



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

OFÍCIO Nº 3840/2021/SNTT

Brasília, 09 de dezembro de 2021.

À

**ASSESSORIA ADMINISTRATIVA - ASSAD**

Ministério da Infraestrutura

**Assunto: Nova Concessão de Rodovias no Paraná.**

Senhor Chefe da Assessoria Administrativa,

1. Cumprimento-o cordialmente, faço referência ao Despacho nº 408/2021/AEGM/GM, de 27/05/2021, que encaminhou o Ofício s/nº, de 20 de maio de 2021, do Grupo G7- Entidades signatárias representativas do setor produtivo do Paraná que reiteram o posicionamento sobre o "modelo de licitação pela menor tarifa sem limite de desconto", "garantia de execução das obras", "transparência total no processo" e "garantia da implantação efetiva de Fóruns de Arbitragem e Mediação". A mesma demanda também foi encaminhada pelo Ofício nº 803/2021/ASSAD/GM, de 28/05/2021 (Processo SEI nº 50000.014200/2021-51).
2. O pleito foi semelhante aos protocolados na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT como contribuição à Audiência Pública nº 01/2021, referente ao projeto de concessão para exploração de 6 (seis) lotes do sistema rodoviário composto por trechos rodoviários federais e estaduais no Estado do Paraná.
3. O Relatório da Audiência Pública nº 01/2021 foi aprovado pela Deliberação nº 353, publicada no DOU em 05/11/2021. Dentre os documentos do referido Relatório, destaca-se o "Anexo V - Respostas", contendo todos os esclarecimentos para as contribuições protocoladas no sistema de participação social, devidamente disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT.
4. Com o intuito de alinhamento das respostas pelo governo sobre a temática, segue abaixo trechos transcritos do Relatório Final que explicitam o posicionamento da ANTT sobre a matéria.

Após ter recebido as contribuições da Sociedade paranaense no âmbito da Audiência Pública nº 01/2021 sobre o modelo de leilão híbrido, o Governo Federal alterou-o para a licitação de menor tarifa básica de pedágio, sem limite de deságio e sem outorga. Sobre o degrau tarifário, a diferenciação entre pista simples e dupla num patamar de 40% traz maior incentivo para a concessionária executar as obras de ampliação de capacidade. No modelo de tarifa única, quando há obrigação contratual para executar obras de ampliação de capacidade (duplicação), essas obras já compõem a tarifa na modelagem, ou seja, a mudança na tarifa não constitui um incentivo para a concessionária executá-las. Tal situação já demonstrou a sua limitação no âmbito de concessões vigentes, com a existência de um percentual elevado de inexecuções de obras. Outro ponto é que esse modelo traz mais justiça tarifária, pois os usuários de pista dupla se apropriam de mais benefícios e melhor nível de serviço que os usuários de pista simples, portanto, pagam mais por isso. Dessa forma, os custos desses benefícios não são diluídos na tarifa básica de pedágio de toda a extensão da concessão e pagos subsidiariamente também pelos usuários que trafegam em pista simples e não usufruem do investimento. Neste modelo, a percepção do usuário sobre o aumento da tarifa fica diretamente associada à execução da obra em si. A disposição ao pagamento está diretamente ligada à fruição do serviço pago, assim, a majoração do valor da tarifa praticada em razão de uma experiência de melhoria é benéfica aos usuários e contribui para a consolidação do

modelo ora proposto. Ainda, cabe salientar que o projeto das novas concessões paranaenses compreende mais trechos rodoviários do que o programa vigente, motivo pelo qual foram consideradas novas praças de pedágio, com o intuito que cada praça apresente um valor de face justo, aliado a um programa de investimentos e inovações tecnológicas o qual propiciará maior fluidez e segurança viária para os usuários destas rodovias, contribuindo, desta forma, para o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Paraná. Nos termos da Portaria n.º 02/2021, a ANTT disciplina a participação e controle social pelo usuário. Ainda, a concessionária possui obrigação contratual em divulgar em seu site relatório gerencial com foco no usuário acerca da execução das obrigações de ampliação de capacidade e melhorias. Por fim, mediação e arbitragem são formas previstas de resolução de controvérsias oriundas do contrato de concessão.

5. Desta forma, restituo o presente processo para conhecimento e devido esclarecimento ao interessado.

Atenciosamente,

**MARCELLO DA COSTA VIEIRA**

Secretário Nacional de Transportes Terrestres



Documento assinado eletronicamente por **Marcello da Costa Vieira, Secretário Nacional de Transportes Terrestres**, em 14/12/2021, às 19:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4958501** e o código CRC **792B96A7**.



Referência: Processo nº 50000.014072/2021-45



SEI nº 4958501

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 2º andar, Anexo, Ala Leste, Sala 200  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: (61)2029-7758/7759/7807 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)