágio cobradas pelas concessionárias em todas as rodovias federais. A medição desses valores ocorre a partir do custo tarifário a cada 100 km de rodovias, tendo como referência o pedágio para automóveis, em 2021.

Figura 14: Tarifas por concessionária de via federal, no ano de 2021, para automóveis



Fonte: ANTT e DER-PR. Tarifas vigentes em 2021 – automóveis.

359. Ao total, foram levantadas informações de 26 concessões de rodovias federais, sendo 20 administradas pela ANTT (barras azuis) e 6 administradas pelo DER/PR (Anel de Integração – barras amarelas).

360. A partir do gráfico, pode-se evidenciar que as tarifas praticadas no Anel de Integração eram sensivelmente maiores, de modo que suas 6 concessões (Econorte, Ecocataratas, Caminhos do Paraná, Ecovia, Viapar e Rodonorte) estavam no grupo das 7 mais onerosas aos usuários das vias federais.

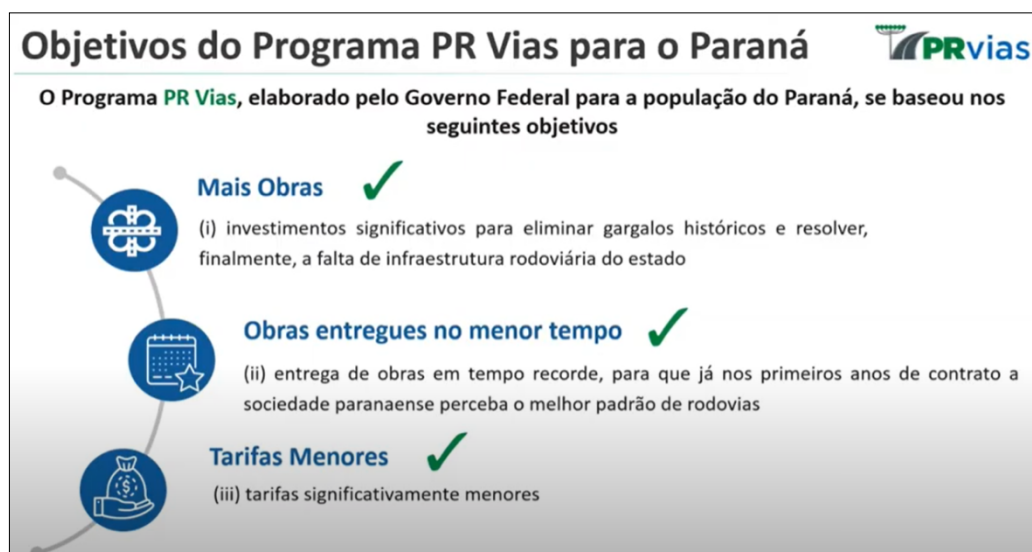
361. Em média, no ano de 2021, as concessões do Anel de Integração apresentavam custos tarifários de R\$ 17,97 a cada 100 km. Já nas demais 20 concessões federais, o custo era de R\$ 8,07 a cada 100 km.

362. Ou seja, a partir desses valores, pode-se concluir que, em média, **as tarifas praticadas nas concessões paranaenses representavam mais que o dobro das tarifas vigentes nas demais concessões de rodovias federais.**

363. Portanto, nesse cenário, assiste razão aos usuários das rodovias paranaenses em demandar uma sensível redução das tarifas no novo projeto de concessão, ora apresentado pela ANTT (PR Vias).

364. Aliás, em razão disso, um dos objetivos do Programa PR Vias é “tarifas significativamente menores”, conforme a apresentação da Audiência Pública 1/2021 feita pela ANTT em 24/2/2021, como mostra a Figura 15. Figura 15: Apresentação durante a Audiência Pública 1/2021, de 24/2/2021 (disponível em https://www.youtube.com/watch?v=Qk_fHT3FYaI),

Figura 15: Apresentação durante a Audiência Pública 1/2021, de 24/2/2021

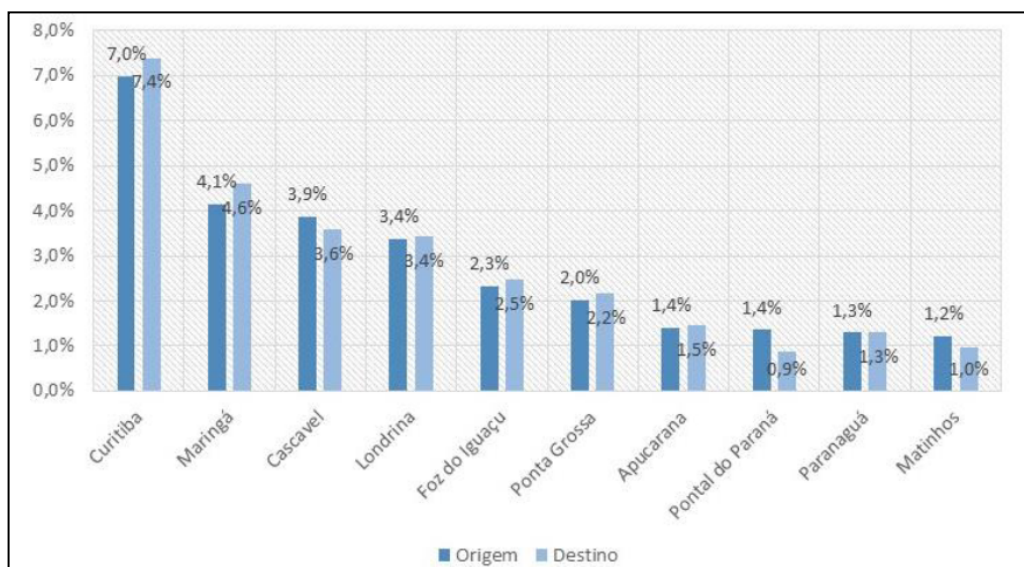


Fonte: ANTT

365. Desse modo, nesta instrução buscou-se avaliar se esse objetivo do Programa PR Vias está sendo atingido, ou seja, se as tarifas das novas concessões serão, de fato, significativamente menores que aquelas praticadas nas concessões encerradas em 2021.

366. Para fazer essa avaliação, foram calculados os custos tarifários nos deslocamentos de automóveis entre os principais polos demográficos do Paraná. Isso porque, conforme o estudo de tráfego, a maior parte das viagens de automóveis possuem origem e destino dentro do próprio estado, conforme mostra a Figura 16. Figura 16.

Figura 16 : Principais pares origem e destino das viagens de automóveis



Fonte: Estudos de tráfego (peça 165, p. 52)

367. Sendo assim, foram analisadas as viagens que possuem como origem ou destino as cidades de Curitiba, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Cascavel, Foz do Iguaçu, Guarapuava, Paranaguá, Toledo, Apucarana, Umuarama, Campo Mourão e Pato Branco.

368. A Tabela 12 retrata os custos tarifários, em reais, que eram desembolsados pelos usuários nas viagens de automóveis em 2021. A título exemplificativo, entre Curitiba e Londrina pagava-se o total de R\$ 62,10, num trajeto de 385 km.

Tabela 12: Custo tarifário, em reais, das viagens de automóveis dentro do estado do Paraná, no ano de 2021 (Anel de Integração)

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçu	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Curitiba		62,10	73,80	23,40	98,90	131,20	53,60	23,30	98,90	62,10	53,60	53,60	68,70
Londrina	62,10		23,40	38,70	76,50	108,80	-	85,40	41,10	11,70	23,40	41,10	15,10
Maringá	73,80	23,40		50,40	53,10	85,40	11,70	97,10	-	11,70	-	17,70	26,80
Ponta Grossa	23,40	38,70	50,40		74,00	106,30	28,70	46,70	74,00	38,70	50,40	12,90	43,80
Cascavel	98,90	76,50	53,10	74,00		32,30	45,30	122,20	-	47,10	-	35,40	-
Foz do Iguaçu	131,20	108,80	85,40	106,30	32,30		77,60	154,50	18,30	79,40	32,30	67,70	32,00
Guarapuava	53,60	-	11,70	28,70	45,30	77,60		76,90	45,30	-	-	-	15,10
Paranaguá	23,30	85,40	97,10	46,70	122,20	154,50	76,90		122,20	85,40	76,90	76,90	38,60
Toledo	98,90	41,10	-	74,00	-	18,30	45,30	122,20		27,50	-	-	-
Apucarana	62,10	11,70	11,70	38,70	47,10	79,40	-	85,40	27,50		11,70	17,70	15,10
Umuarama	53,60	23,40	-	50,40	-	32,30	-	76,90	-	11,70		-	-
Campo Mourão	53,60	41,10	17,70	12,90	35,40	67,70	-	76,90	-	17,70	-		15,10
Pato Branco	68,70	15,10	26,80	43,80	-	32,00	15,10	38,60	-	15,10	-	15,10	

Fonte: qualp.com.br – acesso em 22 de novembro de 2021. Elaboração própria.

369. O próximo passo foi calcular o custo das viagens entre essas cidades no 2º ano da futura concessão, quando todas as 15 novas praças de pedágio do projeto PR Vias já deverão estar implantadas.

370. Para tal, nos Lotes 1 e 2, foram utilizadas as tarifas da última versão dos estudos de viabilidade encaminhados ao TCU, em julho de 2022. Tais tarifas possuem como data-base o mês de outubro de 2021, e foram reajustadas até novembro de 2021, utilizando-se o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo). Já nos Lotes 3 a 6, foram adotadas as tarifas da última versão dos estudos de viabilidade encaminhados ao TCU em novembro de 2021. Essas tarifas possuem como data-base o mês de janeiro de 2021, e foram reajustadas até novembro de 2021, utilizando-se o IPCA.

371. As tarifas obtidas correspondem aos valores máximos que serão aceitos pela ANTT no leilão. Assim, não foi levado em conta possíveis deságios a serem apresentados pelas empresas vencedoras da licitação.

372. Desse modo, a Tabela 13 mostra, em reais, os valores das tarifas de pedágio, que podem vigorar nas futuras viagens entre os principais polos demográficos do Paraná. Como exemplo, constatou-se que as viagens entre os dois maiores polos demográficos, as regiões de Curitiba e Londrina, terão um custo de R\$ 64,02 para automóveis, já no 2º ano de concessão. Ou seja, maior que a própria tarifa praticada em 2021, de R\$ 62,10.

Tabela 13: Custo tarifário máximo, em reais, das viagens de automóveis dentro do estado do Paraná, no 2º ano do novo projeto PR Vias

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçu	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Curitiba		64,02	76,86	20,93	68,62	92,58	40,55	20,04	76,22	67,03	82,46	40,55	50,76
Londrina	64,02		19,05	43,08	58,07	82,03	9,01	84,06	33,75	9,21	9,21	33,75	19,21
Maringá	76,86	19,05		55,93	39,02	62,98	9,83	96,90	23,19	9,83	15,43	14,70	20,04
Ponta Grossa	20,93	43,08	55,93		47,58	71,54	19,52	40,97	55,18	46,09	71,36	11,36	29,72
Cascavel	68,62	58,07	39,02	47,58		23,96	28,07	88,66	7,60	48,86	15,36	24,32	20,68
Foz do Iguaçu	92,58	82,03	62,98	71,54	23,96		52,03	112,62	13,03	72,82	39,32	48,28	51,71
Guarapuava	40,55	9,01	9,83	19,52	28,07	52,03		60,59	35,67	-	-	-	10,20
Paranaguá	20,04	84,06	96,90	40,97	88,66	112,62	60,59		88,66	87,06	60,59	60,59	32,19
Toledo	76,22	33,75	23,19	55,18	7,60	13,03	35,67	88,66		28,60	7,75	35,35	10,99
Apucarana	67,03	9,21	9,83	46,09	48,86	72,82	-	87,06	28,60		25,27	24,54	10,20
Umuarama	82,46	9,21	15,43	71,36	15,36	39,32	-	60,59	7,75	25,27		-	43,11
Campo Mourão	40,55	33,75	14,70	11,36	24,32	48,28	-	60,59	35,35	24,54	-		10,20
Pato Branco	50,76	19,21	20,04	29,72	20,68	51,71	10,20	32,19	10,99	10,20	43,11	10,20	

Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria.

373. A partir desses valores, é possível comparar os custos tarifários do Projeto PR Vias, com aqueles praticados nas concessões encerradas em 2021, do antigo Anel de Integração. A Tabela 14 apresenta os percentuais de variação, entre os principais polos demográficos.

Tabela 14: Variação do custo tarifário do novo projeto PR Vias (a partir do 2º ano de vigência), em comparação com o custo praticado nas concessões do Anel de Integração

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçú	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Curitiba		3%	4%	-11%	-31%	-29%	-24%	-14%	-23%	8%	54%	-24%	-26%
Londrina	3%		-19%	11%	-24%	-25%		-2%	-18%	-21%	-61%	-18%	27%
Maringá	4%	-19%		11%	-27%	-26%	-16%	0%		-16%		-17%	-25%
Ponta Grossa	-11%	11%	11%		-36%	-33%	-32%	-12%	-25%	19%	42%	-12%	-32%
Cascavel	-31%	-24%	-27%	-36%		-26%	-38%	-27%		4%		-31%	
Foz do Iguaçú	-29%	-25%	-26%	-33%	-26%		-33%	-27%	-29%	-8%	22%	-29%	62%
Guarapuava	-24%		-16%	-32%	-38%	-33%		-21%	-21%				-32%
Paranaguá	-14%	-2%	0%	-12%	-27%	-27%	-21%		-27%	2%	-21%	-21%	-17%
Toledo	-23%	-18%		-25%		-29%	-21%	-27%		4%			
Apucarana	8%	-21%	-16%	19%	4%	-8%		2%	4%		116%	39%	-32%
Umuarama	54%	-61%		42%		22%		-21%		116%			
Campo Mourão	-24%	-18%	-17%	-12%	-31%	-29%		-21%		39%			-32%
Pato Branco	-26%	27%	-25%	-32%		62%	-32%	-17%		-32%		-32%	
Média	-9%	-13%	-13%	-9%	-26%	-15%	-27%	-16%	-20%	10%	25%	-16%	-12%
Média Geral	-10,9%												

Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria.

374. De maneira geral, nos 78 pares de origem-destino analisados, constata-se que existe uma redução dos custos tarifários em 48 pares, um aumento em 16 pares, além de 14 pares onde haverá, pela primeira vez, a cobrança de tarifas (células em azul na Tabela 14).

375. Tomando como exemplo a capital Curitiba, percebe-se que não há uma uniformidade nas variações, uma vez que as viagens para Ponta Grossa, Cascavel, Foz do Iguaçú, Guarapuava, Paranaguá, Toledo, Campo Mourão e Pato Branco sofrerão redução dos valores das tarifas. Já as viagens da capital para Londrina, Maringá, Apucarana e Umuarama, poderão sofrer um acréscimo, quando comparadas com as tarifas do antigo Anel de Integração.

376. Apesar dessa falta de uniformidade, percebe-se, de maneira geral, que, em média simples, grande parte das viagens dentro do Paraná terão custos menores a partir do 2º ano do novo projeto PR Vias, em comparação com aqueles praticados até 2021 no Anel de Integração (10,9% de redução).

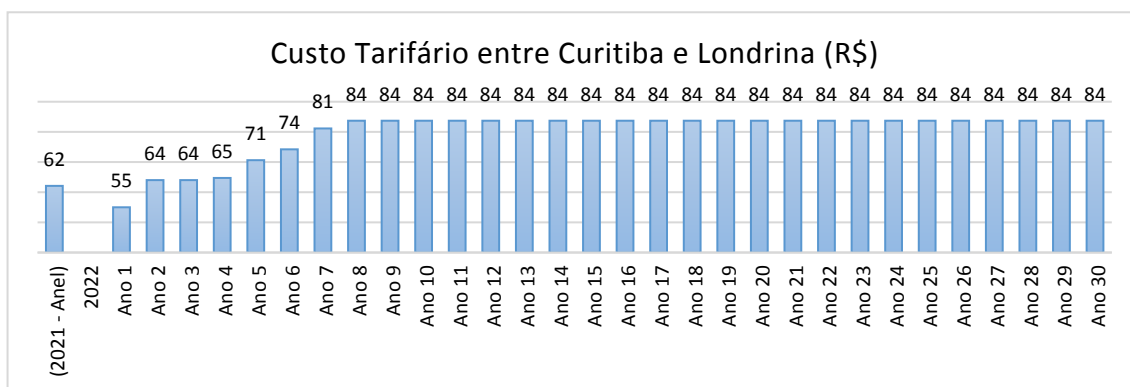
377. Porém, o projeto PR Vias possui mecanismos contratuais com o objetivo de trazer maiores garantias em relação à efetiva conclusão tempestiva dos principais investimentos contratados. Um desses mecanismos é chamado de reclassificação tarifária,

Reclassificação Tarifária: procedimento de alteração da **Tarifa de Pedágio**, de acordo com a forma e valores predefinidos neste **Contrato**, para **Trechos Homogêneos** cujas obras tenham sido concluídas pela **Concessionária**, ou, ainda, em razão da conclusão das obras do Contorno [•], em atendimento ao disposto neste **Contrato** e no **PER**. [Fonte: Minuta de Contrato]

378. Como consequência desse mecanismo, as tarifas serão aumentadas após a conclusão das obras de duplicação e de contornos urbanos. Com isso, busca-se mitigar o risco de inexecuções dessas obras, o que é um problema histórico nas concessões de rodovias federais, inclusive do próprio Anel de Integração do Paraná.

379. A Figura 17 mostra, por exemplo, a evolução do custo tarifário nas viagens de automóveis entre Curitiba e Londrina.

Figura 17 : Evolução do custo tarifário entre Curitiba e Londrina (R\$) – Projeto PR Vias



Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria

380. No início da PR Vias, o custo da viagem tende a ser mais baixo, porém, após a conclusão das obras, no 8º ano de concessão, o custo poderá evoluir para R\$ 83,70, ou seja, um valor superior àquele praticado até 2021, no Anel de Integração (R\$ 62,10).

381. Desse modo, outra análise que pode ser feita é sobre os custos das viagens após a reclassificação tarifária, ainda no contexto de avaliar o atingimento do objetivo do Programa PR Vias (tarifas significativamente menores).

382. Para tal, foi calculado o custo tarifário das viagens entre os principais polos demográficos do Paraná, após a reclassificação. A Tabela 15 mostra esses valores.

Tabela 15: Custo tarifário, em reais, dos deslocamentos de automóveis, após a reclassificação tarifária no projeto PR Vias

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçu	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Curitiba		83,71	101,25	26,35	90,83	117,69	51,44	21,10	98,54	88,32	108,56	51,44	65,86
Londrina	83,71		22,76	57,35	72,53	99,40	12,64	104,81	39,10	9,83	9,83	39,10	27,06
Maringá	101,25	22,76		74,90	49,77	76,64	12,93	122,35	31,20	12,93	20,24	16,34	27,35
Ponta Grossa	26,35	57,35	74,90		66,43	93,29	27,04	47,45	74,14	61,97	95,13	15,80	41,46
Cascavel	90,83	72,53	49,77	66,43		26,87	39,38	111,92	7,71	62,70	18,68	33,44	25,25
Foz do Iguaçu	117,69	99,40	76,64	93,29	26,87		66,25	138,79	13,15	89,57	45,55	60,30	61,86
Guarapuava	51,44	12,64	12,93	27,04	39,38	66,25		72,54	47,09	-	-	-	14,42
Paranaguá	21,10	104,81	122,35	47,45	111,92	138,79	72,54		111,92	109,42	72,54	72,54	36,09
Toledo	98,54	39,10	31,20	74,14	7,71	13,15	47,09	111,92		35,37	10,97	42,70	14,11
Apucarana	88,32	9,83	12,93	61,97	62,70	89,57	-	109,42	35,37		33,16	29,26	14,42
Umuarama	108,56	9,83	20,24	95,13	18,68	45,55	-	72,54	10,97	33,16		-	53,67

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçu	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Campo Mourão	51,44	39,10	16,34	15,80	33,44	60,30	-	72,54	42,70	29,26	-		14,42
Pato Branco	65,86	27,06	27,35	41,46	25,25	61,86	14,42	36,09	14,11	14,42	53,67	14,42	

Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria.

383. A partir daí, é possível comparar os custos tarifários do novo projeto PR Vias, após a reclassificação, com aqueles praticados nas concessões encerradas em 2021, do Anel de Integração. A Tabela 16 apresenta os percentuais de variação, nos principais polos demográficos.

Tabela 16: Variação do custo tarifário do novo projeto PR Vias (depois da reclassificação tarifária), em comparação com o custo praticado nas concessões do Anel de Integração

Origem	Destino												
	Curitiba	Londrina	Maringá	Ponta Grossa	Cascavel	Foz do Iguaçu	Guarapuava	Paranaguá	Toledo	Apucarana	Umuarama	Campo Mourão	Pato Branco
Curitiba		35%	37%	13%	-8%	-10%	-4%	-9%	0%	42%	103%	-4%	-4%
Londrina	35%		-3%	48%	-5%	-9%		23%	-5%	-16%	-58%	-5%	79%
Maringá	37%	-3%		49%	-6%	-10%	10%	26%		10%		-8%	2%
Ponta Grossa	13%	48%	49%		-10%	-12%	-6%	2%	0%	60%	89%	23%	-5%
Cascavel	-8%	-5%	-6%	-10%		-17%	-13%	-8%		33%		-6%	
Foz do Iguaçu	-10%	-9%	-10%	-12%	-17%		-15%	-10%	-28%	13%	41%	-11%	93%
Guarapuava	-4%		10%	-6%	-13%	-15%		-6%	4%				-5%
Paranaguá	-9%	23%	26%	2%	-8%	-10%	-6%		-8%	28%	-6%	-6%	-7%
Toledo	0%	-5%		0%		-28%	4%	-8%		29%			
Apucarana	42%	-16%	10%	60%	33%	13%		28%	29%		183%	65%	-5%
Umuarama	103%	-58%		89%		41%		-6%		183%			
Campo Mourão	-4%	-5%	-8%	23%	-6%	-11%		-6%		65%			-5%
Pato Branco	-4%	79%	2%	-5%		93%	-5%	-7%		-5%		-5%	
Média	16%	8%	11%	21%	-5%	2%	-4%	2%	-1%	40%	59%	5%	16%
Média Geral	+ 13,0%												

Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria.

384. De maneira geral, dos 78 pares de origem-destino analisados, os custos tarifários do projeto PR Vias serão menores (após a reclassificação) que os praticados no Anel de Integração em 37 pares, maiores em 27 pares, além dos 14 pares onde haverá, pela primeira vez, a cobrança de tarifas (células em azul na Tabela 16).

385. Adotando também como exemplo a capital Curitiba, é possível constatar que, após a reclassificação tarifária, os custos das viagens poderão ser, em média, 16% maiores que os custos praticados nas concessões anteriores, encerradas em 2021. Porém, isso vai ocorrer apenas com a conclusão das obras de ampliação de capacidade previstas.

386. Nessa toada, percebe-se que as viagens da capital para Cascavel, Foz do Iguaçu, Guarapuava, Paranaguá, Toledo, Campo Mourão e Pato Branco, após a reclassificação, o custo tarifário será menor

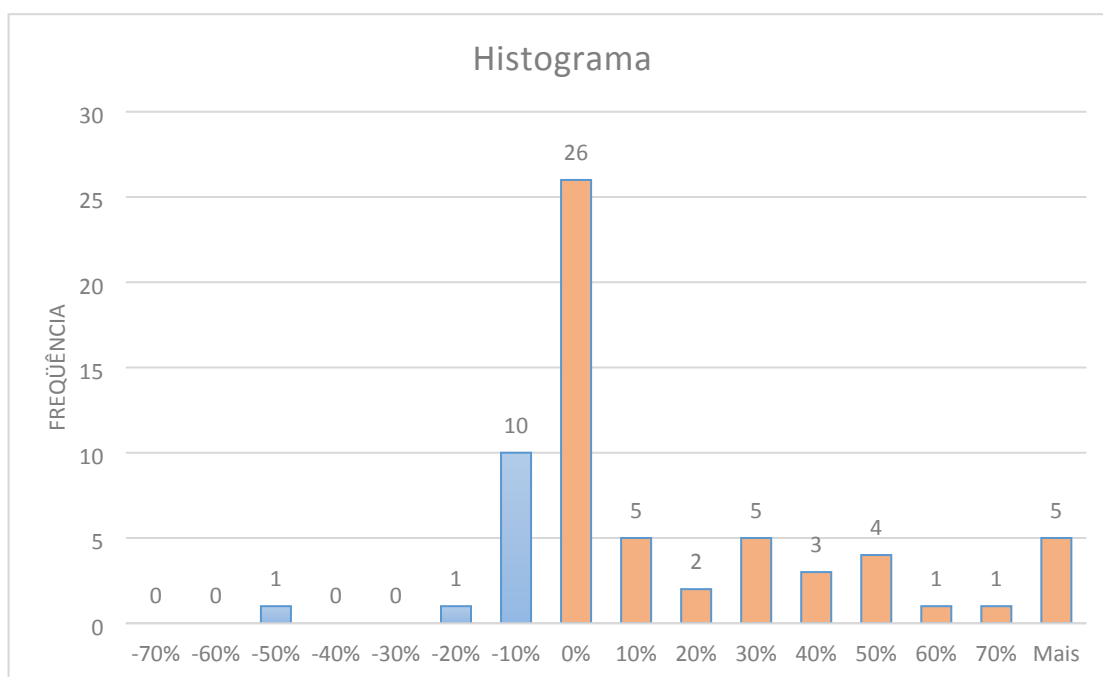
que o custo do Anel de Integração. Porém, nas viagens da capital para Londrina, Ponta Grossa, Maringá, Apucarana e Umuarama, o custo tarifário tenderá a ser maior.

387. Essa última constatação se mostra relevante, uma vez que as regiões de Curitiba e Londrina contêm as maiores populações do estado, além de serem os principais polos econômicos. Considerando esses dados, é possível verificar que, após a reclassificação tarifária, os custos das viagens entre essas cidades poderão ser 35% maiores que os praticados nas concessões anteriores, encerradas em 2021.

388. Assim, se por um lado o projeto PR Vias tenderá a ter uma redução do custo das viagens, pelo menos 10,9% no início da concessão (média geral na Tabela 14), após a reclassificação tarifária, os custos das viagens serão cerca de 13,0% maiores que aqueles praticados no Anel de Integração (média geral na Tabela 16).

389. O histograma mostrado na Figura 18 auxilia na compreensão dos dados:

Figura 18: Histograma da variação das tarifas do programa de concessão PR Vias, após a reclassificação, em comparação com as tarifas praticadas no Anel de Integração



Fonte: Estudos de Viabilidade. Elaboração própria. Variações positivas na cor laranja, e negativas na cor azul.

390. Portanto, **procedem as preocupações dos participantes da audiência pública, no sentido de que as tarifas com o pedágio poderão ser superiores àquelas praticadas no Anel de Integração até 2021**, as quais, como visto, já se mostravam as tarifas mais onerosas entre as rodovias federais.

391. Assim, o objetivo da PR Vias, de tarifas “significativamente” menores, aparentemente não será conseguido com os projetos apresentados ao TCU. Pode-se notar que uma eventual diminuição do custo tarifário das viagens, dependerá, essencialmente, da ocorrência de deságios relevantes nas propostas das licitantes vencedoras ou de uma alteração do projeto.

392. Nesse sentido, com base nos valores apresentados nas tabelas anteriores, para que o custo de pedágio do projeto PR Vias esteja em patamar equivalente ao das concessões do Anel de Integração (as quais já eram as mais onerosas entre as rodovias federais), é necessário um deságio de, no mínimo, 11,5% em todos os lotes. Caso ocorram deságios inferiores a esse percentual, certamente as tarifas da nova concessão se mostrarão mais onerosas que as do Anel de Integração.

393. E, além disso, para que as tarifas do projeto PR Vias sejam “significativamente” menores, o deságio no leilão deverá ser bastante superior a 11,5%, hipótese que pode trazer muitas incertezas em relação à consecução dos principais investimentos contratados. **Caso esse deságio relevante não ocorra, certamente as concessões paranaenses permanecerão com o *status quo* de serem as mais onerosas entre as rodovias federais, ao longo de mais 30 anos.**

394. Considerando todas essas análises, para que a PR Vias atinja o objetivo ao qual se propôs, de “tarifas significativamente menores”, faz-se necessário que o novo projeto de concessão seja ajustado, ou ao menos, seja reapresentado em sede de audiência pública à sociedade paranaense.

395. Diante do exposto, faz-se necessário a reavaliação o projeto de concessão PR Vias, com vistas a reduzir as tarifas de pedágio, pois estas poderão ser superiores àquelas praticadas nas concessões encerradas em 2021, e que se mostravam as mais onerosas entre as rodovias federais, ou, alternativamente, reapresente o projeto, na sua mais nova versão à sociedade paranaense, para que tomem ciência dos novos patamares tarifários das novas concessões.

396. Diante disso, foi proposto como encaminhamento do **relatório preliminar**:

b) recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que:

b.1) reavalie o projeto de concessão PR Vias, com vistas a reduzir as tarifas de pedágio, pois estas poderão ser superiores àquelas praticadas nas concessões encerradas em 2021, e que se mostravam as mais onerosas entre as rodovias federais, ou, alternativamente, reapresente o projeto, na sua mais nova versão à sociedade paranaense, para que tomem ciência dos novos patamares tarifários das novas concessões.

II.8.1. Comentários do gestor

397. A ANTT argumentou que o projeto passou por inúmeras discussões e escrutínios com a população do estado do Paraná para se chegar à melhor proposta em termos de investimentos *versus* tarifa (peça 170, p. 34).

398. Também foi asseverado que houve a inclusão de mais de 1.000 km de rodovias que estavam sob o poder público e a duplicação de cerca de 1.700 km, necessitando, portanto, de investimentos vultosos para execução de benfeitorias inexistentes até então (peça 170, p. 34).

399. Acrescentou que as tarifas praticadas nos últimos 25 anos no Paraná refletiram as diversas alterações daqueles contratos que culminaram em acréscimos significativos de valores sem que as obras fossem executadas. Desse contexto, exurgiu a necessidade de aportar grande quantidade de investimentos nesta concessão, onerando as tarifas em análise (peça 170, p. 34).

400. A ANTT também fez uma comparação para as tarifas de pedágio da praça de São José dos Pinhais, pertencente ao Lote 2, e chegou à conclusão o desconto entre a concessão anterior e a atual seria da ordem de 25%, considerando a mesma data base. Acrescentou ainda que esse percentual poderá ser maior com o desconto dos usuários de TAG e o provável deságio do leilão.

401. Ao fim, concordou com a análise desta equipe técnica que, no conjunto de todo o sistema, haverá uma redução das tarifas no início dos contratos e um pequeno acréscimo depois da execução de todas as obras de ampliação. Contudo esse acréscimo deverá ser mitigado com o deságio do leilão e com as regras aplicáveis aos recursos vinculados.

402. Diante disso, a ANTT requereu a retirada da proposta de recomendação em razão de todos os esforços levados a efeito pela agência com o objetivo de ter a menor tarifa que acomodasse todas os investimentos requeridos pela sociedade paranaense e dada a necessidade premente de dar andamento à concessão (peça 170, p. 34).

ACÓRDÃO Nº 2379/2022 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 042.775/2021-3.
- 1.1. Apensos: 001.667/2022-0; 003.767/2022-1
2. Grupo I – Classe de Assunto: VII - Desestatização
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres; Empresa de Planejamento e Logística S.a.; Ministério da Infraestrutura.
5. Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRod).
8. Representação legal: Edilson Avelar Silva (13558/OAB-PR).

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de fiscalização do processo de desestatização dos lotes 1 e 2 do sistema rodoviário no Estado do Paraná, também conhecido como Concessão das Rodovias Integradas do Paraná;

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. determinar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.1.1. atualize as informações cadastrais das rodovias a serem licitadas, com o objetivo de dar conhecimento aos interessados das reais condições dos ativos que irão à licitação, para evitar a possibilidade de questionamentos futuros acerca do objeto entregue à iniciativa privada, em consonância com o art. 23, I, da Lei 8.987/1995;

9.1.2. inclua, no cálculo dos percentuais das tabelas II e III dos anexos 5 dos contratos, a totalidade dos valores referentes às desapropriações de cada contrato, em consonância com o art. 6º § 1º da Lei 8.987/1995 e com o art. 20, inciso II, alínea b da Lei 10.233/2001;

9.1.3. preveja, no contrato, a compatibilidade entre a taxa utilizada para atualizar a verba relativa a desapropriações e aquela utilizada para atualizar os valores efetivamente gastos com tais ações;

9.1.4. estabeleça, de modo claro e preciso, na minuta contratual, qual tratamento será dado para obras de terceiros supervenientes (decorrentes de acordos de leniência e/ou decisões judiciais futuros), evitando pleitos de reequilíbrio, em função da inclusão da obrigação de manter e operar obras realizadas por terceiros, em consonância com o art. 23, V, da Lei 8.987/1995;

9.1.5. defina o conceito de “obras do poder concedente e do DER” e “obras executadas pelo poder concedente e DER com recursos de terceiros”, para esclarecer a aplicabilidade em cada caso das cláusulas 4.2.3 e 4.2.4 da minuta contratual, em consonância com o art. 23, V, da Lei 8.987/1995;

9.1.6. defina, na minuta contratual, a quais obras se aplicariam a cláusula 8.1.6 da minuta contratual, em consonância com o art. 23, V, da Lei 8.987/1995;

9.1.7. promova o correto enquadramento das obras em andamento, nos Lotes 1 e 2, nos conceitos aplicáveis, de modo que a listagem de obras do Anexo 14 contenha apenas as obras de acordos com terceiros, em consonância com o art. 23, V, da Lei 8.987/1995;

9.1.8. realize os ajustes necessários no modelo econômico-financeiro – MEF, de modo que não haja duplicidade para os investimentos previstos para as obras identificadas (terceira faixa da BR-277, entre o km 146,50 e o km 147,50-LD; duplicação da PR 092 e implantação de marginais em

Siqueira Campos; e duplicação da PR 407, entre o km 17,4 e km 19), em consonância com o art. 23, V, da Lei 8.987/1995;

9.2. determinar ao Ministério da Infraestrutura, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que adote as medidas necessárias para restabelecer a guarda patrimonial dessas edificações, seja por meio de convênios com o Estado do Paraná ou por outros meios que entender adequados, com vistas a estancar as depredações que estão ocorrendo naqueles imóveis;

9.3. recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que:

9.3.1. nos próximos projetos de concessão, realize ou contrate estudos que associem diferentes perfis de rodovias aos respectivos custos generalizados de transporte, sopesando economicamente os custos, decorrentes das alternativas de investimentos e suportados pelos usuários, como meio de subsidiar o EVTEA e as decisões do gestor em projetos de concessão rodoviária.

9.3.2. reapresente o projeto, na sua mais nova versão à sociedade paranaense, para que esta tome ciência dos novos patamares tarifários das novas concessões, bem como das alterações efetuadas ao longo da fiscalização;

9.3.3. finalize a regulamentação necessária para a efetiva aplicação da subcláusula 11.6.1, relativa às garantias de execução do contrato, antes da licitação da PR Vias, em nome da segurança jurídica;

9.3.4. adote as ações pertinentes para assegurar, em conjunto com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), que a regulamentação necessária à efetiva aplicação da cláusula 9.1 do contrato esteja integralmente disponível antes da licitação, em nome da segurança jurídica, e ao regulamentar o tema, preveja:

9.3.4.1. mecanismos e critérios para assegurar a isenção e imparcialidade do Verificador Acreditado, bem como os requisitos a configurar o rigor técnico das aferições;

9.3.4.2. estratégias de acompanhamento e verificação das informações e análises produzidas por terceiros, por parte da ANTT;

9.3.5. reveja o mecanismo de incentivo ao cumprimento contratual relacionado com os trabalhos iniciais, prevendo que a tarifa básica de pedágio seja incrementada após o atingimento dos parâmetros de desempenho, ao invés de haver retenção após os 12 meses iniciais, no caso de não execução daqueles.

9.3.6. inclua, nos contratos de concessão das rodovias do Paraná, marcos temporais para apuração dos valores previstos nas subcláusulas 6.4.1 para fins de compartilhamento dos riscos relacionados aos gastos de desapropriação, em consonância com o art. 6º § 1º da Lei 8.987/1995 e com o art. 20, inciso II, alínea b da Lei 10.233/2001;

9.3.7. revise os mecanismos de incentivo à execução das obras de duplicação dos lotes 1 e 2 das Rodovias do Paraná, com vistas a conferir maior grau de equalização aos incentivos financeiros associados à aplicação da reclassificação tarifária para as obras de duplicação relacionadas a diferentes praças de pedágio;

9.3.8. estabeleça mecanismos regulatórios relacionados à execução das demais obras de ampliação de capacidade e de melhorias aptos a impactar a rentabilidade da concessionária, com vistas a incentivar sua execução de forma mais efetiva.

9.3.9. avalie a conveniência e oportunidade de alocação expressa de riscos de implantação de novos trechos ferroviários com impactos sobre as receitas da concessão às futuras concessionárias nos contratos de concessão que vierem a ser assinados, em consonância com o art. 23, inciso V da Lei 8.987/1995;

9.4. informar a ANTT que a Frente Parlamentar sobre o Pedágio apoia a criação de conselho de usuários para cada lote de rodovias do Paraná, dado que acredita que a participação do usuário em todos os debates sobre as rodovias, obras, serviços e tarifa, minimizaria possíveis entraves e prejuízos;

- 9.5. encaminhar cópia do relatório de auditoria, bem como desta deliberação:
 - 9.5.1. ao Ministério da Infraestrutura; e
 - 9.5.2. à Agência Nacional de Transportes Terrestres.

10. Ata nº 41/2022 – Plenário.

11. Data da Sessão: 26/10/2022 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2379-41/22-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Bruno Dantas (na Presidência), Walton Alencar Rodrigues (Relator), Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Vital do Rêgo, Jorge Oliveira e Antonio Anastasia.

13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.

13.3. Ministro-Substituto presente: Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

BRUNO DANTAS

Vice-Presidente, no exercício da Presidência

(Assinado Eletronicamente)

WALTON ALENCAR RODRIGUES

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

Procuradora-Geral



PERPLAN
Engenharia e Planejamento



RELATÓRIO DE PESQUISAS DE CAMPO

BR-376

PARANAÍBÁ – NOVA LONDRINA

Sistema Fiep **FIEP**

Março de 2022

www.perplan.eng.br

Rua Maria Monteiro, 830 - Sala 21 - Campinas | SP

Abril de 2022

2.3 Pontos Pesquisados

Foram realizadas contagens volumétricas de tráfego motorizado em dois pontos ao longo da BR376. A Figura 2.2 representa os pontos de contagens, enquanto a Figura 2.3 (a e b) apresenta fotos da visão da câmera instalada nos pontos 1 e 2.

As pesquisas foram realizadas entre os dias 20 e 26 de fevereiro de 2022, durante 24 horas por dia.

Figura 2.2: Pontos de Contagens Volumétricas

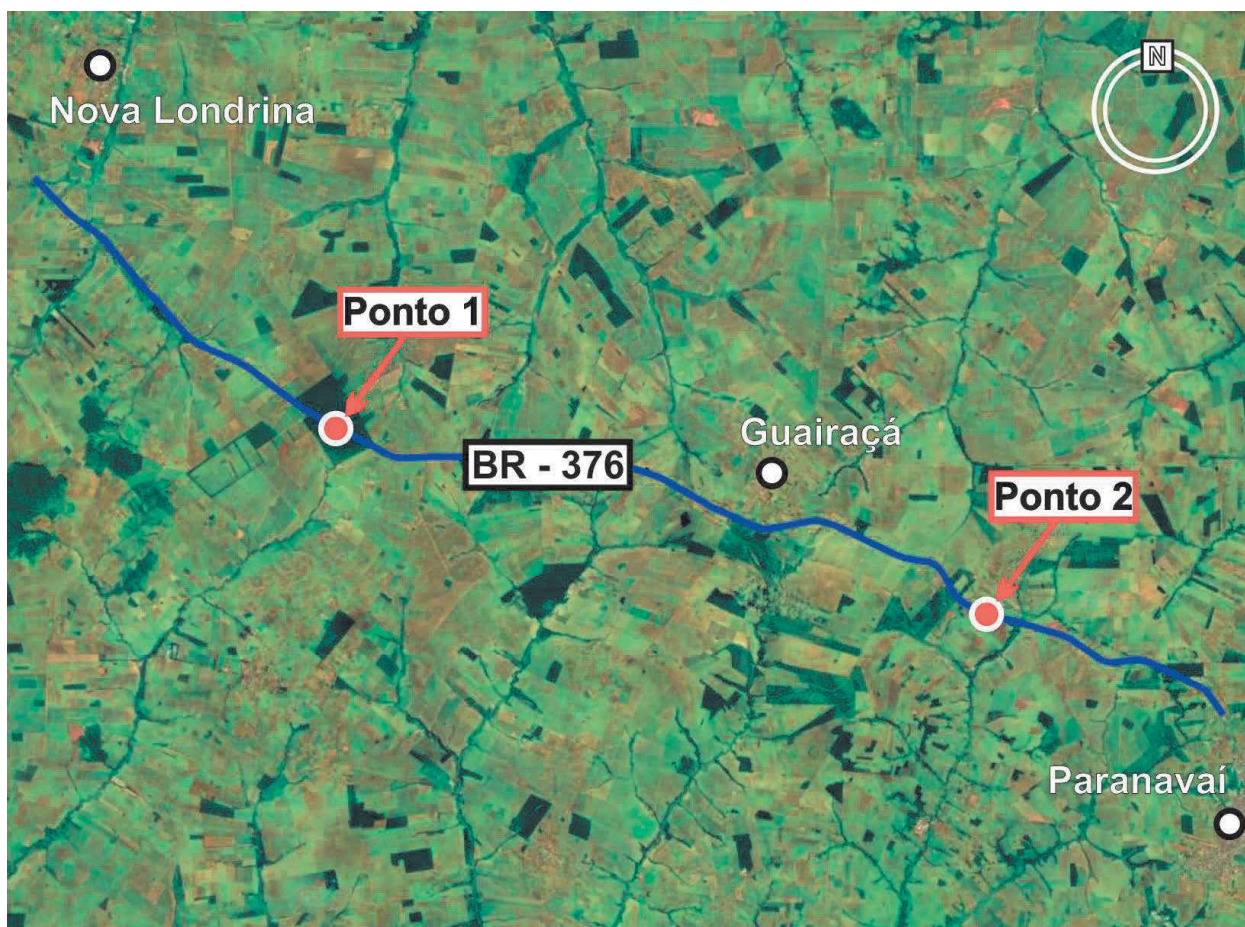




Tabela 2.26: VDM Semanal – Ponto 1

Ponto	Movimento	1A																	Veículos Totais		
		Dia	Dia da Semana	Leves	VUC	Caminhões				Carretas				Ônibus			Motos	Pesados			
						2 Eixos	3 Eixos	4 Eixos	4 Eixos	3 E	4 E	5 E	6 E	7/8 E	9 E	10 E +		2 E		3 E ou +	% Pes
		20/02/2022	Domingo	2.069	0	22	49	7	2	2	9	409	369	132	0	12	6	48	33%	1.019	3.088
		21/02/2022	Segunda	1.166	15	99	110	27	0	2	41	580	354	181	0	34	8	21	55%	1.436	2.617
		22/02/2022	Terça	1.112	6	120	215	18	0	5	67	517	507	165	0	33	5	22	60%	1.652	2.770
		23/02/2022	Quarta	1.184	11	122	166	37	0	5	38	612	473	189	0	40	7	20	59%	1.689	2.884
		24/02/2022	Quinta	1.291	28	113	222	38	2	18	54	713	486	188	0	31	6	23	59%	1.871	3.190
		25/02/2022	Sexta	1.502	32	119	202	53	1	8	34	677	483	178	0	27	5	31	54%	1.787	3.321
		26/02/2022	Sábado	1.133	4	53	79	14	0	4	24	458	493	115	0	8	3	27	52%	1.251	2.388
		VDM Semanal		1.351	14	93	149	28	1	6	38	567	452	164	0	26	6	27	53%	1.529	2.894
Ponto	Movimento	1B																	Veículos Totais		
		Dia	Dia da Semana	Leves	VUC	Caminhões				Carretas				Ônibus			Motos	Pesados			
						2 Eixos	3 Eixos	4 Eixos	4 Eixos	3 E	4 E	5 E	6 E	7/8 E	9 E	10 E +		2 E		3 E ou +	% Pes
		20/02/2022	Domingo	1.079	1	35	40	11	0	4	17	295	366	96	0	5	4	35	45%	873	1.953
		21/02/2022	Segunda	1.298	16	134	131	31	3	36	520	374	126	0	28	6	29	29	51%	1.392	2.706
		22/02/2022	Terça	1.262	10	129	181	33	0	4	37	412	494	167	0	31	6	20	54%	1.494	2.766
		23/02/2022	Quarta	1.215	11	116	180	30	0	6	42	655	458	169	0	30	5	21	58%	1.691	2.917
		24/02/2022	Quinta	1.315	17	135	195	37	0	5	48	610	462	125	0	19	3	26	55%	1.639	2.971
		25/02/2022	Sexta	2.790	14	122	184	49	0	4	39	600	418	114	0	26	3	32	36%	1.559	4.363
		26/02/2022	Sábado	3.604	1	44	92	9	0	6	27	408	411	171	0	6	4	64	25%	1.178	4.783
		VDM Semanal		1.795	10	102	143	29	0	5	35	500	426	138	0	21	4	32	46%	1.404	3.208
Ponto	Movimento	1A+1B																	Veículos Totais		
		Dia	Dia da Semana	Leves	VUC	Caminhões				Carretas				Ônibus			Motos	Pesados			
						2 Eixos	3 Eixos	4 Eixos	4 Eixos	3 E	4 E	5 E	6 E	7/8 E	9 E	10 E +		2 E		3 E ou +	% Pes
		VDM Bidirecional		3.146	24	195	292	56	1	11	73	1.067	878	302	0	47	10	60	1	2.933	6.102



Tabela 2.27: VDM Semanal – Ponto 2

Ponto	Movimento	Dia	Dia da Semana	Leves	VUC	Caminhões						Carretas						Ônibus			Motos	Pesados		Veículos Totais				
						2 Eixos		3 Eixos		4 Eixos		3 E		4 E		5 E		6 E		7/8 E		9 E	10 E +		2 E	3 E ou +	% Pes	Total
						20/02/2022	21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022	25/02/2022	26/02/2022	VDM Semanal	20/02/2022	21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022	25/02/2022	26/02/2022		VDM Semanal	20/02/2022		21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022
	2A		Domingo	1.736	6	58	68	17	0	3	25	313	356	101	0	12	4	163	35%	957	2.699							
			Segunda	2.361	15	215	271	40	0	7	27	608	320	119	0	55	6	96	41%	1.668	4.044							
			Terça	2.207	18	181	301	44	0	7	35	597	411	121	0	72	2	110	44%	1.771	3.996							
			Quarta	2.178	31	246	247	48	0	6	43	513	564	242	0	63	5	113	47%	1.977	4.186							
			Quinta	2.250	21	198	280	43	0	6	45	662	486	125	0	58	4	113	46%	1.907	4.178							
			Sexta	3.987	23	169	243	73	1	2	35	523	536	166	0	58	4	128	31%	1.810	5.820							
			Sábado	4.853	15	72	140	27	2	7	35	490	391	144	0	23	3	159	22%	1.334	6.202							
			VDM Semanal	2.796	18	163	221	42	0	5	35	529	438	145	0	49	4	126	38%	1.632	4.446							

Ponto	Movimento	Dia	Dia da Semana	Leves	VUC	Caminhões						Carretas						Ônibus			Motos	Pesados		Veículos Totais				
						2 Eixos		3 Eixos		4 Eixos		3 E		4 E		5 E		6 E		7/8 E		9 E	10 E +		2 E	3 E ou +	% Pes	Total
						20/02/2022	21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022	25/02/2022	26/02/2022	VDM Semanal	20/02/2022	21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022	25/02/2022	26/02/2022		VDM Semanal	20/02/2022		21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022
	2B		Domingo	2.824	1	46	76	19	0	1	16	398	385	160	0	10	5	164	28%	1.116	3.941							
			Segunda	2.199	11	151	202	36	1	5	55	564	380	194	0	68	7	101	43%	1.663	3.873							
			Terça	2.004	14	157	282	46	0	7	33	600	473	165	0	59	6	125	48%	1.828	3.846							
			Quarta	2.137	15	219	247	59	0	5	48	548	552	273	0	58	6	95	48%	2.015	4.167							
			Quinta	2.296	18	219	284	42	1	16	79	646	545	200	0	57	8	120	48%	2.097	4.411							
			Sexta	2.550	21	187	301	52	0	5	47	707	525	185	0	49	5	121	45%	2.063	4.634							
			Sábado	2.101	5	88	152	34	0	6	22	600	436	116	0	18	3	123	41%	1.475	3.581							
			VDM Semanal	2.302	12	152	221	41	0	6	43	580	471	185	0	46	6	121	43%	1.751	4.065							

Ponto	Movimento	Dia	Dia da Semana	Leves	VUC	Caminhões						Carretas						Ônibus			Motos	Pesados		Veículos Totais				
						2 Eixos		3 Eixos		4 Eixos		3 E		4 E		5 E		6 E		7/8 E		9 E	10 E +		2 E	3 E ou +	% Pes	Total
						20/02/2022	21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022	25/02/2022	26/02/2022	VDM Bidirecional	20/02/2022	21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022	25/02/2022	26/02/2022		VDM Bidirecional	20/02/2022		21/02/2022	22/02/2022	23/02/2022	24/02/2022
	2A + 2B		Domingo	5.098	31	315	442	83	1	12	78	1.110	909	330	0	94	10	247	1	3.383	8.511							