



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 255/2022/SUCON/DIR

Interessado: TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)

Referência: Processo nº 50500.106425/2021-00

Assunto: Ofício 71772/2021-TCU/Seproc - Rodovias Integradas do Paraná

1. OBJETO

1.1. Trata a presente de resposta Ofício de Diligência 71772/2021-TCU/Seproc 9221385), no qual a Secretaria-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União (TCU) envia instrução técnica, juntamente com o Pronunciamento da Unidade, elaborados nos autos do TC 042.775/2021-3, que trata sobre “acompanhamento referente ao projeto de desestatização das Rodovias Integradas do Paraná (PR Vias)”.

2. ANÁLISE

2.1. Passamos a responder cada um dos questionamentos feitos pelo tribunal sobre o projeto de desestatização das Rodovias Integradas do Paraná

a) em relação ao item “Obras de Acordo com Terceiros” (caput e inciso IV do art. 3º da IN-TCU 81/2018):

2.2. No que tange às obras em andamento no estado do Paraná, por meio do Ofício SEI nº 33520/2021/GEPEN/SUCON/DIR-ANTT (SEI 9264174), de 20 de dezembro de 2021, esta ANTT solicitou apoio deste Ministério para atender aos questionamentos desta Corte de Contas.

2.3. Em resposta, o Ministério da Infraestrutura encaminhou subsídios por meio da Nota Informativa nº 30/2021/CGCR/DTROD/SNTT, encaminhada por meio do Ofício Nº 39/2022/SNTT (SEI 9440024), os quais estão descritos a seguir:

2.4.

a.1) minutas do contrato e de seus anexos, sem a omissão de valores ou percentuais decorrentes dos estudos e/ou da modelagem utilizada;

2.5. Encontra-se no Anexo a.1 cópia dos contratos e eventuais anexos disponibilizados pelo DER/PR para o MINFRA.

Origem do Acordo	Data base do acordo	Rodovia	Descrição da Obra	Valor estimado	Ente Estatal	Empresa Contratada
OBRAS REALIZADAS PELO DER COM CONVÊNIOS - ITAIPU/DNIT/SEIL/DER						
TT608/2014	01/08/2013	BR-277	Construção da 2a. Ponte Internacional em Foz do Iguaçu/PR	R\$310.063.053,62	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, inscrito no CNPJ/MF: 04.892.707-0001-00	Consórcio - CONSTRUBASE - CIDADE - PAULITEC, formado pelas empresas Construbase Engenharia Ltda. (62.445.838/0001-46), Construtora Cidade Ltda. (92.943.398/0001-18), e Paulitec Construções Ltda. (49.437.809/0001-74).
TT248/2019	01/01/2016	BR-277	Implantação de acesso à 2a. Ponte Internacional em Foz do Iguaçu/PR	R\$104.060.724,38	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, inscrito no CNPJ/MF: 04.892.707-0001-00	Consórcio JOTA ELE / PLANATERRA/IGUATEMI, formado pelas empresas: JOTA ELE Construções Civis S.A.- (77.591.402/0001-32); PLANATERRA Terraplanagem e Pavimentação Ltda. (82.743.832/0001-62, e IGUATEMI - Construções e Serviços de Engenharia Ltda. (83.256.172/0001-58)
TT555/2016	01/03/2015	BR-163	Duplicação do Contorno Oeste de Cascavel	R\$88.474.473,84	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, inscrito no CNPJ/MF: 04.892.707-0001-00	Consórcio DALBA-Consorsolo, constituído pelas empresas Dalba Engenharia e Empreendimentos Ltda. (03.222.465/0001-85, Consorsolo Engenharia Ltda. 40.174.864/0001-44

CO074/2021	16/07/2021	BR-277	Duplicação da BR-277 - Região Cascavel Duplica: km 574+740 - KM 580+280 Ext. 5,81 km Implanta Marginal: KM 581+740 -KM 583+300 Ext. 1,56 km	#####	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Empresa Neoconstec Consultoria Técnica Ltda - (28.542.082/0001-15)
OBRAS COM RECURSOS ESTADUAIS (DER-PR)					Ente Estatal	Empresa Contratada
Contrato nº 053/2021	08/06/2021	PR-092	Duplicação PR-092 e implantação de vias marginais em Siqueira Campos	R\$42.140.412,00	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Jucumann Engenharia e Empreendimentos Ltda. (81.750.697/0001-10)
Contrato nº 015/2021	15/03/2021	BR-277	DUPLICAÇÃO BR-277 Região de Guarapuava Duplica: km <u>344</u> ao km 350,2	R\$77.656.994,96	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio DALBA - SCHMITT (40.797.405/0001-17) Constituído pelas empresas Dalba Engenharia e Empreendimentos Ltda. (03.222.465/0001-85) e Pavimentações e Terraplanagens Schmitt Ltda. (03.030.0002.0001.11)
Contrato nº 150/2018	25/09/2018	PR-323	Duplicação PR-323 Paicandú-Dr. Camargo Total 20,75km	Valor atual do contrato com aditivos é R\$ 90.721.138,44	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	TORC - Terraplanagem, Obras Rodovias e Construções Ltda. (17.216.052/0001-00)
Contrato nº 014/2021 DER/DT	03/08/2021	PR-323	Duplicação PR-323 Dr. Camargo - Ivaí 6,30 km	R\$38.363.237,07	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio 323 Camargo (40.881.437/0001-04) composto pelas empresas Contersolo Construtora de Obraeirelli e Weiller Construção Civil
Contrato nº 026/2021 DER/DT	28/04/2021	PR-323	Ampliação de Capacidade - PR-323 3as FAIXAs km 174+640 ao km 349+750	R\$59.359.057,46	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio Constutor PR-323 (41.481.142/0001-03), constituído pelas empresas Compasa do Brasil Distribuidora de Derivados de Petróleo Ltda. (01.382.022/0001-26) e Gaessler Moreira Engenharia Civil Eireli (68.761.238/0001-73)
Contrato nº 007/2021 DER/DT	03/01/2021	PR-323	Duplicação PR-323 Imp. 2 Int. em desnível, vias marginais e passeio no trecho entre Umuarama - Entr. P/ Maciuz	R\$66.127.806,96	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Castilho Engenharia e Empreendimentos S/A (92.779.503/0001-25)
Contrato nº 042/2020 DER/DT	18/05/2020	PR-092	Contorno Sul de Wenceslau Braz	R\$9.083.307,29	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio Contorno Sul WB
Contrato nº 067/2021	24/06/2021	PR-092	Ampliação Capacidade -PR092 3as Faixas - entre o km 200+190 ao km 327+300	R\$40.863.847,10	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio PR-092 (42.153.058/0001-15), Constituído pelas empresas ETC Empreendimentos e Tecnologia em Construções Ltda. (03.193.191/0001-43) e RGS Engenharia S/A. (19.368.227/0001-12)
Contrato nº 059/2019 DER/DT	11/10/2019	BR-277	Execução dos serviços de terraplanagem, pavimentação asfáltica, drenagem e obras de arte correntes, obras de arte especiais e serviços complementares: passagem inferior e vias marginais no km 709+839,536m da rod. BR 277.	R\$9.394.508,04	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Empresa Caravaggio Construtora Ltda. (04.929.1300001-64)
Contrato nº 22/2021	15/04/2021	PR-280	Whitetopping PRC-280	R\$107.445.000,00	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio Sanches Tripoloni - Consol Rodovia PRC 280 - Palmas (41.554.662/0001-90), Construtora Sanches Tripoloni Ltda. (53.503.652/0001-05) e Consol Engenharia Consultores Ltda. (17.210.063/0001-75)
Contrato nº 51/2021 DER/DT	06/01/2021	PR-280	Terceiras Faixas PR-280 - no trecho (A): DIVISA PR/SC - ENTR. BR-153 (A) e no trecho (B) ENTR. BR-153 (B) - ENTR. BR-280 (MARMELEIRO)	#####	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio Paranaense PRC 280 (42.024.898/0001-88) Composto pelas empresas Pavimentações e Terraplanagens Schmitt Ltda. e F.Zancanaro Terraplanagem Ltda.
Contrato nº 050/2021	28/05/2021	BR-277	Exec. serviços p/ obras dupl. rodovia BR 277, km 574+470m ao km 580+280m (extensão de 5,81 km), implantação via marginal esquerda, km 581+740m ao km 583+300m (extensão de 1,56 km) e impl. interseções em desnível km 575+100m e km 580+040m, município de Cascavel.	R\$48.009.661,88	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Pavimentações e Terraplanagens Schmitt Ltda. (03.030.0002.0001.11)
Contrato nº 101/2020 DER/DT	11/10/2019	BR-369	Acesso à Bratislava (Implantação de Intersecção em desnível)	R\$13.560.000,00	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - (76.669.324/0001-89)	Consórcio CAMBÉ OEA BRATISLAVA - (38.828.882/0001-50), constituído pelas empresas Contersolo Construtora de Obras Eireli (03.436.676/0001-10), Dreno Construções Eireli (18.417.467/0001-05) e C.R. Engenharia e Projetos (00.415.594/0001-00)

2.6. Em alguns casos foram disponibilizados os documentos das licitações por não haver ocorrido assinatura de contratos até este momento.

Origem do Acordo	Data base do acordo	Rodovia	Descrição da Obra	Valor estimado	Ente Estatal	Empresa Contratada
OBRAS REALIZADAS PELO DER COM CONVÊNIOS - ITAIPU/DNIT/SEI/DER						
A obra em questão ainda está sob definições. Até a presente data não há contrato formalizado.	Ainda não há	BR-163/272	Implantação do Contorno de Guaira	R\$70.188.005,67		
A abertura da licitação da referida obra está marcada para o dia 06/01/2022. Sendo assim, ainda não há contrato formalizado até o presente momento.	Ainda não há	BR-163	Revitalização da Ponte Ayrton Senna em Guaira	R\$17.514.495,87		
A obra de iluminação da BR-277 ainda não foi licitada, logo, ainda não há as informações de contrato.	Ainda não há	BR-277	Iluminação da BR-277 - São Miguel do Iguacu, Sta. Terezinha Itaipu e Foz do Iguacu	R\$13.970.397,40		
OBRAS COM RECURSOS ESTADUAIS (DER-PR)					Ente Estatal	Empresa Contratada
Homologação do vencedor do Edital de concorrência nº 033-2021-DER/DT - Diário Oficial do Paraná	21/12/2021	PR-445	Ampliação de Capacidade - Duplicação - ENTR. PRC/272/BR376/272(PLAN.) (MAUÁ) - ACESSO LERROVILE	Preço máximo da licitação R\$ 217.311.082,20		
Está na fase de elaboração do Projeto Executivo, não há contrato de obra.	Ainda não há	PR-445	Ampliação de capacidade - ACESSO LERROVILE - ACESSO A IRERÉ			

2.7. Quanto aos contratos das obras pendentes nos contratos de concessão que finalizaram, estes estão disponíveis no site da Agência Reguladora do Paraná- AGEPAR (<http://www.agepar.pr.gov.br/>).

OBRAS PENDENTES NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO QUE FINALIZARAM				
Contrato nº 071/97	14/11/1997	BR-369	DUPLICAÇÃO 2º SEGMENTO BR-369 - KM 90,840 AO KM 106,000 - CORNÉLIO PROCÓPIO-TREVO URAÍ	R\$70.521,30
Contrato nº 071/97	14/11/1997	BR-369	DUPLICAÇÃO 1º SEGMENTO BR-369 - KM 106,000 AO KM 125,205 - TREVO URAÍ-JATAIZINHO	
Contrato nº 071/97	14/11/1997	PR-323	INTERSEÇÃO EM DESNÍVEL PR-323 - ENTR PR 160 - Próx. SERTANEJA Km 9,400	R\$610,24
Contrato nº 071/97	14/11/1997	PR-323	INTERSEÇÃO EM DESNÍVEL PR-323 - ENTR PR 437 - Próx. SERTANÓPOLIS Km 32,300	R\$804,01
Contrato nº 075/97	14/11/1997	BR-376	DUPLICAÇÃO BR-376 - Trecho 17A - ORTIGUEIRA	R\$5.782,00
Contrato nº 075/97	14/11/1997	BR-376	DUPLICAÇÃO BR-376 - Trecho 18B - ORTIGUEIRA	R\$3.300,00
Contrato nº 075/97	14/11/1997	BR-376	DUPLICAÇÃO BR-376 - Trecho 19 - MAUÁ DA SERRA	R\$17.600,00
DEMANDA JUDICIAL				
PRM-PRA-PR-00002138/2021 TERMO DE ACORDO JUDICIAL nº 1-2021	21/09/2021	BR-369	CONTORNO ARAPONGAS - incluindo 6 viadutos - Ext. 10,2 Km	R\$26.309.480,34

a.2) previsão se as obras executadas posteriormente a assunção do contrato também integrarão esse mecanismo contratual;

2.8. De acordo com a definição estabelecida no item 1.1.1 da minuta de contrato, somente serão consideradas Obras de Acordo com Terceiros, aquelas em andamento na Data de Assunção.

a.3) os acordos que obrigaram terceiros a realizar obras nos trechos em estudo (acordos de leniência, acordos com órgãos do estado do paraná, entre outros);

2.9. Os Acordos de Leniência e Judicial estão dispostos no Anexo a.3.

ACORDOS DE LENIÊNCIA				
Origem do Acordo	Data base do acordo	Rodovia	Descrição da Obra	Valor estimado
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 04 - Esquerda - km 538 ao 540	R\$10.845.568,93
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 05 - Direita - km 552,5 a 554	R\$6.238.024,70
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 06 - Direita - km 521 a 522,150	R\$4.777.132,31
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 07 - Esquerda - km 533,5 a 535	R\$2.219.641,83
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 08 - Direita - km 546,5 a 548	R\$3.819.488,76
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 09 - Direita - km 516,5 a 518	R\$4.350.722,83
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 10 - Esquerda - km 511 a 512,5	R\$5.363.011,22
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 11 - Direita - km 592,5 a 595,5	R\$2.247.112,00
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 12 - Direita - km 596,5 a 598,5	R\$1.902.020,00
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Faixa Adicional 13 - Direita - km 522,4 a 524,5	R\$1.935.907,92
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	TREVO CATARATAS km 584 BR-277 - CASCAVEL	R\$68.357.943,00
Acordo de Leniência com a Concessionária Rodonorte	01/03/2019	BR-376	DUPLICAÇÃO BR-376 - Trecho 8-C - CAETANO MENDES/TIBAGI	R\$20.252.566,59
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	PR-407	DUPLICAÇÃO da PR-407 - No entroncamento com a PR-412 - MATINHOS	R\$13.940.377,08
Acordo de Leniência com Grupo ECO - Ecovia e Ecotaratas	12/08/2019	BR-277	Alças PR-508 - km 10	R\$1.277.074,80

a.4) informação do que acontecerá com as obras de terceiros que porventura não forem realizadas, ou seja, se a concessionária será obrigada a executá-las, e neste caso, qual seria o impacto tarifário dessa inclusão;

2.10. O item 8.7 da minuta de contrato estabelece obrigação de conclusão das obras de terceiros pela concessionária, caso assim decidir o Poder Concedente. Também é prerrogativa do Poder Concedente alterar unilateralmente o contrato para inclusão de investimentos, inclusive as obras de terceiros previstas no contrato. Caso seja atribuída responsabilidade não prevista inicialmente, será realizada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O impacto tarifário seguirá a previsão do Fator de Recomposição das Obras de Acordos com Terceiros contido no Anexo 14.

a.5) os dados relacionados a essas obras conforme Anexo 1 desta instrução;

2.11. O Ministério da Infraestrutura tem acompanhado junto aos órgãos envolvidos a situação das obras de terceiros que apresentam potencial para estarem em execução após o início da vigência dos novos contratos de concessões nos seis lotes das rodovias integradas do Paraná. Em linhas gerais, são obras que se enquadram em quatro grupos distintos, quais sejam:

- Obras de execução pelo DER/PR por recursos próprios;
- Obras de execução pelo DER/PR com convênios com outros órgãos;
- Obras decorrentes de Acordos de Leniência; e
- Obras decorrentes de determinação judicial.

2.12. A última atualização das referidas obras foi realizada em agosto de 2021, estando previsto nova rodada para atualizar as informações de execução e pendências até fevereiro de 2022 com os órgãos envolvidos.

2.13. Diante disso, as informações que estão sendo apresentadas no Anexo a.5 se referem a informações baseadas no levantamento realizado em agosto de 2021, onde estão descritas as obras que há expectativa de continuarem em andamento e sua previsão de conclusão e consequente assunção pela concessionária. Também foi realizada uma previsão, baseada nos cronogramas, se saldo remanescente, físico e financeiro, em 31/12/2021.

2.14. Além das obras listadas no quadro, existe a possibilidade de intervenções previstas na BR-163/PR pelo DNIT nos lotes 5 e 6 a serem incorporadas como obras de terceiros nos respectivos lotes de concessão, o que será avaliado sua pertinência no momento de definição das obras que integrarão o Anexo XIV do Edital de Licitação dos referidos lotes.

2.15. Ressaltamos que algumas obras não foi possível obter as informações nesse momento, o que será levantado na próxima atualização junto ao DER/PR.

2.16. Considerando a necessidade de atualização recorrente do saldo de obras, para atualização do MEF, sugere-se que essa seja realizada em momento futuro oportuno, de modo a ser gerada apenas uma nova versão dos estudos. Entendemos que esta atualização possa ocorrer ao final do período das diligências ou ainda entre os relatórios preliminar e final da área técnica do tribunal.

b) estudos de tráfego atualizados, contendo os reflexos da autorização de novo trecho ferroviária no estado do Paraná, bem como se haverá previsão contratual abarcando futuros trechos ferroviários durante a vigência contratual (inciso V do art. 3º da IN-TCU 81/2018);

2.17. Os estudos de tráfego da PRVias consideraram em sua modelagem a competição modal referente a prorrogação da Rumo Malha Sul e os trechos previstos da Nova Ferroeste (entre Guarapuava à Paranaguá, Maracajú/MS à Cascavel, e Foz do Iguaçu à Cascavel), conforme pode ser consultado no Produto 1 - Estudo de Tráfego, Tomo I –Enquadramento Global do Estudo de Tráfego no capítulo 7 do relatório de tráfego “Análise multimodal” (arquivos seguem em anexo).

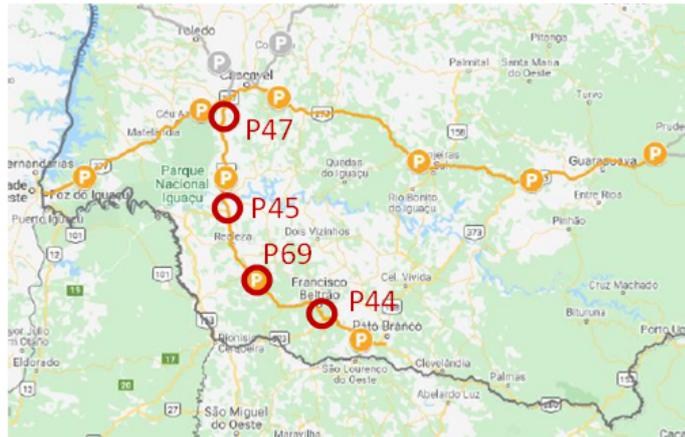
2.18. Assim, o estudo de tráfego realizou uma análise dos potenciais impactos no volume de tráfego causados pela introdução de novos investimentos no modal ferroviário, mas sem considerar, entretanto, o trecho Cascavel/PR – Chapecó/SC com 286 km de extensão e com pedido de autorização realizado pela Ferroeste (atual concessionária da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A./Ferroeste), o qual irá permitir uma conexão com a restante Ferroeste em Cascavel.

2.19. Este trecho não foi considerado na análise realizada no estudo de tráfego uma vez que não havia a identificação da sua possível implementação quando da realização do estudo das Rodovias Integradas do Paraná (é de destacar que a autorização pelo Governo Federal da execução dos projetos de construção e operação de ferrovias é datada de 09/12/2021, posterior à data do estudo de tráfego e da data de entrada do estudo para a avaliação do Tribunal).

2.20. No que pese sua não consideração, esclarece-se que existem evidências que seu impacto é limitado sobre o sistema rodoviário em questão.

2.21. Em primeiro lugar, importa caracterizar o fluxo de carga de caminhões pesados (caminhões de 4 e mais eixos, segmento de demanda com potencial de transferência para a ferrovia) que circula no corredor do novo trecho ferroviário. Neste âmbito, foram analisados os dados das contagens veiculares classificadas e dos postos de inquérito origem / destino realizados no âmbito do estudo de tráfego da PR Vias localizados neste corredor: postos 44, 45, 47 e 69.

Figura 1 – Postos de inquérito no corredor Chapecó - Cascavel



2.22. A tabela seguinte apresenta os quantitativos de caminhões pesados em circulação nos postos referidos (VDMA por segmento de demanda).

Tabela 1 – VDMA nos postos de inquérito

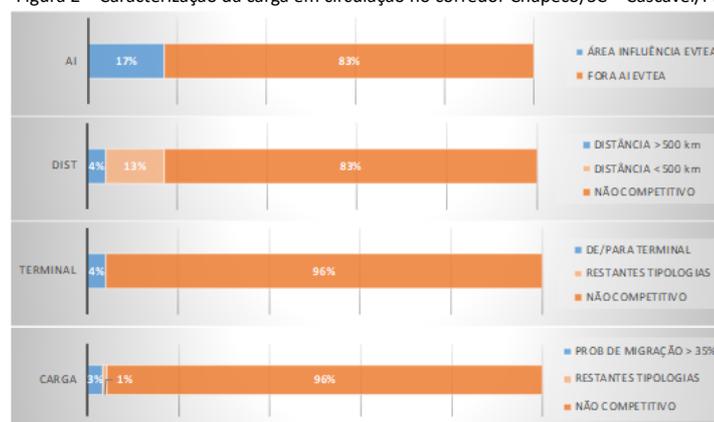
POSTO PESQUISA	VDMA 2019		
	LEVES	PESADOS 2 E 3 EIXOS	PESADOS 4 ATÉ 9 EIXOS
P 47	4 816	1 151	2 398
P 45	3 676	830	1 884
P 69	3 329	705	1 377
P 44	13 643	1 521	1 676

2.23. Do universo de carga transportada no corredor, nem toda tem o potencial de ser transferido para a ferrovia, pelo que importa caracterizar a carga movimentada no corredor com base nas suas características que mais influenciam o potencial de migração para a ferrovia:

- Extremos dentro da área de influência da Ferroeste;
- Distância de transporte;
- Tipo de origem e de destino da carga (terminal / porto);
- Tipo de carga com relevante probabilidade de migração para a ferrovia.

2.24. A figura seguinte faz a caracterização da carga em movimentação do corredor de acordo com os critérios referidos.

Figura 2 – Caracterização da carga em circulação no corredor Chapecó/SC – Cascavel/PR



2.25. É de destacar que apenas 3% da carga total em circulação neste corredor é que reúne as características adequadas para a transferência para a ferrovia, sendo de destacar o reduzido percentual de carga em deslocamentos superiores a 500 km, o que evidencia um reduzido peso de corredores logísticos de longa distância.

2.26. Para além análise da tipologia de carga, é também importante avaliar se a carga potencialmente transferida para a ferrovia circula atualmente nas rodovias abrangidas pelo programa PR Vias. As linhas de desejo que poderão ser mais facilmente transferidas para a ferrovia serão:

- Cadeias logísticas localizadas ao longo do corredor Chapecó/SC – Cascavel/PR;
- Cadeias logísticas de ligação aos portos de exportação.

Figura 3 – Cadeias logísticas localizadas ao longo do corredor Chapecó/SC – Cascavel/PR

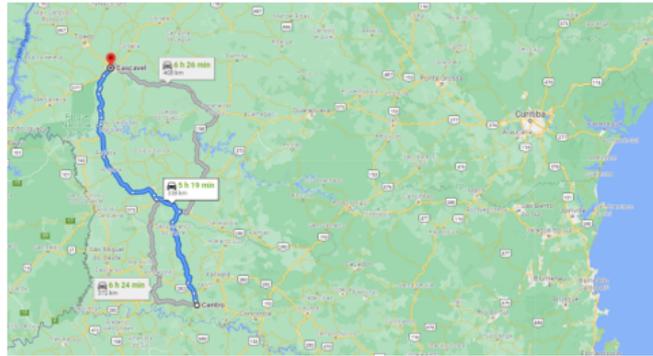
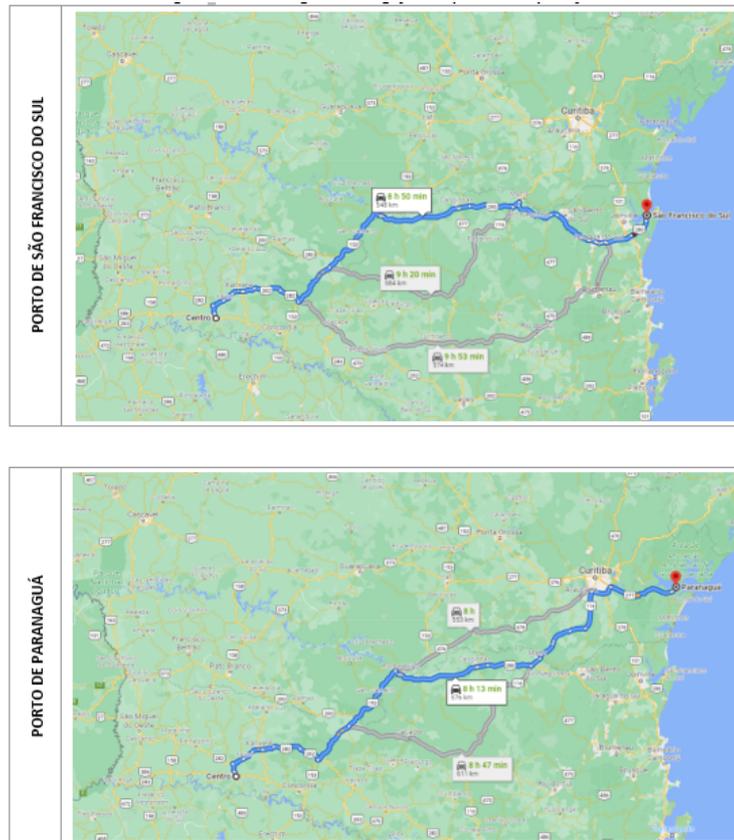


Figura 4 – Cadeias logísticas de ligação aos portos de exportação



2.27. Das figuras anteriores é possível observar que:

- A carga movimentada ao longo da cadeia logística do corredor Chapecó/SC – Cascavel/PR atualmente circula no segmento abrangido pelo programa PR Vias, entre Cascavel e Pato Branco, passando pela localização prevista de 3 praças de pedágio do futuro Lote 06;
- A carga de ligações aos portos de exportação atualmente circula na malha rodoviária de Santa Catarina (exterior ao programa PR Vias), apenas passando na praça de São José dos Pinhais (do Lote 02) no caso de o porto de exportação ser Paraguaçu (e não os portos de Navegantes ou São Francisco do Sul).

2.28. Desta forma, é possível observar que o eventual impacto nas futuras concessões do programa PR Vias é localizado nas praças de Lindoeste, Ampere e Pato Branco do Lote 06 e, eventualmente, na praça de São José dos Pinhais do Lote 02.

2.29. Da análise acima, é possível concluir que o potencial impacto no volume de tráfego rodoviário causado pela introdução do trecho ferroviário Cascavel/PR – Chapecó/SC é reduzido em termos absolutos, resultante da combinação de um reduzido percentual de carga potencialmente migrável (3% do total da carga) com baixos volumes de caminhões pesados em circulação no corredor e terá um impacto localizado no programa PR Vias (em apenas 3 praças do Lote 06 e, eventualmente, em 1 praça do Lote 02).

2.30. É de conhecimento geral a elevada quantidade de pedidos de autorização de novos trechos ferroviários que vem sendo divulgados após a vigência da Medida Provisória nº 1065/2021. Nesse contexto, a efetiva implantação dos segmentos em avaliação ou mesmo daqueles já autorizados possui elementos de elevado risco de viabilidade econômica, ambiental, engenharia, financiabilidade, etc. Tais riscos não podem ser ignorados quando da escolha em se incorporar tais investimentos na modelagem e na projeção de receita do EVTEA da concessão rodoviária, o qual é elaborado considerando a premissa de descontá-lo por uma taxa que representa um risco “médio” do setor (WACC regulatório).

2.31. Deve-se lembrar que o EVTEA busca identificar e propor as soluções para os futuros (e presentes) gargalos em investimentos do sistema rodoviários. Ao incorporar rotas alternativas com elevado risco de implantação para o cenário-base do EVTEA, pode-se subdimensionar esses gargalos ou mesmo não os identificar.

2.32. No caso, a falta de informação sobre o projeto recém autorizado entre Chapecó/SC – Cascavel/PR, e a incerteza relacionada ao prazo de entrada no trecho em operação, ou até a efetiva transformação dessa autorização na execução do projeto, são aspectos que orientam pela não incorporação no presente estudo.

2.33. É ainda de destacar que o Lote da concessão do programa PR Vias em que o novo trecho ferroviário poderá ter um impacto maior é o Lote 06, o qual tem previsto o mecanismo de mitigação do risco de receita, pelo que, mesmo em um cenário hipotético de maior impacto na receita deste lote, está salvaguardado o equilíbrio econômico financeiro da concessão.

2.34. Uma vez que o novo Marco Legal das Ferrovias permite um maior dinamismo do setor ferroviário, poderão vir a surgir novos pedidos de autorização de construção e operação de outros trechos ferroviários na área de influência do programa PR Vias, pelo que se poderá avaliar a possibilidade de alargar o mecanismo de mitigação do risco de receita a outros lotes do programa, salvaguardado dessa forma o equilíbrio econômico-financeiro de cada concessão no caso de virem a novas infraestruturas ferroviárias atualmente ainda não previstas. Atualmente, prevê-se mecanismos de mitigação de risco de receita nos lotes 1, 5 e 6.

2.35. Isto é, o estudo contempla os impactos da concorrência modal de projetos em estágio avançado com impacto relevante para o estudo e, ao mesmo tempo, foi incorporado o mecanismo de risco de demanda que visa tratar impactos maiores em projetos previstos pelo estudo, mas, também, novos projetos ferrovias

c) análise quanto ao propósito dessa Agência em parcelar ou não os procedimentos licitatórios dos seis lotes rodoviários (caput do art. 3º da IN-TCU 81/2018).

2.36. Dentre o extenso *pipeline* de projetos federais de concessão, o portfólio do governo contempla ao menos 14 projetos com EVTEA em preparação no setor de Rodovias, 6 dos quais se referem ao programa PR Vias. A expectativa é que desse portfólio, ocorram ao longo de 2022 pelo menos 3 leilões (BR-381/262/MG/ES, Rio Valadares e BR-040-495-MG-RJ - que totalizam 1.856 km) além dos 6 lotes do Paraná, juntos contabilizando cerca de 5.224 km.

2.37. O histórico recente de licitações de concessões rodoviárias federais indica nível de concorrência considerável entre participantes. A análise de ágios de recursos vinculados nos leilões da BR-153/080/414, de cerca de R\$ 1,3 bilhão, e da Inova Dutra, de R\$ 1,7 bilhão, mostram que houve de fato pressão competitiva nos dois certames, a ponto de gerar excedente do produtor acumulado de R\$ 3,0 bilhões ao poder concedente (além do deságio tarifário de 16,25% e 15,31%, respectivamente).

2.38. Entretanto, para fins de montagem de cronograma de licitações futuras, é importante considerar que o setor de infraestrutura rodoviária no Brasil ainda se encontra relativamente concentrado, o que se reflete no número de *players* (2) participantes dos últimos certames a nível federal.

2.39. Entre as razões que podem explicar o número de participantes nos últimos leilões pode-se destacar o impacto negativo gerado nos mercados de infraestrutura e cadeias de produção pela pandemia COVID, que dificultam a valoração de ativos de longo prazo. Além disso, o novo marco regulatório contratual de rodovias a nível federal é relativamente recente e espera-se que os efeitos positivos na concorrência ocorram de forma progressiva, conforme o modelo é validado nos novos contratos assinados.

2.40. Desse modo, é importante ressaltar que a montagem de nova plataforma de negócios, seja por *players* nacionais e principalmente por novos entrantes internacionais, leva tempo. *Road shows* realizados nos últimos anos mostraram que, com exceção de um a dois *players* já consolidados no mercado de concessões rodoviárias no Brasil, potenciais interessados não possuem capacidade interna e de contratação/investimento para realizar análises profundas simultâneas de diversos projetos, o que acaba levando ao estabelecimento de prioridades dado o volume de projetos indo a mercado nos próximos anos, a nível federal e subnacional.

2.41. Assim, uma definição detalhada acerca do fatiamento ou agrupamento dos leilões depende de como evoluirá o apetite dos investidores nesse contexto, sendo ainda muito cedo para se ter essa leitura. Um bom “termômetro” serão as próximas licitações dos lotes da BR-381/262/MG/ES e Rio Valadares, bem como dos lotes estaduais do Rio Grande do Sul e Minas Gerais, com edital já lançados.

2.42. Ainda que não se consiga definir em detalhes qual será o processo licitatório, já é possível apresentar alguns aspectos importantes que tocam o programa PR Vias:

- A intenção é de se publicar um único Edital para os 6 lotes rodoviários. Entende-se que os lotes, afora estarem localizados na mesma Unidade da Federação, decorrem da mesma modelagem, de modo que a publicação de apenas um Edital também implica em redução do tempo de análise de tais documentos, possibilitando ganhos às proponentes interessadas no projeto.

- Não serão realizados leilões simultâneos, mas sim sequenciais. Como mencionado, os 6 lotes são “conectados”, dado que fazem parte da mesma malha estadual e foram modelados conjuntamente, partilhando corredores e principais pares OD. Nesse sentido, como a modelagem do leilão dos projetos do PR Vias envolve a variável de menor tarifa, sem limite inferior e inversamente proporcional à necessidade de recursos vinculados a serem aportados pelo licitante vencedor, o resultado de um leilão pode impactar significativamente as propostas de outro lote, dado que o fluxo de tráfego entre os corredores dependerá das tarifas finais resultantes dos leilões. Esse aspecto exige que exista uma diferença temporal entre eles. Sobre qual seria a diferença adequada ainda está em discussão.

- Sondagens de mercado têm indicado a presença de novos grupos, seja do mercado brasileiro, seja de novos entrantes internacionais, engajados e já estudando os 6 lotes do programa. De fato, o programa PR Vias tem despertado atenção especial de novos entrantes frente a projetos anteriores. Em parte, por conta do perfil dos projetos com menor complexidade técnica, ambiental e de demanda, se comparados a projetos anteriores.

- A intenção é que exista prazo mínimo adequado entre publicação do edital e primeira licitação. Este prazo deve ser suficiente para preparação das propostas para os primeiros lotes, em especial tratando-se de 6 projetos, o que aumenta a importância do período posterior à publicação do edital, em que novos entrantes possam ter que obter aprovações de *boards* internacionais. De fato, é importante considerar que empresas internacionais ou grandes grupos precisam passar por processos internos de aprovação dos estudos e em quais leilões irão participar, com a necessidade de aprovação dos comitês executivos.

3. CONCLUSÃO

3.1. Entendendo que todos os questionamentos foram respondidos, encaminhamos esta nota técnica e informamos que os anexos citados estão disponíveis no link [anexos da diligência](#), que foi compartilhado com os e-mails seinfra@antt.gov.br e souza@tcu.gov.br.

Brasília, 11 de janeiro de 2022.

(assinado eletronicamente)

Larissa Wendling

Gerente de Projetos de Engenharia e Ambiental

(assinado eletronicamente)

Paulo Roberto de Oliveira Junior

Gerente de Modelagem Econômico-Financeira

(assinado eletronicamente)

Marcelo Cardoso Fonseca

Gerente de Estruturação Financeira

(assinado eletronicamente)

Renan Essucy Gomes Brandão

Superintendente de Concessão da Infraestrutura



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO CARDOSO FONSECA, Gerente**, em 11/01/2022, às 18:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **PAULO ROBERTO DE OLIVEIRA JUNIOR, Gerente**, em 11/01/2022, às 19:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LARISSA WENDLING, Gerente**, em 11/01/2022, às 19:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RENAN ESSUCY GOMES BRANDAO, Superintendente**, em 11/01/2022, às 19:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9494789** e o código CRC **25204D75**.

Referência: Processo nº 50500.106425/2021-00

SEI nº 9494789

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br