

## **Entenda como vai funcionar o novo modelo de concessão de rodovias no Paraná**

### **Infraestrutura e Logística**

Enviado por: erikssondenk@secs.pr.gov.br

Postado em: 11/08/2021 18:00

Como vai funcionar a nova concessão de pedágios? Por que incluir novas rodovias? Quando será o leilão? Confira perguntas e respostas sobre o novo modelo que vai transformar a logística do Estado do Paraná.

O Governo do Estado preparou um guia para entender a nova concessão de rodovias. Ela está dividida em seis lotes que totalizam 3,3 mil quilômetros de estradas. O conjunto é formado por estradas estaduais (35%) e federais (65%). O projeto prevê investimentos de R\$ 44 bilhões em obras. Como se dará a proposta de concessão das rodovias do Paraná? O modelo desenvolvido em conjunto pelo Governo do Estado, governo federal, Assembleia Legislativa, setor produtivo e sociedade civil organizada tem como base três premissas: menor tarifa, maior número de obras e transparência. O contrato será de 30 anos. Vence o leilão quem apresentar o maior desconto na tarifa de pedágio, com expectativa de redução média, já na largada, de 30% em relação aos preços atuais. O Paraná será o único estado sem outorga e sem o limitador de desconto no leilão. O modelo foi personalizado para o Estado. O que será concedido para a iniciativa privada administrar? Serão seis lotes de rodovias, totalizando 3.368 quilômetros. O pacote é dividido em 65% de rodovias federais e 35% estaduais. Será a maior concessão rodoviária da América Latina. Qual a previsão para ocorrer o leilão? A proposta ainda está sendo ajustada e será analisada pelo Tribunal de Contas da União (TCU), último estágio antes de avançar para leilão na Bolsa de Valores (B3). Nesse momento a Assembleia Legislativa também discute a delegação de rodovias estaduais para a União, o que deve entrar na análise do TCU. A perspectiva é que o pregão ocorra no primeiro trimestre de 2022. Lembrando que os atuais contratos vencem no dia 27 de novembro. Como será o leilão? Na Bolsa de Valores, com total transparência. Os lotes serão leiloados de maneira separada. Ou seja, cada fatia pode ficar sob administração de uma empresa/consórcio. A competição será livre, inclusive para arrematar mais de um lote. Quais são os lotes? Lote 1: trechos das rodovias BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427, com extensão total de 473,01 km. Lote 2: trechos das rodovias BR-153, BR-277, BR-369, BR-373, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-508 e PR-855, com extensão total de 575,53 km. Lote 3: trechos das rodovias BR-369, BR-376, PR-090, PR-170, PR-323 e PR-445, com extensão total de 561,97 km. Lote 4: trechos das rodovias BR-272, BR-369, BR-376, PR-182, PR-272, PR-317, PR-323, PR-444, PR-862, PR-897 e PR-986, com extensão total de 627,98 km. Lote 5: trechos das rodovias BR-158, BR-163, BR-369, BR-467 e PR-317, com extensão total de 429,85 km. Lote 6: trechos das rodovias BR-163, BR-277, R-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483, com extensão total de 659,33 km. Mapa dos novos lotes da concessão A tarifa terá um valor mais baixo? Sim. A diminuição do valor da tarifa é uma das premissas da nova proposta. A previsão é de redução média de 45% a 50% em relação aos atuais valores. Há um exemplo prático de como se dará essa redução? Por exemplo, uma praça de pedágio que tenha uma tarifa de R\$ 16,30 vai a leilão com uma redução média de 31%. Antes mesmo do desconto concedido pela concessionária, a tarifa já será reduzida para R\$ 11,30. Esse valor ainda diminui conforme a proposta de cada empresa. Se ela conceder 10% de desconto, a tarifa vai a R\$ 10,20. Se o desconto for de 17%, a tarifa chega a R\$ 9,40. Se for de

26%, R\$ 8,50. Ou seja: o valor final esperado é de 37% a 48% menor que o atual. O desconto inicial vai variar de acordo com o trecho e o lote. A tarifa média atual das tarifas é de R\$ 16,30. Esse valor deve ficar abaixo de R\$ 10 depois do leilão. Está previsto algum tipo de vantagem para quem for usuário frequente? Sim, um desconto fixo de 5% para quem optar pelo pagamento por tag e um outro percentual, a ser estipulado, de acordo com a frequência do usuário. E em relação ao pagamento por quilômetro rodado? Os novos acordos contemplarão gatilhos para a implantação da cobrança por quilômetro rodado, decretando o fim da necessidade das praças de cobrança de pedágio. Mas a iniciativa ainda passa por regulamentação no governo federal. Serão quantas praças de pedágio? 42 praças no total. São 15 novas nessa proposta. Onde serão instaladas essas novas praças? PR-151, Km 188, próximo ao município de Sengés; PR-280, Km 241, próximo ao município de Renascença; PR-182, Km 510, próximo ao município de Ampere; BR-376, Km 260, próximo ao município de Califórnia; BR-163, Km 159, próximo ao município de Lindoeste; BR-467, Km 89, entre as cidades de Toledo e Cascavel; BR-163, Km 313, próximo ao município de Mercedes; BR-272, Km 536, próximo a Francisco Alves; PR-323, Km 233, próximo a Cianorte; PR-323, Km 185, próximo ao município de Jussara; BR-376, Km 60, próximo ao município de Guairaçá; BR-153, Km 5, próximo a Jacarezinho; PR-092, Km 290, próximo ao município de Quatiguá; PR-323, Km 310, próximo a cidade de Umuarama; No acesso à PR-445, em Tamarana, perto de Londrina. A nova concessão será maior que a atual, o que abre a necessidade de novas praças. Segundo o governo federal, na média de uma a cada 70 quilômetros. A ideia é ter um conjunto de modernizações coeso e seguro para os usuários. Qual o investimento previsto para o período? A previsão é de cerca de R\$ 44 bilhões de investimentos em obras por parte das concessionárias. Serão 1.783 quilômetros de duplicação; construção de 11 contornos urbanos (Arapongas, Apucarana, Ponta Grossa, Califórnia, Sul Maringá, Norte Londrina, Nova Londrina, Itaúna do Sul, Guaíra, Peabiru e Marmeleiro); 253 quilômetros de faixa adicional nas rodovias já duplicadas; 104 quilômetros de terceira faixa para apoio ao trânsito; sinal wi-fi em todos os trechos de estradas, câmeras de monitoramento e iluminação em LED; e mais 1.000 obras de arte como viadutos, trincheiras e passarelas. Além disso, a proposta estipula outros R\$ 35 bilhões para custos de operação e manutenção das vias. Quando as obras terão de ser executadas? Essa é uma importante diferença para o atual modelo em vigência no Estado. 90% das obras precisam ser realizadas até o sétimo ano do acordo e 100% até o décimo ano. Outro ponto importante: até as obras serem concluídas, haverá um desconto de 40% no valor da tarifa. O preço cheio só pode ser cobrado após a totalidade das entregas. Qual a garantia de que realmente as obras vão sair do papel? O próprio contrato prevê isso. Além de conceder o maior desconto na tarifa para vencer o leilão, a concessionária precisa realizar um aporte financeiro (de valor proporcional ao desconto concedido) para garantir a execução do acordo, chamado de seguro-usuário. Qual o valor deste seguro-usuário? São três níveis de aporte. R\$ 15 milhões por ponto percentual até 10%; R\$ 60 milhões por ponto percentual até 17%; e R\$ 150 milhões por ponto percentual após 17%. O valor será assegurado por lote e poderá ser aplicado com diferentes finalidades. Quais finalidades? O Estado pode usar esse seguro de alguma maneira? Basicamente para mais desconto na tarifa ou para execução de novas obras. Será criado um conselho gestor formado por agência reguladora, representantes do governos federal e estadual, da Assembleia Legislativa, da sociedade civil organizada e da população para decidir qual a melhor opção. O comitê será composto a cada 5 anos para definir a forma de usar os recursos através de audiências públicas. Como ficará a conservação das estradas no período entre o fim dos atuais contratos e o início dos novos? O Governo do Estado mantém conversas com a União para alinhar a melhor proposta. Atualmente, o Paraná consegue manter a conservação do conjunto estadual de estradas. Haverá cobrança de tarifas nesse período? O assunto ainda está em análise por todos os envolvidos. Por que o Paraná precisa de uma nova concessão? O Paraná e os paranaenses não tiveram uma experiência exitosa com o primeiro pedágio. Foram anos de preços abusivos e obras não realizadas. É hora de mudar

essa realidade. A nova concessão é a chance de dar um salto logístico de longo prazo porque transformará as principais rodovias, agora de maneira concreta, nas melhores e mais seguras do País. E esse processo ocorre em paralelo com a responsabilização das atuais concessionárias pelo fracasso dos contratos que se encerram neste ano. As rodovias do programa foram selecionadas de acordo com a necessidade de investimentos em infraestrutura rodoviária e com critérios técnicos e de viabilidade. A ampliação da malha concedida do Estado visa a melhor integração do modal rodoviário e conectividade entre cidades, polos produtivos e de escoamento, bem como aprimorar a segurança viária, fluidez do tráfego e oferta de serviços de atendimento ao usuário. O Estado é líder em diversos setores, e precisa de uma infraestrutura à altura para que possa continuar crescendo e ampliando sua relevância na economia brasileira. A nova concessão também permitirá ampliar a integração dos modais no Paraná. O Estado concedeu quatro aeroportos (Londrina, Curitiba, São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu); está realizando os estudos para a implementação da Nova Ferroeste, com uma ligação de 1,2 mil quilômetros entre Maracaju (MS) e Paranaguá e uma nova conexão entre Foz do Iguaçu e Cascavel; está investindo mais de R\$ 3 bilhões em rodovias (recursos próprios, financiamentos e apoio de Itaipu Binacional) e na estrutura do Porto de Paranaguá, que terá o melhor Corredor de Exportações da América do Sul. Nova concessão terá rodovias federais e estaduais Por que incluir rodovias estaduais? O Governo do Paraná incluiu no pacote federal a PR-280 (Sudoeste), a PR-323 (Noroeste) e a PR-092 (Norte Pioneiro). As três rodovias têm histórico de acidentes e, apesar do crescimento das cidades e dos negócios que as envolvem, continuam a demandar recursos com manutenção e modernização. O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) está começando a implementar terceiras faixas nessas rodovias para antecipar as melhorias, mas o objetivo é de solução definitiva. Com a inclusão, serão 1,1 mil quilômetros de rodovias estaduais com os requisitos do pedágio, que envolvem melhora na segurança, na iluminação e no trânsito. Uma concessão conjunta facilita a atração de investidores para essas rodovias, que têm fluxo menor do que as federais. As rodovias estaduais também concentrarão cerca de 60% dos investimentos dos contratos de concessão, ou seja, terão padrão internacional de qualidade e segurança. Esse projeto soluciona gargalos históricos em PRs que nunca receberam o devido cuidado. Confira mais detalhes na apresentação AQUI.