



Cornélio Procópio 12 de fevereiro de 2021

À Frente Parlamentar do Pedágio,
Assembleia Legislativa do Estado do Paraná,
Audiência Pública de 12/02/2021

Assunto: Nova Concessão das Rodovias do Paraná

Prezados Deputados,

O CODEP – Conselho de Desenvolvimento Econômico Procopense – e as entidades que o compõem, preocupados com o desenvolvimento socioeconômico de nossa região, têm participado ativamente nas discussões em torno da Nova Proposta de Concessão das Rodovias do nosso Estado denominadas de Anel de Integração.

Dessas discussões, elencamos um conjunto de propostas que compartilhamos com os Senhores para que, juntos, possamos encontrar soluções que garantam desenvolvimento e justiça tão importantes para o futuro do Paraná e de nossa região.

PROPOSTAS E SUGESTÕES DO CODEP

Partimos da premissa de que as rodovias do Anel de Integração do Paraná são nossas, pagamos muito caro por elas e, ainda, estão incompletas. A **outorga onerosa** significa o governo federal vender e receber por algo que não lhe pertence mais, o povo do Paraná é o legítimo proprietário e, portanto, o modelo que reivindicamos é o de menor tarifa, mais justo e adequado aos anseios do Paraná.

Preocupa-nos muito a qualidade das rodovias que queremos e que teremos. Iniciamos a terceira década do século 21 e inúmeras mudanças aconteceram nos últimos 25 anos, tempo em que vigoraram os contratos atuais das rodovias. Devemos e podemos estabelecer padrões de qualidade PARANÁ, mais elevados para as rodovias daqui pra frente.

Nossa realidade hoje é de “tarifas exorbitantes” em rodovias medíocres, atrasadas, perigosas e caras que impactam de forma negativa e decisiva na competitividade de nossas empresas, na qualidade de nossos empregos e na segurança de todos que trafegam por elas.

Dessa forma, sugerimos uma revisão da proposta apresentada com aperfeiçoamentos nos cálculos e no modelo de licitação para as concessões. Reivindicamos também um conjunto de critérios e equipamentos que deverão estar na lista de obras e serviços prioritários, compondo regras de competição e funcionamento das concessões:



I. Redimensionamento dos lotes com a inclusão de trechos que sejam importantes do ponto de vista logístico, não apenas para uma região específica do Estado, mas também para outras regiões do Estado e do país que utilizam o trecho como corredor. Lotes em maior quantidade e com trechos menores podem facilitar e incentivar a formação de consórcios regionais, quanto mais competidores tivermos no processo, mais baixas ficarão as tarifas. Não podemos ter privilégios, regiões melhor atendidas, por isso, priorizemos a uniformidade do sistema contemplando sempre o máximo de regiões produtivas do estado!

Exemplo disso, são a BR-153 no trecho Santo Antônio da Platina-Ibaiti-Ventania e PR-090 Piraí do Sul, que recebem grande fluxo de caminhões da região de Cornélio Procópio pelas vias PR-160 que se junta ao trecho na cidade de Ibaiti e da PR-090 (rodovia do Cerne) cujo fluxo vem desde a cidade de Sertanópolis e Assaí e se junta ao trecho na cidade de Ventania dando continuidade até Piraí do Sul. Esses trechos estavam previstos na primeira proposta de 2020, foram retirados e não conhecemos o motivo. Segundo os transportadores de todo o Norte do Estado, esse trecho é o principal corredor utilizado para capital e portos atualmente.

II. Redução do prazo de execução das obras de duplicação e melhorias, pois no projeto apresentado a BR369 no Lote 2 será o último trecho a ser duplicado, não nos esqueçamos de que esse trecho cobrou a 2ª tarifa mais alta do Estado e não recebeu absolutamente qualquer melhoria nesses 25 anos.

III. Eliminação do sistema de outorgas e adoção exclusiva do sistema de menor tarifa para a realização do leilão. **NÃO PODEMOS EM HIPÓTESE ALGUMA NOS ESQUECER DE QUE JÁ PAGAMOS PELAS DUPLICAÇÕES DOS TRECHOS EM USO** e isso está bem consolidado na cabeça de todos os paranaenses.

IV. Redução do degrau tarifário de 40% após a duplicação para percentuais aceitáveis, a manutenção desse degrau anulará todo o benefício de redução tarifária pretendido no projeto e, assim, é uma condição *sine qua non* para a concordância de toda a sociedade paranaense na continuidade da exploração das rodovias com cobrança de pedágios. **Não podemos errar novamente** nesse tema. Há, em nosso entendimento, a utilização de parâmetros equivocados de preço das tarifas, os preços atuais estão, conforme comprovação da própria Justiça, exagerados com um modelo com padrões elevadíssimos de custos e taxas de retorno.

V. Consórcios de empresas regionais deverão ser incentivados com o mesmo apoio dos agentes financiadores, porque somente a competição elevada trará ganhos ao processo. Uma licitação restrita a grandes *players* nos trará o risco da ausência de concorrência o que impedirá os descontos previstos no projeto e tão alardeados.



VI. Padrões civilizados de TIR (Taxa Interna de Retorno), é possível a prática de taxas de retorno mais próximas de 7% do que 8%, sem ferir a rentabilidade do negócio e, ao mesmo tempo, capaz de impactar de forma positiva e decisiva a redução das tarifas.

VII. Separação da conta “investimento” da conta “manutenção e operação”, como podemos observar nos gráficos abaixo (disponíveis no anexo Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro do LOTE 2). Como exemplo, não fica claro se os cálculos de retorno observaram o fluxo de caixa do negócio, os gráficos estão no anexo deste documento.

VIII. LOTE 2 - Nos cálculos financeiros apresentados, a receita total prevista no Lote 2 é de R\$ 28,22 bilhões nos 30 anos (Gráfico 11) com uma previsão de investimentos igualmente em 30 anos de R\$ 8,01 bilhões (28,4% da receita - Gráfico 2-CAPEX). Nos primeiros 8 anos, esses investimentos somam R\$ 4,995 bilhões (Gráfico 2), custos e despesas previstas nesse período são de R\$ 1,42 bilhões (Gráfico 4), já a receita prevista nesses 8 anos é de R\$ 4,6 bilhões (Gráfico 11). Assim podemos concluir que em 8 anos teremos no exemplo do Lote 2:

Receita: 4.600.000.000,00
Custo: (-1.420.000.000,00)
Margem Bruta: 3.180.000.000,00(Ebitda)
Investimentos: (-4.995.000.000,00)
Nec. de capital: -1.815.000.000,00

Assim, podemos inferir que a concessionária necessitará de R\$ 1,815 bilhões dos R\$ 8,01 bilhões necessários para financiar os investimentos totais do negócio além do necessário para pagar os **impostos das operações** que não estão incluídos nessa conta, mas podem ser observados na Tabela 6. Podemos observar, ainda, o cálculo do Fluxo de Caixa projetado para os primeiros 8 anos (Tabela 6) e que serão negativos na ordem de R\$ 2,836 bilhões (já incluídos os impostos nesse caso), ou seja, a empresa vencedora necessitará de financiamento externo ou capital próprio nesse montante de R\$ 2,836 Bilhões, pois o restante será financiado pela própria operação que apresenta no mesmo período de 8 anos uma margem Ebitda (Gráfico 13) de 69% em média sobre a receita líquida no período, o que convenhamos é muito confortável. Isso mostra que do Total de Investimentos no LOTE 2 de R\$ 8,01 bilhões, apenas R\$ 2,836 bilhões (35,4%) virão de recursos do investidor, o restante R\$ 5,174 Bilhões de recursos necessários aos investimentos no projeto serão gerados pelo próprio caixa do negócio.

IX. Concessionárias deverão instalar sua sede em cidade da região de atuação, obrigatoriamente, e a identidade dos proprietários deverá ser conhecida, inclusive de fundos de investimento, pois isso dará maior lisura ao processo



X. Redução ou eliminação do ISS das tarifas, bem como dos impostos estaduais e federais nos investimentos, isso impacta em demasia no seu valor. Não nos esqueçamos de que a obrigação de fazer as obras são dos governos estaduais e federais, terceirizar esses investimentos e ainda cobrar impostos deles é injusto, porque esses impostos recairão sobre as tarifas.

XI. Regionalização dos escritórios de fiscalização e monitoramento das concessões da AGEPAR e inclusão da participação da sociedade civil organizada no processo de fiscalização, pois são 15 milhões por ano de despesas obrigatórias por concessionário, o que nos parece exagerado. É impossível compreender que cada concessionário pagará 360 milhões de reais a título de **fiscalização da concessão**, isso significa R\$2,16 bilhões em 30 anos.

XII. Padrão Paraná de qualidade nas rodovias. A nova licitação é uma grande oportunidade para atendermos aos modernos padrões de construção de rodovias e de prestação de serviços a usuários, utilizando as acessíveis tecnologias do século 21. É muito importante que seja estabelecido um padrão de qualidade nas rodovias em todos os trechos de todos os lotes, que atenda às necessidades dos usuários (veículos leves, caminhões e ônibus) no tripé: **conforto, segurança e baixo custo**, o que vamos repetir sempre, metas que devem ser perseguidas constantemente nesse processo. Sobre isso, sugerimos algumas:

- a. **velocidades mínimas e máximas iguais** em todo o Anel, é necessário garantir que os padrões de tráfego sejam uniformes em todo o Anel, não apenas nas rodovias de maior fluxo;
- b. **proibição de intersecções, interconexões e retornos em nível**, devemos lembrar sempre que nas intersecções em nível é que acontecem um dos tipos mais mortais de acidentes nas rodovias brasileiras (p. 46 e 47 do PER);
- c. **passarelas equipadas com cobertura**, a fim de garantir proteção da chuva aos pedestres (p. 47 do PER);
- d. **retornos a cada 5 km em média**;
- e. utilização de **rotatórias para implantação de postos de serviço** instaladas em conjunto com as bases operacionais e retornos a **cada 50 km (média) com serviços de** combustível, conveniência, alimentação, BWC, atendimento ao usuário, socorro médico, parada de caminhões, etc (p. 54 e 72 à 76 do PER), com possibilidade de exploração pelos concessionários (Item 19 Receitas Extraordinárias da minuta de contrato, p. 53);
- f. **utilização do TAG tem de ser a regra**, pagamento nas **praças de pedágio exceção**. Deve ser dado um desconto maior (diferença de 10%) para incentivar o uso dos TAGs, assim poderia se permitir a cobrança por quilômetro



percorrido para quem usa o TAG, quem paga manualmente na praça pagaria preço cheio.

- g. **utilização de TAG obrigatória por veículos oficiais dispensados da tarifa**, veículos oficiais com dispensa de cobrança nas cabines contribuem para o aumento das filas nas praças;
- h. **limitação de 100 metros para filas nas cabines em dias de pico**, inadmissível que se tenha permissão para que as filas sejam de até 400 metros em dias de pico, por isso a necessidade de uso do TAG como regra e não exceção (p. 67 do PER);
- i. **cobrança por quilômetro percorrido***, para isso deve ser recalculado o valor das tarifas propostas no projeto considerando por exemplo uma distância de 20 km entre os pontos de cobrança. É primordial que conheçamos o cálculo de tarifas por km percorrido e possamos comparar (p. 69 do PER);
- j. permissão para que as concessionárias possam também **explorar comercialmente os espaços publicitários** nas margens das rodovias, desde que em acordo com os proprietários dos imóveis, essa cobrança também pode influir positivamente na redução das tarifas por ampliar as fontes de receita das rodovias (Item 19 Receitas Extraordinárias da minuta de contrato, p. 53);
- k. **proibição de administração de multas** e controles de velocidade pelas concessionárias, multas não podem ser incluídas no negócio, pois há risco elevado da tentação de torná-la mais uma fonte de arrecadação. Multas e notificações devem ser dadas segundo regras do DENATRAN, sem caráter arrecadatório, somente fiscalizatório ou disciplinar (p. 62 do PER);
- l. **3ª faixa em pelo menos 75% do ativo**, não apenas em parte dele como temos hoje em vários trechos das rodovias pedagiadas deve-se atentar para a atualização dessas normas;
- m. **sistema de comunicação por Wi Fi** (pág. 54 e 80 do PER);

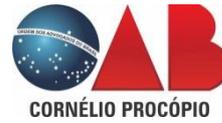
Entendemos que a participação da Sociedade Civil Organizada nesse processo é fundamental, esperamos que, fazendo nossa parte, possamos somar esforços juntamente com nossas autoridades municipais, estaduais e federais, para entregar às gerações futuras condições de rodovias melhores do que a que recebemos do passado.

Aproveitamos para parabenizar a todos os deputados estaduais de nossa Assembleia Legislativa que participam dessa Frente Parlamentar de discussão dos pedágios, a solução desse tema de forma limpa, justa e transparente é a esperança de todos os paranaenses, muito machucados ainda com esse episódio, e a atuação dessa Frente de trabalho deverá nos orgulhar muito.

Atenciosamente



INSTITUIÇÕES QUE INTEGRAM O CODEP



SINHESOPRO

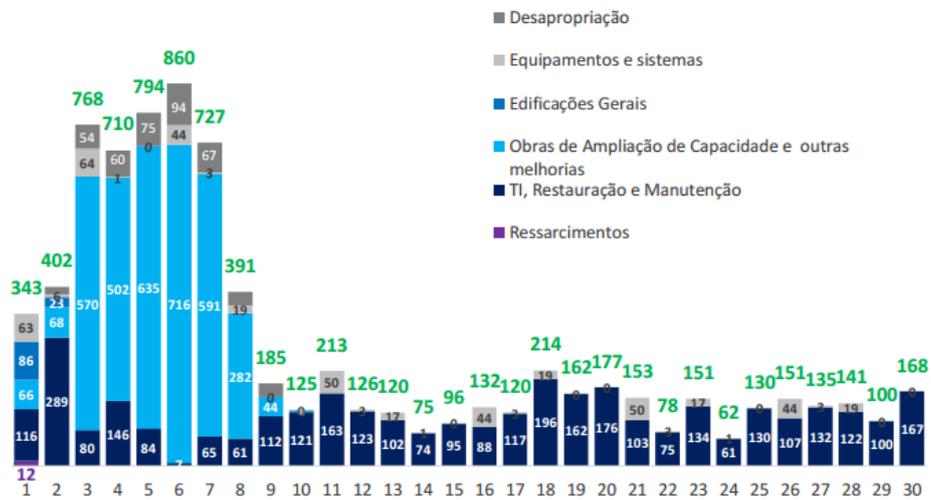


GRÁFICOS E TABELAS CONSTANTES NO ESTUDO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO LOTE 2 (PRODUTO 4)

2.2 Investimentos (CAPEX)

O montante total estimado para os investimentos previstos ao longo dos 30 anos de concessão, conforme as premissas e resultados apresentados nos Estudos de Engenharia e Modelo Operacional, soma R\$ 8.010 milhões, distribuídos intertemporalmente conforme as definições e necessidades previstas para o projeto. A saber:

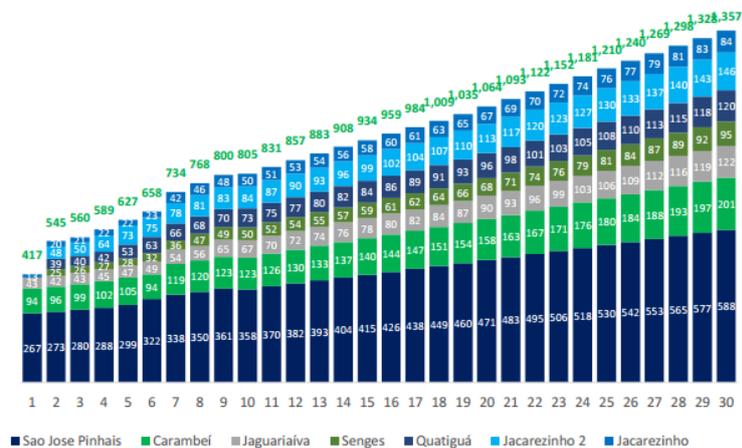
Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



Produto 4

A aliança entre as Tarifas Básicas de Pedágio definidas para a concessão e a curva de tráfego definida para cada praça de pedágio permite auferir a curva de Receita Tarifária Bruta do projeto em questão. A tabela a seguir demonstra o comportamento intertemporal destas receitas. A saber:

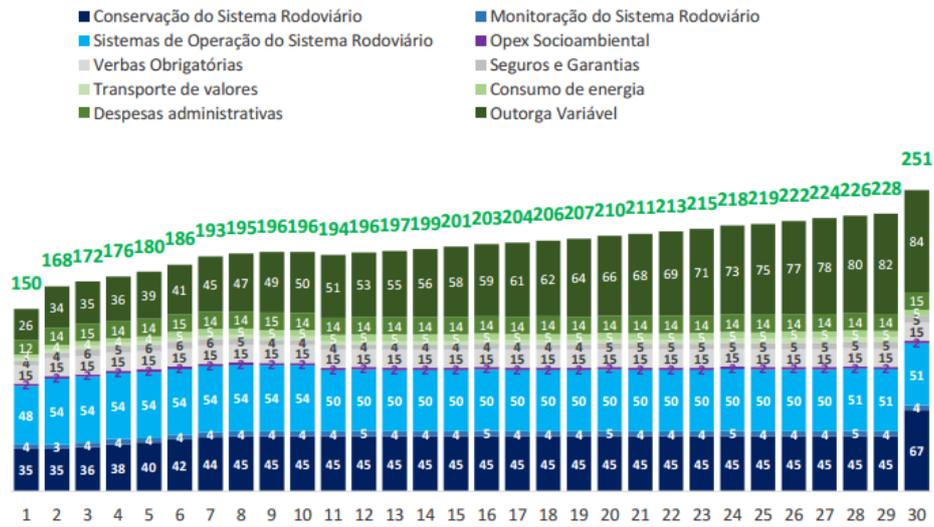
Gráfico 11: Receita Tarifária Bruta (R\$ milhões)





As Despesas Operacionais estimadas ao longo de 30 anos de concessão – aqui entendidas como o somatório dos custos operacionais, despesas obrigatórias e o conjunto de seguros e garantias – atingiram a cifra de R\$ 6.057 milhões, distribuídos intertemporalmente conforme as definições e necessidades previstas para o projeto.

Gráfico 4: OPEX – R\$ Milhões



No que concerne aos Custos Operacionais, o comportamento previsto ao longo dos 30 anos de concessão, conforme as premissas e resultados apresentados no Modelo Operacional e Estudos de Engenharia, pode ser observado no gráfico a seguir:

Gráfico 6: Custos Operacionais (R\$ milhões)

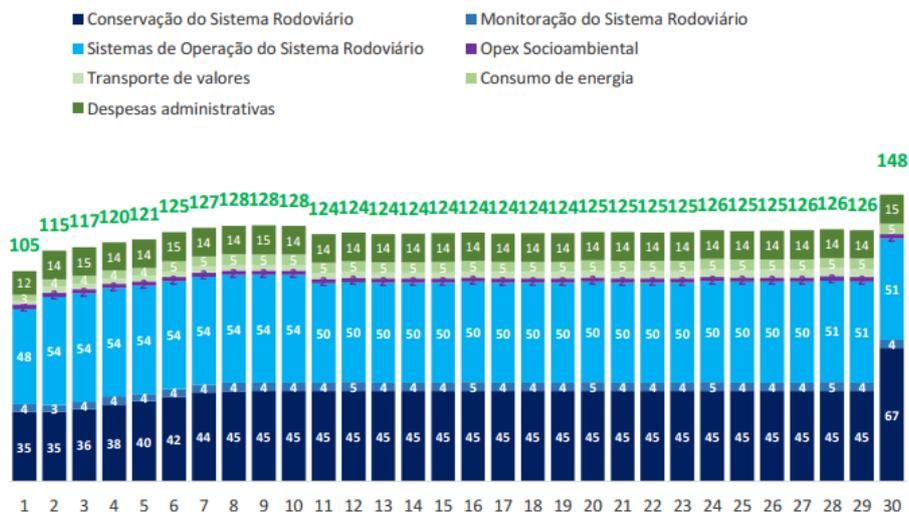
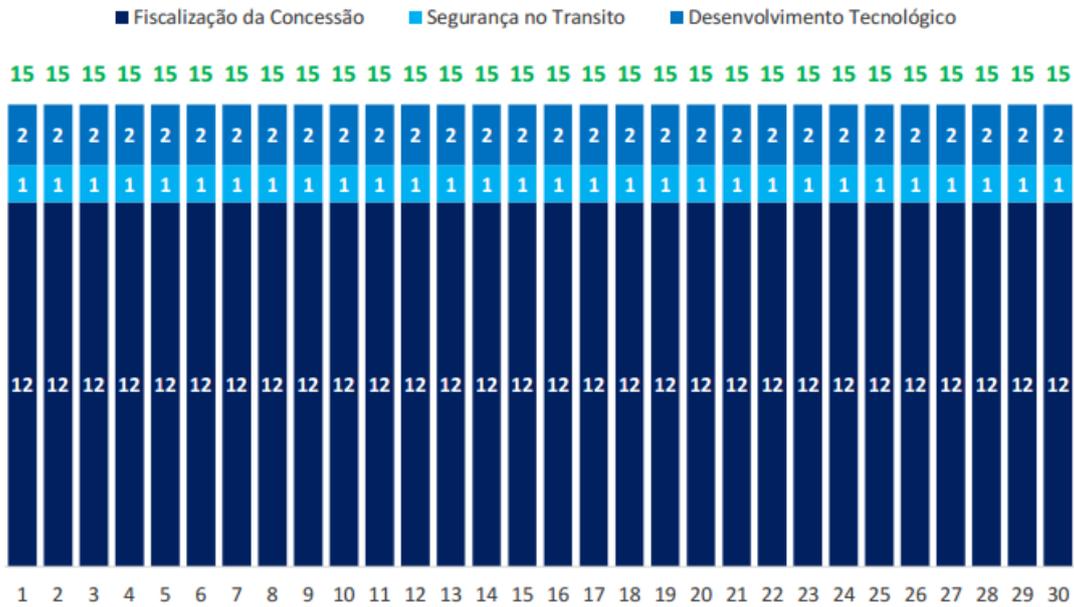


Gráfico 7: Despesas Obrigatórias (R\$ milhões)



Já o gráfico a seguir detalha a Margem EBITDA (%) apurada ao longo do período do projeto, que em média é de 77%.

Gráfico 13: Margem EBITDA (%)

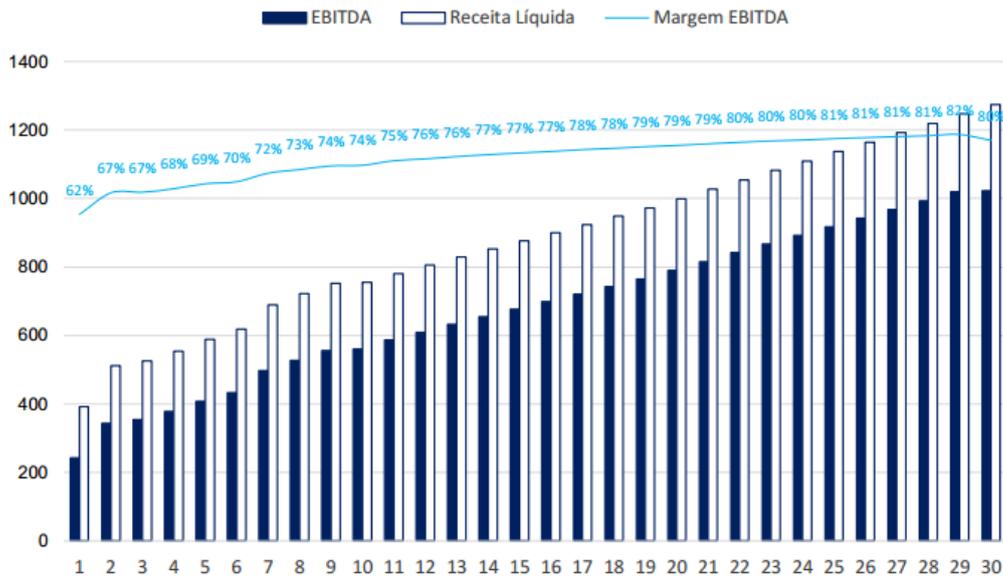
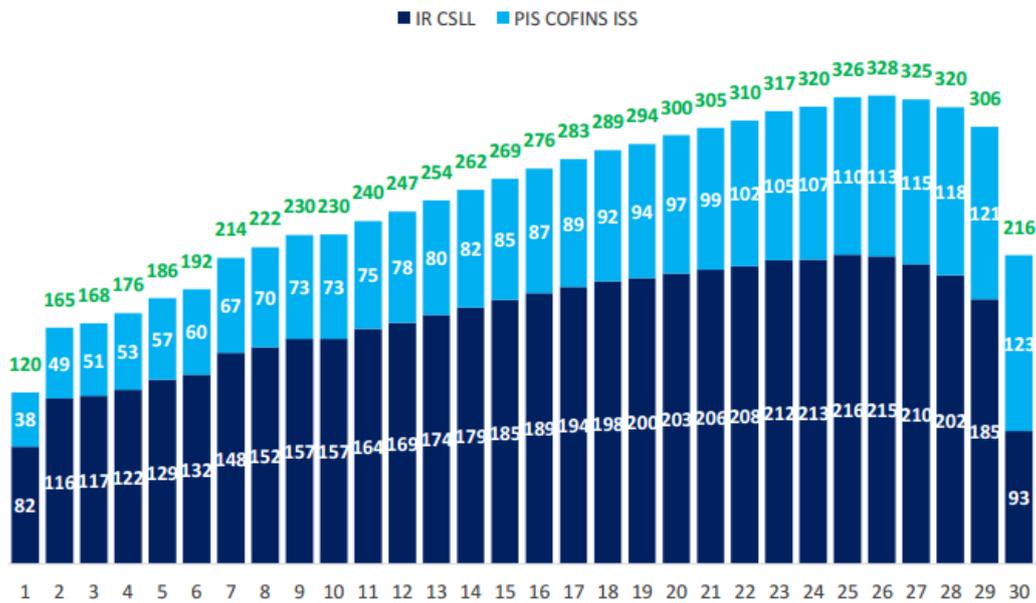


Tabela 6: Fluxo de Caixa do Projeto (R\$ milhões)

Fluxo de Caixa	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Receita Bruta	429	561	577	607	645	678	756	791	824	829	856	883	909	936	962	988	1,014	1,040	1,066	1,096	1,126	1,156	1,186	1,216	1,247	1,277	1,307	1,337	1,367	1,398
Receita Tarifária	417	545	560	589	627	658	734	768	800	805	831	857	883	908	934	959	984	1,009	1,035	1,064	1,093	1,122	1,152	1,181	1,210	1,240	1,269	1,298	1,328	1,357
Receita Acessória	13	16	17	18	19	20	22	23	24	24	25	26	26	27	28	29	30	30	31	32	33	34	35	35	36	37	38	39	40	41
Deduções	(38)	(49)	(51)	(53)	(57)	(60)	(67)	(70)	(73)	(73)	(75)	(78)	(80)	(82)	(85)	(87)	(89)	(92)	(94)	(97)	(99)	(102)	(105)	(107)	(110)	(113)	(115)	(118)	(121)	(123)
Receita Líquida	391	512	526	553	588	618	690	722	751	756	781	805	829	853	877	901	924	948	972	999	1,027	1,054	1,082	1,109	1,137	1,164	1,192	1,219	1,247	1,274
Custos e Despesas Operacionais	(150)	(168)	(172)	(176)	(180)	(186)	(193)	(195)	(196)	(196)	(194)	(196)	(197)	(199)	(201)	(203)	(204)	(206)	(207)	(210)	(211)	(213)	(215)	(218)	(219)	(222)	(224)	(226)	(228)	(251)
EBITDA	242	344	354	377	408	432	497	527	555	559	587	609	632	654	676	698	720	742	764	789	815	841	867	891	917	942	968	993	1,019	1,023
Capital de Giro	(9)	(4)	(1)	(1)	(2)	(2)	(3)	(2)	(2)	(1)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(3)	(2)	(3)	(3)	(3)	(4)	44
IR/CSLL	(82)	(116)	(117)	(122)	(129)	(132)	(148)	(152)	(157)	(157)	(164)	(169)	(174)	(179)	(185)	(189)	(194)	(198)	(200)	(203)	(206)	(208)	(212)	(213)	(216)	(215)	(210)	(202)	(185)	(93)
Fluxo Operacional	151	224	235	254	278	298	346	373	396	401	420	438	456	473	490	507	525	542	562	584	607	630	652	676	698	725	755	788	830	974
Investimentos	(343)	(402)	(768)	(710)	(794)	(860)	(727)	(391)	(185)	(125)	(213)	(126)	(120)	(75)	(96)	(132)	(120)	(214)	(162)	(177)	(153)	(78)	(151)	(62)	(130)	(151)	(135)	(141)	(100)	(168)
Fluxo de Investimentos	(343)	(402)	(768)	(710)	(794)	(860)	(727)	(391)	(185)	(125)	(213)	(126)	(120)	(75)	(96)	(132)	(120)	(214)	(162)	(177)	(153)	(78)	(151)	(62)	(130)	(151)	(135)	(141)	(100)	(168)
Fluxo de Projeto	(192)	(178)	(532)	(456)	(516)	(562)	(381)	(19)	211	276	207	312	336	398	394	375	404	328	401	407	454	552	501	614	568	574	620	648	730	807
Receita Financeira	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aumento da Dívida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Redução da Dívida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juros Pagos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tax Shield	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo Financeiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo Alavancado	(192)	(178)	(532)	(456)	(516)	(562)	(381)	(19)	211	276	207	312	336	398	394	375	404	328	401	407	454	552	501	614	568	574	620	648	730	807
Subscrição	284	90	532	456	516	562	381	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	(211)	(276)	(207)	(312)	(336)	(398)	(394)	(375)	(404)	(328)	(401)	(407)	(454)	(552)	(501)	(614)	(568)	(574)	(415)	(431)	(401)	(338)
Redução da Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(205)	(216)	(329)	(469)
Fluxo de Dividendos	(284)	(90)	(532)	(456)	(516)	(562)	(381)	(19)	211	276	207	312	336	398	394	375	404	328	401	407	454	552	501	614	568	574	620	648	730	807

Gráfico 3: Impostos incidentes sobre Receita e Lucro (R\$ milhões)





ANEXO 2

MODELO DE PAGAMENTO POR QUILOMETRO PERCORRIDO

*No Brasil esse sistema *free flow* já opera em caráter experimental no Estado de São Paulo. O projeto denominado “Ponto a Ponto” funciona por meio de pórticos fixados em pontos estratégicos das rodovias. Para usufruir do benefício de pagar por trecho percorrido, é necessário possuir um TAG, com tecnologia (em frequência 915MHz) de uma das Operadoras de Sistema de Arrecadação (ConectCar, Sem Parar, Move Mais, Veloe ou DBTrans), instalado no veículo. O Ponto a Ponto opera nas rodovias Engenheiro Constâncio Cintra (SP-360), Santos Dumont (SP-075), Governador Adhemar Pereira de Barros (SP-340) e na Prof. Zeferino Vaz (SP-332). Nas rodovias SP-075, SP-360 e SP-332, só poderão aderir ao projeto os condutores residentes em municípios específicos próximos aos locais dos pórticos¹⁴, sendo preciso fazer um cadastramento por email. Apenas na SP-340 o free-flow é aberto para quaisquer usuários e veículos que trafeguem na rodovia. Por estar em fase de testes, ainda há praças de pedágio convencionais que não cobram proporcionalmente ao trecho percorrido.

Sabemos que...

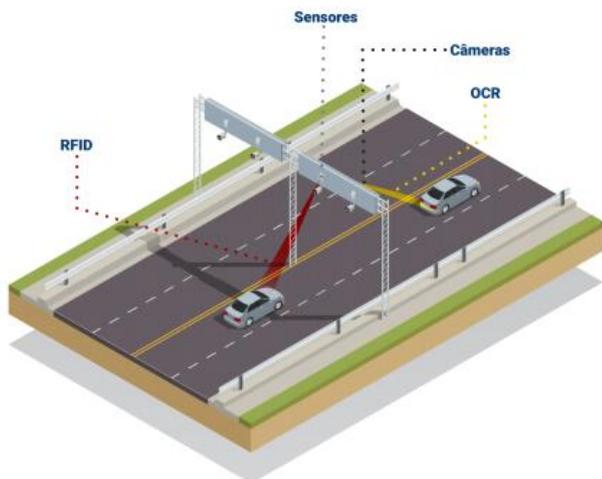
Em setembro de 2019, a International Finance Corporation 15 (IFC), em parceria com o Banco Mundial, assinou contrato com o governo do Paraná, o governo federal e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para realizar a modelagem de um conjunto de rodovias pedagiadas no Paraná, que compõem o novo Anel de Integração. Esse projeto visa melhorar a segurança e a fluidez do tráfego e trazer mais economia para os usuários, ampliando as rodovias estaduais concedidas e implantando o sistema RPA. A expectativa é que o estudo sirva de base para o edital de licitação a ser lançado ainda em 2020. Transporte em movimento -CNT junho/2020.

Sabemos também...

Em dezembro de 2019, a Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou um substitutivo ao Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 8/2013, propondo estabelecer as condições legais para a introdução do sistema free-flow no país. Transporte em movimento -CNT junho/2020.

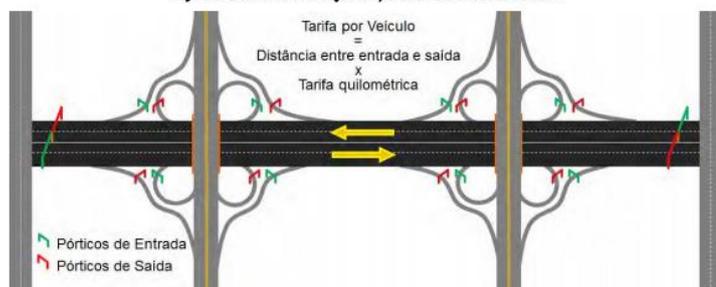
Devemos buscar a justiça tarifária decorrente da cobrança proporcional à quantidade de quilômetros percorridos, é um benefício significativo para os usuários, dado que se estima um maior número de pagantes, cabendo a cada um deles uma tarifa inferior comparada àquela atualmente cobrada.

Figura 1: Sistema de Rodovia de Pedágio Aberto



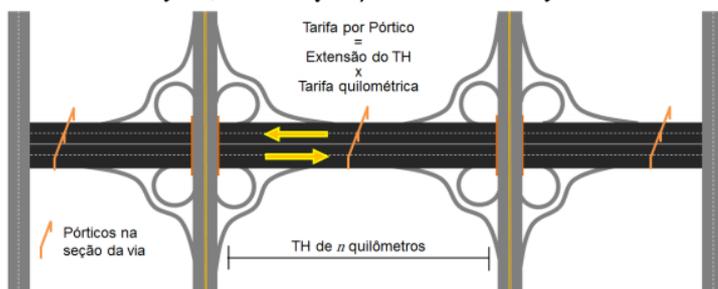
Fonte: Elaboração CNT a partir de RiverLink.

Figura 2: Modelo de cobrança com pórticos nas entradas e saídas



Fonte: Horta Barbosa, 2013, p. 47.

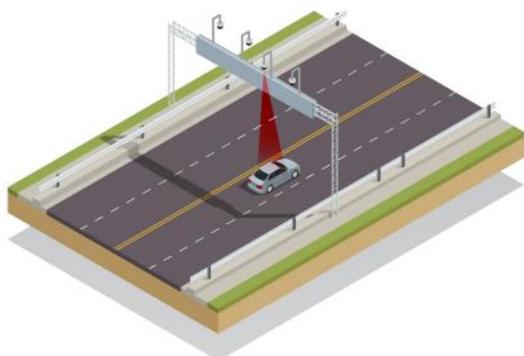
Figura 3: Modelo de cobrança com pórticos em cada trecho homogêneo



Fonte: Horta Barbosa, 2013, p. 48.

Figura 4: Detecção e classificação do veículo por AVC

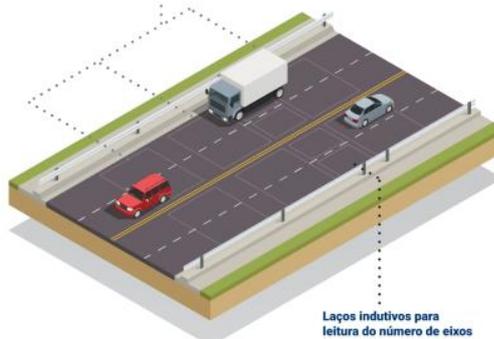
● Classificação Automática – AVC



Fonte: Elaboração CNT a partir de Acesso Vial AMB, 2019.

Figura 5: Configuração de laços indutivos para identificação de eixos

Laços indutivos para leitura de peso, comprimento e velocidade do veículo



Fonte: Elaboração CNT a partir de Horta Barbosa, 2013.

Bergen e Stavanger. O AutoPASS é o sistema padrão norueguês