

O FUTURO DO PEDÁGIO NO PARANÁ: DESAFIOS E NOVOS MODELOS DE CONCESSÃO

MAURÍCIO EDUARDO SÁ DE FERRANTE
ADVOGADO, ESPECIALISTA E PROFESSOR
DIRETOR DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AGÊNCIAS DE REGULAÇÃO

ROTEIRO

1. BREVE HISTÓRICO
2. SUCINTO ESTUDO DE CASO E CONSIDERAÇÕES SOBRE O MODELO ATUAL
3. CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES PARA O NOVO MODELO

Constituição Federal de 1988

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.

Lei 8.987 de 1995 Dispõe sobre o Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

Lei 9.074 de 1995 Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos.

Lei Complementar 76 de 1995 (Paraná) Dispõe sobre normas para licitação e contratação de Parcerias Público-Privadas do Paraná.

Lei 9.277 de 1996 Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a exploração de rodovias e portos federais.

Lei 9.491 de 1997 Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização.

Lei 13.448 de 2017 Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos 13.334 de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

RESPONSABILIDADES DO ESTADO (PODER CONCEDENTE)

1. VALOR DA TARIFA

2. OBRAS A SEREM REALIZADAS (ESPECIFICAÇÕES E QUANTIDADES)

3. PRAZO DE EXECUÇÃO E PERÍODO DAS OBRAS

4. PRAZO DO CONTRATUAL

RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA

1. RISCO DE TRAFEGO INERENTE À EXPLORAÇÃO DO LOTE

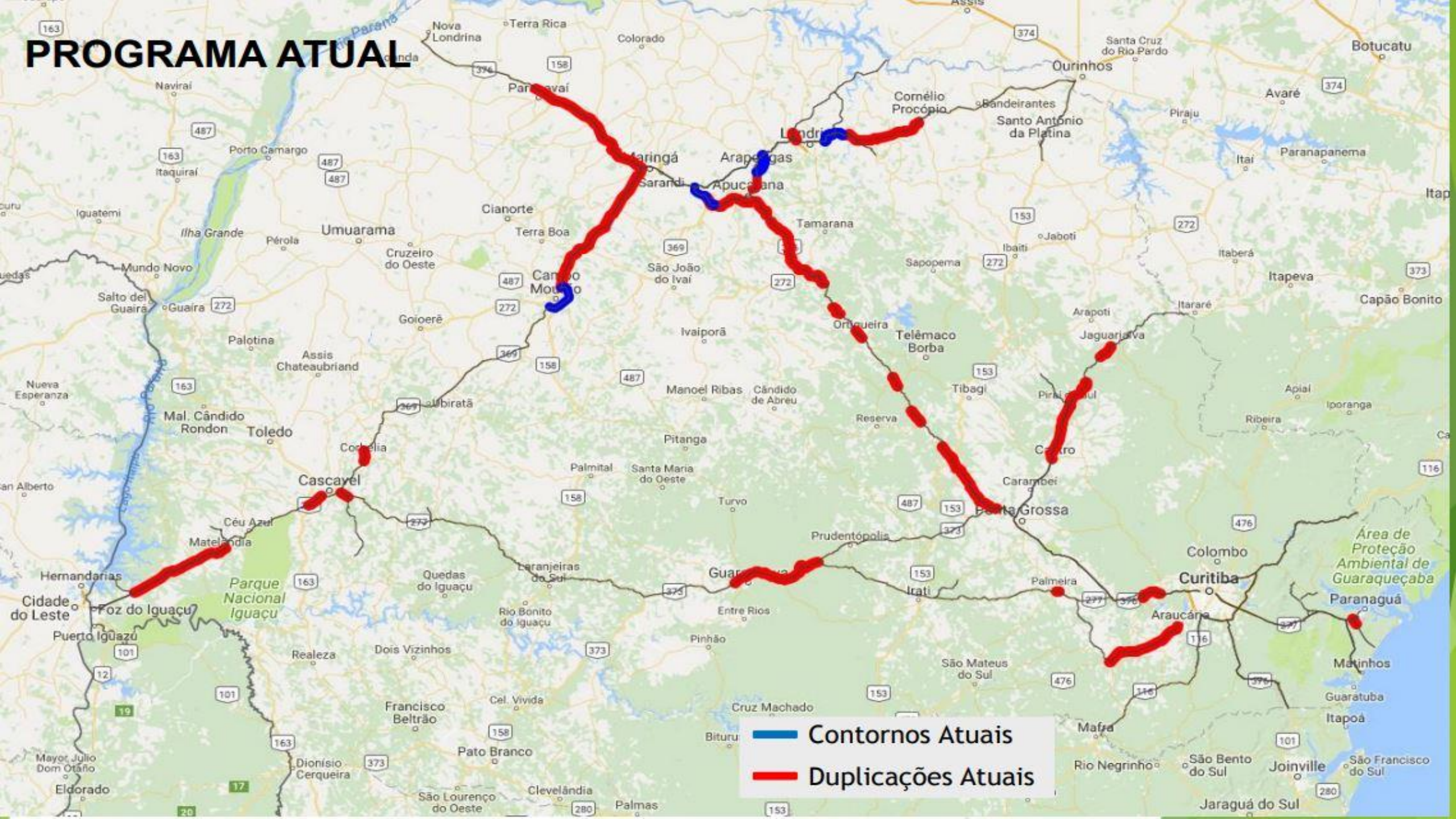
2. OBRAS DE EXPANSÃO, PREVISTAS OU NÃO PREVISTAS NO PER (PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIO) DE RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA SEM ACRÉSCIMO NA TARIFA MANTENDO A QUALIDADE DO SERVIÇO.

(AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE POR FORÇA DO AUMENTO DE TRÁFEGO - 3% ANUAL)

PROGRAMA ORIGINAL



PROGRAMA ATUAL



RESUMO GLOBAL POR ETAPA
TOTAL NO ESTADO DO PARANÁ

Etapa/Termo	unid	ORIGINAL	ATUAL	DIF = A - O
Duplicação	km	859,59	604,91	-254,68
Contorno	km	227,31	59,36	-167,95
Via-marginal	km	282,96	15,66	-267,30
Terceira-faixa	km	377,64	181,34	-196,30
Passarela	ud	21	69	48

PRINCIPAIS FATORES QUE IMPACTARAM O PROGRAMA

EDITAL:

QUANTIDADE DOS SERVIÇOS ESTABELECIDOS NO EDITAL PELO PODER CONCEDENTE COM BASE EM PROJETOS REFERÊNCIA - BÁSICO (ESTADO);

CONTROLE POR MEDIÇÃO DA EXECUÇÃO DAS OBRAS;

PROJETOS EXECUTIVOS DE RESPONSABILIDADE DAS CONCESSIONÁRIAS;

PRINCIPAIS FATORES QUE IMPACTARAM O PROGRAMA

QUANDO DA EXECUÇÃO DO CONTRATO:

OCORRÊNCIAS SUPERVENIENTES QUE IMPACTARAM NAS RECEITAS DA CONCESSÃO E/OU ENCARGOS DAS CONCESSIONÁRIAS.

- A) FATO DO PRÍNCIPE;
- B) ALTERAÇÕES CONTRATUAIS:
 - B.1) INTERFERÊNCIAS POLÍTICAS;
 - B.2) DESCUMPRIMENTO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS PELO GOVERNO;
 - B.3) DECISÕES JUDICIAIS POR LIMINARES SEM CONSIDERAR O “DANO REVERSO”

OCORRÊNCIAS QUE ENSEJARAM O REEQUILÍBRIO DOS CONTRATOS ATRAVÉS DE EXCLUSÃO/POSTERGAÇÃO DE OBRAS E/OU AUMENTO DA TARIFA.

CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES PRA O NOVO MODELO

1. ONDE ESTAMOS ?

2. ONDE QUEREMOS CHEGAR ?

3. QUANTO TEMPO VAMOS LEVAR ?

1 - ONDE NÓS ESTAMOS ?

A UNIÃO, ESTADOS E MUNICÍPIOS SEM CAPACIDADE DE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA

RODOVIAS SATURADAS E EM RAZOÁVEL CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE.

NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS URGENTES.

6 CONTRATOS EM ANDAMENTO COM PRAZO DE CONCLUSÃO EM NOV/2021

4 CONTRATOS EQUILIBRADOS E 2 CONTRATOS EM FASE DE REVISÃO

1.818 KMS DE RODOVIAS FEDERAIS. 691 KMS DE RODOVIAS ESTADUAIS

TARIFA MÉDIA P/ CADA 100 KM R\$ 13,78 - TMDA 22.442 VEICULOS (27 PRAÇAS)

PORTARIA 457 DE 2018 DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES QUE ESTABELECE PROCEDIMENTOS RELATIVOS A INSTRUMENTOS DE DELEGAÇÃO

2 - ONDE QUEREMOS CHEGAR ?

ENCERRAR OS CONTRATOS EXISTENTES SEM PASSIVO E NOVA MODELAGEM RESPEITANDO AS PECULIARIDADES SOCIOECONÔMICAS DO ESTADO

INFRAESTRUTURA ADEQUADA COM RODOVIAS EM CONDIÇÕES E COMPATÍVEIS COM A ECONOMIA ESPECÍFICA DA REGIÃO PROPICIANDO, AMPLO DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO E TRAFEGABILIDADE DE SEGURANÇA

SERVIÇOS ADEQUADOS, TARIFA MODICA E REMUNERAÇÃO JUSTA

AMBIENTE PROPICIO PARA OS INVESTIDORES COM SEGURANÇA JURIDICA

RODOVIAS EM EXCELENTES CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE COM A MENOR TARIFA

3 - QUANTO TEMPO VAMOS LEVAR ?

O NOSSO ESTADO NÃO PODE ESPERAR SENDO QUE, O TEMPO É NOSSO MAIOR INIMIGO.

EM 1997 IDEALIZOU-SE UM ANEL DE INTEGRAÇÃO TOTALMENTE DUPLICADO.
SONHO NÃO REALIZADO.

METAS INCOMPATÍVEIS COM O TEMPO NECESSÁRIO PARA A REALIZAÇÃO DO SONHO;

SE INICIASSEMOS AGORA, FORTES E CONTÍNUOS INVESTIMENTOS NA ÁREA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA PRECISARÍAMOS DE 10 ANOS PARA ATINGIRMOS A MALHA IDEAL.

3 ANOS PARA ENCERRAMENTO DOS ATUAIS CONTRATOS COM A REVERSÃO DOS BENS

CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES PRA O NOVO MODELO

QUAL SERIA UM PREÇO JUSTO DA TARIFA DO PEDÁGIO ?

QUAIS SÃO AS OBRAS NECESSÁRIAS PARA A REGIÃO ?

QUAIS SERVIÇOS AS CONCESSIONÁRIAS DEVERIAM OFERECER ?

QUAL SERIA O MODELO IDEAL DE COBRANÇA DE PEDÁGIO ?

QUAIS OS TRECHOS DE RODOVIA QUE PODEM SER OBJETO DE CONCESSÃO ?

CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES PRA O NOVO MODELO

1. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS COM APRESENTAÇÃO DETALHADA DO PROGRAMA DE CONCESSÃO COM AMPLA PARTICIPAÇÃO SOCIAL E SUPERVISÃO DOS ORGÃOS DE CONTROLE EM ESPECIAL DA AGÊNCIA REGULADORA;
2. AMPLO ESTUDO DA MALHA RODOVIÁRIA A SER CONCEDIDA CONSIDERANDO DADOS HISTÓRICOS DE TRÁFEGO, LEVANTAMENTOS TOPOGRÁFICOS E GEOTÉCNICOS E VIABILIDADE ECONÔMICA DO PROJETO (EIA/RIMA, EVTEA - TER);
3. DEFINIÇÕES CLARAS NO EDITAL COM RELAÇÃO ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS E VALORES CORRESPONDENTES DAS OBRAS A SEREM REALIZADAS (INVESTIMENTOS, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO DAS VIAS E ATENDIMENTO AO USUÁRIO);
4. COBRANÇA DA TARIFA POR QUILOMETRO RODADO (IDEAL RODOVIAS FECHADAS)
5. REVISÕES PERIÓDICAS POSSIBILITANDO ALTERAÇÕES CONTRATUAIS MEDIANTE CONSULTAS PÚBLICAS E CRITÉRIOS EMINENTEMENTE TÉCNICOS DEVIDAMENTE FUNDAMENTADOS (INCLUSIVE TIR VARIÁVEL);

CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES PRA O NOVO MODELO

6. SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO OPCIONAL (SEGURO);

7. COBRANÇA DA TARIFA PROPORCIONAL AO NIVEIS DE SERVIÇO UTILIZADO COM VALOR MÍNIMO;

8. OPERAÇÃO DO SISTEMA DE ARRECADAÇÃO BASEADO NO CONCEITO DE FLUXO LIVRE E NA COBRANÇA DE TARIFAS QUE REFLITAM A QUILOMETRAGEM PERCORRIDA PELOS USUÁRIOS;

9. TARIFA UNIVERSALIZADA E DIFERENCIADAS NO MESMO LOTE ;

10. PRAZOS MAIORES DA CONCESSÃO (TARIFA UNITÁRIA MENOR);

11. EFETIVO CONTROLE DE TRÁFEGO E USO DA TECNOLOGIA A FAVOR DO USUÁRIO;

CONSIDERAÇÕES E SUGESTÕES PRA O NOVO MODELO

12. MODELOS ESPECÍFICOS DE CONCESSÃO CONSIDERANDO O PERFIL DA ATIVIDADE ECONÔMICA E DA POPULAÇÃO DA REGIÃO (OBRAS DE INVESTIMENTOS - PREVISÃO DA POSSIBILIDADE DE APORTE DE RECURSOS PELO ESTADO);

13. INCORPORAÇÃO DE NOVOS TRECHOS E REDEFINIÇÃO DOS LOTES;

14. AGÊNCIA REGULADORA INDEPENDENTE, AUTONOMA E ESTRUTURADA PARA ATUAR NA FISCALIZAÇÃO, MEDIAÇÃO E DE ARBITRAGEM;

15. PENALIZAÇÃO POR MAL DESEMPENHO CONSIDERADO NO REAJUSTE ANUAL;

16 . CONTROLE SOCIAL REGIONALIZADO (MAIS TRANSPARÊNCIA); E

17. CONTRATOS BLINDADOS DE INTERFERÊNCIAS POLÍTICA.

NA TARIFA UNIVERSALIZADA, TODOS QUE USAM PAGAM UM VALOR JUSTO.

“É MUITO FÁCIL CRITICAR, E MAIS FÁCIL AINDA ACHAR CULPADOS, O DÍFICIL É TER A CORAGEM PARA INOVAR”

MUITO OBRIGADO!