PODER LEGISLATIVO

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº: 21/2014

AUTORES: COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

SÚMULA:

APROVA O RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA INVESTIGAR POSSÍVEIS IRREGULARIDADES VINCULADAS À CONCESSÃO E EXECUÇÃO DOS CONTRATOS DE PEDÁGIOS DE RODOVIAS NO ESTADO DO PARANÁ.

PROTOCOLO Nº: 6305/2014

00052305

DIRETORIA LEGISLATIVA

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 02 f

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 21/14

LIDO NO EXPEDIENTE
CONCEDIDO APOIAMENTO À D. L.
Em, 15 DEZ. 2014
1º Secretário

Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná.

Art. 1º Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná, constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, publicado no Diário Oficial da Assembleia nº 460, de 9 de julho de 2013, suas conclusões e encaminhamentos.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 10 de dezembro de 2014.

Deputado NELSON LUERSEN
Presidente da CPI

Deputado ADELINO RIBEIRO
Vice-Presidente da CPI

Deputado DOUGLAS FABRICIO
Relator da CPI

Deputado WILSON QUINTEIRO
Relator Adjunto da CPI

BERNARDO RIBAS CARLI

ARTAGÃO JR.

DIV. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PARANÁ 15-DEZ-2014 14:51 006305 1/1

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 034

JUSTIFICATIVA

A presente Proposição tem por objetivo dar cumprimento ao inciso I do art. 38, do Regimento Interno desta Assembleia Legislativa ao apresentar, para ser apreciado e votado pelos nobres Parlamentares, o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná

A referida CPI foi proposta por Requerimento do Deputado Nelson Luersen, e constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, publicado no Diário da Assembleia nº 460, de 9 de julho de 2013.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 047

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO PEDÁGIO 2013/2014

RELATÓRIO FINAL

Presidente: Deputado Nelson Luersen
Vice-presidente: Deputado Adelino Ribeiro
Relator: Deputado Douglas Fabrício
Relator Adjunto: Deputado Wilson Quinteiro
Membro Efetivo : Deputado Artagão Junior
Membro Efetivo : Deputado Bernardo Ribas Carli
Membro Efetivo : Deputado Péricles de Mello
Membro Efetivo : Deputado Nereu Moura
Membro Efetivo : Deputado Francisco Buhrer

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 054

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO

Comissão Parlamentar de Inquérito constituída com o escopo de apurar denúncias de eventuais irregularidades na concessão e execução de contratos de pedágio que integram o Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Paraná, inclusive seus aditivos, avaliando o cumprimento de cláusulas, qualidade dos serviços, condições das rodovias e, em especial, a desproporção entre investimentos realizados e valores arrecadados como receita de pedágio.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 067

FLS.
CPI PEDÁGIO

RELATÓRIO FINAL

SUMÁRIO

1. Relatório da formação e desenvolvimento das atividades da Comissão Parlamentar de Inquérito

1.1. Introdução

1.2. Formação, composição, funcionamento e objetivos da CPI

1.3. O Regimento Interno da CPI

1.4. A documentação solicitada através de ofícios, as convocações e as respostas recebidas 1.5. Os depoentes

1.6. Atas das reuniões

2. As investigações precedentes

2.1. Introdução

2.2. A CPI de 2003: objeto e conclusões

2.3. A CEI de 2007: objeto e conclusões

3. A CPI de 2013/2014

3.1. Introdução

3.2. A modelagem e os critérios utilizados na criação do Anel de Integração – Programa de Concessões Rodoviárias do Paraná

3.3. Histórico dos contratos e dos aditivos e a composição societária das concessionárias (quem são os donos das concessões?)

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 074

FLS.
CPI PEDÁGIO

3.4. As principais denúncias e irregularidades que ensejaram a abertura da CPI e as denúncias aparecidas no decorrer da CPI a partir dos depoimentos

4. Análise das denúncias a partir dos depoimentos e documentos obtidos pela CPI

4.1. A questão da legalidade dos contratos e aditivos

4.2. A questão da desproporção entre investimentos realizados e valores arrecadados como receita de pedágio

4.3. A questão da existência de eventual fraude no sistema de contagem dos eixos, que gera reflexo no equilíbrio econômico-financeiro e na arrecadação de ISS

4.4. A questão da existência de eventual fraude/lavagem de dinheiro operacionalizada através de contratação superfaturada de empresas terceirizadas, inclusive consultorias de empresa controladora por controlada

4.5. A questão da existência de eventual fraude contábil

4.6. A questão da ilegalidade na troca do contorno de Ponta Grossa e da "ligação" Piraí-Jaguariaiva por apenas 11 quilômetros de ligação do contorno de Campo Largo e a vinculada irregularidade na construção e valor da obra do contorno de Campo Largo

4.7. A questão do relatório do Tribunal de Contas da União e Acórdãos relacionados ao Programa de Concessões do Paraná

4.8. A questão do relatório do TCE sobre a Ecocataratas

4.9. Análise dos estudos da FIPE e da FIA em relação à eventual existência de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de pedágio do Estado do Paraná

4.10. A questão da ilegalidade no sistema de contagem, cobrança e pagamento de impostos do Via Fácil/Sem Parar.

4.11. A questão do valor do pedágio, indicado como um dos mais elevados do mundo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 084

FLS.
CPI PEDÁGIO

4.12. A denúncia sobre o elevado número de óbitos nas rodovias

4.13. A questão do suposto descumprimento de obrigação contratual de duplicação integral do Anel de Integração

4.14. Análise do relatório do Engenheiro Larocca Junior

4.15. Os problemas envolvendo o pedágio em Jacarezinho: divisão da cidade, licenciamento ambiental e distribuição de passes

4.16. O problema da inexistência de fiscalização adequada da Receita Federal nas praças de pedágio e da não emissão de cupom fiscal

4.17. As diferenças entre o modelo de concessão adotado no Paraná e o modelo de concessão federal atual

4.18. A questão da Taxa Interna de Retorno dos contratos

4.19. A questão da CPMF

4.20. A questão do acordo de suspensão da tramitação das medidas judiciais entre o Estado do Paraná e as Concessionárias

4.21. Alterações do Programa de Exploração de Rodovias (PER) através de atos administrativos

4.22. Projeto de Lei a ser proposto

4.23. A questão da efetividade da aplicação do Vale Pedágio

5. Conclusões da CPI

5.A. Sobre a questão da transparência acerca do modelo de concessão, contrato e papéis

5.B. A questão da intrincada legalidade dos contratos

5.C. Sobre o modelo de concessão que é de grande complexidade, ocasionando baixo entendimento em relação aos direitos e obrigações contratuais

5.D. Sobre os valores das tarifas de pedágio

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 09

FLS.
CPI PEDÁGIO

5.E. Sobre a questão dos lucros das concessionárias

5.F. Sobre o fato de a união, o estado e os municípios serem grandes beneficiados do programa de concessão de rodovias

5.G. Sobre a ausência de fiscalização da legislação do Vale-Pedágio

6. Recomendações e encaminhamentos

6.1. Melhor definição acerca do papel, escopo e atuação do DER/PR e AGEPAR

6.2. Maior fiscalização por parte do DER/PR em relação às obrigações contratuais das concessionárias

6.3. Adoção do fluxo de caixa marginal para as novas obras e investimentos, considerando a taxa interna de retorno (TIR) vigente no atual ambiente econômico

6.4. Aumento das obras e diminuição das tarifas com a conclusão das negociações em andamento entre concessionárias e DER/PR

6.5. Término das negociações ou retomada das ações judiciais entre o Estado do Paraná e as concessionárias

6.6. Efetivo cumprimento da legislação relativa ao Vale-Pedágio e à nova legislação que regula a jornada de trabalho dos caminhoneiros

6.7. Desoneração dos tributos e impostos incidentes sobre o Pedágio

6.8. Oportunidade para redução da tarifa de pedágio pelo aumento da base pedagiada e cobrança quilométrica

6.9. Mobilização da sociedade civil para conhecer e se envolver na questão do Pedágio

6.10. Novo modelo de concessão de rodovias

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 10
FLS.
CPI PEDÁGIO

6.11. Ampla divulgação dos números do programa de concessão e das informações financeiras das concessionárias

6.12. Alternativas aos preços unitários da proposta comercial

6.13. Reequilíbrio dos contratos face à extinção da CPMF

6.14. Alterações no Programa de Exploração de Rodovias (PER) somente mediante atos administrativos devidamente formalizados

6.15. Projeto de Lei a ser proposto

6.16. Investigação da existência de eventual fraude/lavagem de dinheiro operacionalizada através de contratação superfaturada de empresas terceirizadas

6.17. Cumprimento das determinações do Tribunal de Contas da União e acórdãos relacionados ao programa de concessões do Paraná

6.18. Aumento dos programas culturais e sociais desenvolvidos pelas concessionárias

6.19. Implantação de equipamentos e sistemas para contagem do fluxo de veículos efetivamente passante nas rodovias, para garantir o controle por parte do Poder Concedente

1. Relatório da formação e desenvolvimento das atividades da Comissão Parlamentar de Inquérito

1.1. Introdução

É notório que as Comissões Parlamentares de Inquérito, desde o advento da Constituição Federal de 1988, tornaram-se importante

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 11

FLS.
CPI PEDÁGIO

instrumento de afirmação da democracia e de controle do exercício do poder.

Com seus poderes, próprios de investigação das autoridades judiciais, definidos no art. 58, § 3º, da Lei Fundamental, tais investigações têm se prestado ao escopo de auxiliar as finalidades constitucionais de incrementação legislativa, fiscalização e controle de atos públicos e, por vezes, fatos privados de relevância pública. Trata-se, logo, de um mecanismo auxiliar das atividades típicas e atípicas do Parlamento.

É nesta linha que, no Estado do Paraná, esta Casa de Leis decidiu constituir Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar a existência de *eventuais irregularidades na concessão e execução de contratos de pedágio que integram o Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Paraná, inclusive seus aditivos, avaliando o cumprimento de cláusulas, qualidade dos serviços, condições das rodovias e, em especial, a desproporção entre investimentos realizados e valores arrecadados como receita de pedágio.*

As atividades desenvolveram-se num contexto em que o Poder Público vem sofrendo com a escassez de recursos para financiar as suas missões constitucionais e, ainda, de existência de clamor público no que diz respeito com certa insatisfação com os valores das tarifas e as obras realizadas no âmbito do Programa de Concessão de Rodovias do Paraná.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 127
FLS.
CPI PEDÁGIO

Tal quadro, de conhecimento de todos, impôs, em alguns setores, dentre outras consequências, (a) a necessidade de se buscar o equilíbrio das contas estatais (daí compreender-se o papel da Lei de Responsabilidade Fiscal) e (b) a demanda por estudos de alternativas para manter os serviços públicos com as características de universalidade, qualidade e eficiência.

Neste segundo campo, uma das saídas encontradas, tanto em âmbito federal, quanto estadual e municipal, foi a implantação de programas controlados de concessão dos serviços públicos.

O programa de implantação do Anel de Integração do Paraná foi, destarte, desenvolvido neste quadro.

Nada obstante tratar-se de uma forma de solução possível (dentre muitas) para enfrentar a crise orçamentária do Poder Público, parece certo que tal opção não se encontra imune a eventuais críticas, mormente porque, em seu processo de implantação no Estado do Paraná, muitas dúvidas e questionamentos surgiram em vista de certa política de "reserva de informações" que os Governos adotaram em relação ao Programa de Concessão de Rodovias.

Deste modo, o grande papel político desta Comissão Parlamentar de Inquérito está ligado a uma ideia de prestação de contas para a população do Paraná sobre aquilo que parte da imprensa chamou de "caixa preta" das concessões de rodovias. Tecnicamente, como já se afirmou, os trabalhos foram orientados para a pesquisa de existência de irregularidades no sistema dos pedágios – de forma geral, e em especial e principalmente no que diz respeito com a legitimidade dos contratos e das cláusulas aditivas e a desproporção entre investimentos realizados pelas

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 134

FLS.
CPI PEDÁGIO

concessionárias e receitas arrecadadas pelo pedágio. Politicamente, além de buscar elementos para subsidiar a opinião pública em relação ao tema, esclarecer sobre a existência de irregularidades, a CPI também focou seus trabalhos no escopo de tentar contribuir com a melhoria do sistema e negociações no sentido de buscar uma redução de tarifas.

Dentro do prazo regimental de funcionamento da CPI, e contando com uma prorrogação, conseguiu-se, com grande tranquilidade, tomar todos os depoimentos para a formação de juízo deste relatório final. Ademais, quase todos os documentos solicitados foram encaminhados à Presidência ou Relatoria desta Comissão Temporária sem maiores problemas. Frise-se que o DER não encaminhou alguns dos documentos solicitados por esta Comissão.

É preciso salientar, como ficará bastante claro no decorrer do presente relatório, que se trata da 3ª investigação parlamentar desta Assembleia Legislativa sobre o mesmo tema. Referida matéria já havia sido investigada de forma ampla em 2003, mediante CPI; em 2007, através de Comissão Especial de Investigação (CEI), a Assembleia Legislativa se debruçou especificamente sobre a análise da legitimidade das tarifas e, finalmente, agora em 2013/2014, o debate é retomado novamente de forma mais ampla.

Percebe-se, portanto, que o tema é relevante e recorrente no cenário político paranaense. Exatamente por isso esta CPI, além da análise dos documentos coletados e oitivas realizadas, não se limitou a avaliar o tema fora do contexto global, o que impôs a referência, por vezes, às investigações precedentes.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 14

FLS.
CPI PEDÁGIO

Nesta linha, insta destacar, desde já, breve histórico do processo jurídico e político das concessões de rodovias no Estado do Paraná, assunto, que será, em momento posterior, aprofundado.

É preciso, pois, observar, que em 1991, quatro anos antes do governo Jaime Lerner iniciar o programa de concessão de rodovias, a Secretaria dos Transportes, ainda no primeiro ano do primeiro mandato de Requião no Palácio Iguaçu, formou uma comissão de técnicos para estudar a viabilidade da implantação de um sistema de pedagiamento em estradas paranaenses "na busca de uma fonte alternativa de recursos que financiasse os investimentos no setor rodoviário".

O grupo foi formalizado através da resolução nº 47/91 de 11/07/1991, que instituiu uma "[...] Comissão Especial de Estudos destinada a apresentar proposição sobre a implementação de cobrança de pedágio nas Rodovias Estaduais", publicada no Diário Oficial do Estado. Formada por cinco engenheiros do Departamento de Estradas e Rodagem (DER / PR), a comissão concluiu pela viabilidade do pedágio "em uma rede viária composta por 2.767 Km, sendo 2.148 Km de rodovias federais e 619 Km de rodovias estaduais".

No entanto, apesar dos estudos estabelecidos, a ideia concretizou-se apenas no Governo Jaime Lerner, em 1996.

Diante de novos estudos e tratativas a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, celebrou os instrumentos de convênio 2, 3, 4, 5, 6 e 7, em 1996, com o Estado do Paraná, a quem delegou a administração e a exploração de trechos de rodovias federais, nos termos da Lei 9.277, de 10/ 5/ 1996, e Portaria 368/ GM, de 11/9/ 1996, do Ministério dos Transportes.

11

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 154

FLS.
CPI PEDÁGIO

Ao todo foram delegados 1.850,70 km de rodovias federais, sendo o prazo dos convênios de 25 anos, a encerrar no ano de 2021. Os contratos de concessão autorizam a alteração dos prazos das concessões, alternativa ou complementarmente, em caso de revisão do valor da tarifa básica de pedágio (Cláusulas XI.2 e XX.4). No âmbito do Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Paraná, segmentos rodoviários estaduais foram acrescidos aos trechos federais, totalizando 2.492,69 km de vias, aí incluindo simples acessos *e* eixos principais. (1.850,70 km da
UNIÃO e 642,79 km do ESTADO)

Após ser dividida em 6 lotes, essa malha foi concedida à iniciativa privada. Os respectivos contratos de concessão foram subscritos em 14/ 11/ 1997 para vigerem por 24 anos *e* abrangem os trechos descritos:

1 - Empresa Concessionária de Rodovias do Norte S/A - Econorte BR-369 e BR-153
220,80 km da União
340,77km trecho total

2 - Rodovias Integradas do Paraná S/A - Viapar BR-369, BR-376 e BR-158
434,00 km da União 545,00
km trecho total

3 Rodovia das Cataratas S/ A - Ecocataratas BR-277
387,10 km da União 458,94 km trecho total

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 164
FLS.
CPI PEDÁGIO

4 Caminhos do Paraná S/ A BR-277, BR-373 e BR-476
347,90 km da União 405,90 km trecho total

5 Concessionária de Rodovias Integradas S/A - Rodonorte BR-277, BR-373 e BR-376
376,70 km da União 567,78 km trecho total

6 Concessionário Ecovia Caminhos do Mar S/ A BR-277
84,20 km da União 175, 10 km trecho total

TOTAL: 1.850,70 de rodovias federais e 642,79 km de rodovias estaduais (2.493,49 total rodovias federais + estaduais)

O critério utilizado para julgamento das propostas vencedoras às licitações das concessões foi o da oferta de uma maior extensão de rodovias marginais a serem mantidas pelo concessionário. Tais aspectos diferem dos critérios de licitação pelo menor valor da tarifa de pedágio, utilizados no programa federal de concessões rodoviárias.

A seguir, apresenta-se o resumo dos aspectos dos principais acontecimentos do pedágio:

a)As licitações dos seis lotes de concessões rodoviárias estaduais, apesar de licitadas em mesmo período, 1997, apresentam distinções entre si quanto a direitos e obrigações, e renegociações de tarifas e de investimentos;

b)Foram alterados unilateralmente todos os contratos de concessão pelo governo estadual, com redução de 50% das tarifas básicas, em 1998, um mês após o início da cobrança dos pedágios;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 174

FLS.
CPI PEDÁGIO

c) As concessionárias, alegando terem sido demasiadamente prejudicadas pela restrição das receitas, conseguiram medida judicial liminar desobrigando-as de investir em serviços de recuperação e em Obras de Melhoria de Ampliação de Capacidade (OMAC) (duplicações e terceiras faixas) das rodovias, enquanto perdurasse o rebate. Tais empresas deveriam manter somente .a conservação *e* a manutenção das vias;

d) Dois termos aditivos amigáveis foram celebrados, em 2000 e 2002, retornando os patamares originais das tarifas *e* estabelecendo novos cronogramas de investimentos;

e) No ano de 2000, sob o prisma de reequilibrar o contrato, tendo em vista a medida unilateral de redução em 50% da tarifa do pedágio, foi firmado o primeiro aditivo, retirando 344 quilômetros de estradas a serem duplicadas. Retiraram também viadutos, trincheiras, contornos de cidades.

f) Em 2002 outro aditivo foi assinado postergando o residual das obras mais baratas e convencionais e postergando várias obras para os últimos anos da concessão.

h) Dentre as obras orçadas na licitação original de 1997, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, o Poder Concedente em conjunto com as Concessionárias, realizou alterações no cronograma de obras.

i) Ressaltam que não houve efetivamente inclusão de novas obras pelos aditivos, mas somente de reposição dessas ao programa de investimentos. Obras teriam sido inicialmente excluídas por uma negociação *e*, posteriormente, devolvidas ao PER;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 184

FLS.
CPI PEDÁGIO

j) Destaque há de ser dado ao fato de, em 2002, ter sido alterada a forma de medição dos serviços de restauração das vias, com efeito retroativo a 22/ 3/ 2000 (Deliberação DG/ DER 290/ 2002). Assim, a medição e o consequente pagamento dos serviços realizados pelas concessionárias em restaurações passaram a ser pelo quantitativo de insumos totais empregados e respectivos preços. O contrato inicial entre as concessionárias e o Poder Público estabelecera a medição por área (metro quadrado) de intervenção de restauração.

k)Os cronogramas de investimentos alterados (pelos Aditivos 2000 e 2002) esticaram prazos de execução de serviços de restauração, postergaram ou excluíram obras. Há casos de obras (contornos e duplicações, por exemplo) que foram postergadas e/ou excluídas no primeiro aditivo e realocadas no aditivo seguinte, inclusive antecipadas, e outras tiveram a execução parcelada ao longo da concessão;

l) Essas diversas modificações de prazos e de inclusão/ exclusão de obras não foram razoáveis, não privilegiaram o interesse público e dos usuários, atendendo unicamente ao equilíbrio econômico financeiro dos contratos;

m) Foram incluídos Degraus Tarifários em momentos esporádicos dos fluxos de caixa de algumas concessionárias, visando a inserção de novos investimentos não previstos nos contratos e seus aditivos;

n) Quanto ao risco de execução das obras, os editais e os contratos estabelecem que as concessionárias devem assumir integralmente o risco de variação dos preços unitários, sem direito ao reequilíbrio econômico financeiro. Por outro lado cabe ao Poder Concedente assumir os riscos de variação dos quantitativos previstos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 198

FLS.
CPI PEDÁGIO

à época da licitação. Saliente-se, ainda, que à época da licitação não foram apresentados os projetos executivos detalhados, apenas projetos básicos. Destaca-se, porém que para a execução de um determinado investimento, a Concessionária deverá submeter ao Poder Concedente que analisa e aprovado o projeto executivo detalhado. Assim somente após a aprovação pelo Poder Concedente e mediante a Ordem de Serviço respectiva é que a Concessionária executa os serviços.

o)No governo Roberto Requião, foi nomeada uma comissão para negociar com a concessionária e trazer um acordo para redução das tarifas. A comissão, criada ainda em 2004 para analisar um acordo estabelecido pelo então governador Roberto Requião e a concessionária Ecocataratas, formulou a ATA 17. Esse acordo previa a redução de 30% no valor da tarifa de pedágio, extinguia as verbas de aparelhamento da Policia Rodoviária Federal (PRF) e todas as obras de duplicação, até o fim do contrato. Havia ainda um adicional pela obra de duplicação na praça de São Miguel do Iguaçu que já havia sido realizada. A ata mantinha esses aspectos, porém, estabelecia um reajuste de 17,4% na tarifa. Por essa mudança, Requião não assinou a ata, mas a concessionária entrou na Justiça, que validou o documento. Desta forma, todas as obras que a ECOCATARATAS deveria fazer ficaram desobrigadas. Sobre a ATA 17, trataremos no item 5.B. deste relatório, sobre a Questão da Intrincada Legalidade dos Contratos.

1.2. Formação, composição, funcionamento e objetivos da CPI

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 207

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Por decorrência do quadro acima exposto, um grupo de Parlamentares da Assembleia Legislativa do Paraná, mediante documento encabeçado pelo Deputado Nelson Luersen e acompanhado de assinaturas suficientes, encaminhou requerimento com o seguinte teor:

> **"Súmula:** Requer a constituição de CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito, para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no âmbito territorial do Estado do Paraná.
>
> Excelentíssimo Senhor Presidente.
>
> Os Deputados Estaduais que o presente subscrevem, no uso das atribuições conferidas pela Constituição do Estado do Paraná por meio do § 3º, do artigo 62, com fundamentos nos artigos 34, 36 e 37 do Regimento Interno (R. I.) da Assembleia Legislativa, com muita honra comparecem perante Vossa Excelência, para REQUERER, depois de colhida a devida aprovação do douto Plenário desta Casa de Leis, a constituição de CPI – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, doravante denominada de "CPI das Concessões dos Pedágios", integrada por 09 membros, com prazo de duração previsto em 120 (cento e vinte) dias, passíveis de suspensão durante recessos e prorrogação nos termos do § 3º, do artigo 36 do R.I., para proceder a inquérito sobre denúncias, inclusive veiculadas pela imprensa, de possíveis irregularidades na concessão e execução dos Contratos de Pedágios do Programa de Concessão de Rodovias do Estado, incluso alterações e aditamentos, avaliando o cumprimento de suas cláusulas, a qualidade da prestação dos serviços, as condições das rodovias, a ocorrência de omissão ou atraso na execução de obras, focando também as investigações na constatação ou não, de desproporcionalidade entre investimentos realizados pelas concessionárias diretamente nos trechos rodoviários pedagiados, e os valores arrecadados como receita oriunda da cobrança de tarifas de pedágio, procedendo avaliação sob o ponto de vista do interesse público e do Estado, aferindo o benefício e a economicidade das concessões, identificando o impacto produzido pela cobrança de pedágios na ordem econômica dos Municípios, do Estado, das Cooperativas, da Indústria e Comércio do âmbito do Paraná.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 214

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Para cumprimento dos propósitos desta pretensa CPI, em atenção ao preceituado no § 6º, do artigo 36 do R.I., requer-se desde já, a aprovação do Plenário para que a respeitável Comissão Executiva, de forma preferencial e sempre em caráter de urgência, observando o exíguo prazo de vigência da Comissão, destine os recursos necessários em atendimento às solicitações da CPI, em especial no que concerne a deslocamentos da Comissão e equipe técnica pelo território do Estado, requisição de servidores e equipamentos, dentre outras fundamentais, a critério da CPI, para exercício das competências impostas pelo artigo 37 do R.I. e demais legislações satélites.

Sala das sessões em 23 de outubro de 2012.

NELSON LUERSEN

DEPUTADO ESTADUAL".

O Exmo. Sr. Presidente da Assembleia Legislativa, Deputado Valdir Rossoni, através de Ato da Presidência n.º 17/2013, declarou constituída a Comissão, a ser formada por 09 membros e com prazo de funcionamento para 120 dias.

Através dos critérios regimentais da Assembleia Legislativa do Paraná, definiu-se que a Comissão Parlamentar de Inquérito seria Presidida pelo ***Deputado Nelson Luersen***, tendo como Relator este subscritor do presente documento - Deputado ***Douglas Fabrício*** e, na qualidade de membros, os Deputados ***Nereu Moura***, ***Artagão Junior***, ***Alceu Maron Filho***, ***Bernardo Ribas Carli***, ***Péricles de Mello***, ***Wilson Quinteiro*** e ***Adelino Ribeiro***, com seus respectivos suplentes. É preciso destacar, neste aspecto, que o Deputado Cleiton Kielse, apesar de suplente, teve participação ativa em quase todas as reuniões desta CPI, manifestando-se com questionamentos e encaminhamentos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 224

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Definiu-se que as reuniões da CPI deveriam ser realizadas às terças-feiras, pelo periodo da manhã, sendo que a primeira sessão aconteceu no dia 15 de Julho de 2013, e assim sucessivamente até o último encontro.

No decorrer da CPI foram realizadas 26 sessões ordinárias (na sede desta ALP), além de 8 sessões extraordinárias (todas elas fora de Curitiba).

As sessões extraordinárias ocorreram nos Municípios de Foz do Iguaçu, Cascavel, Londrina, Maringá, Jacarezinho, Campo Mourão, Paranavaí, Paranaguá, Guarapuava e Ponta Grossa. Em todas as sessões extraordinárias verificou-se, além dos deputados integrantes desta comissão, grande presença de público local, autoridades, deputados das regiões, vereadores etc., que puderam contribuir com informações e denúncias.

1.3. O Regimento Interno da CPI

Para melhor desempenhar as suas atividades, a Comissão Parlamentar de Inquérito aprovou Regimento Interno especifico para orientar os seus trabalhos.

Referido documento possui o seguinte teor:

"**REGIMENTO INTERNO DA CPI DO PEDÁGIO DO PARANÁ**

Os Deputados Estaduais da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, imbuídos do firme propósito de fortalecer a Instituição do Poder Legislativo, reforçando os principios de suas atividades parlamentares de fiscalização dos atos públicos e privados, preocupados em estabelecer regras, parâmetros, limites e principalmente funções modernas e exequiveis para o desenvolvimento dos trabalhos legislativos no que tange às matérias afetas a inquérito, resolvem aprovar o presente **REGIMENTO INTERNO DA COMISSÃO**

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 238

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DOS PEDÁGIOS DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA.

CAPÍTULO I
DA SEDE, COMPOSIÇÃO E COMPETÊNCIA.

Art. 1º – A Comissão Parlamentar de Inquérito dos Pedágios da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, instituída através do Ato do Presidente nº
017/2013, funcionará na sede do Poder Legislativo, Palácio Dezenove de Dezembro, Centro Cívico, Capital do Estado.

Art. 2º – A CPI é composta de nove membros efetivos, Deputados Estaduais indicados na forma do Regimento Interno da Assembleia Legislativa, atendido o princípio de proporcionalidade partidária, para o fim precípuo de cumprimento da função institucional do Poder Legislativo, no âmbito público e privado do Estado do Paraná, com fato determinado a "investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos contratos de Pedágios de rodovias no âmbito do Estado do Paraná", na forma da proposição apresentada em Plenário, que agregou ao fato determinado a apurar em procedimento de investigação, poderes para recepcionar denuncias e reclamações, inclusive veiculadas pela imprensa, de possíveis irregularidades na concessão e execução dos Contratos de Pedágios do Programa de Concessão de Rodovias do Estado, incluso alterações e aditamentos, avaliando o cumprimento de suas cláusulas, a qualidade da prestação dos serviços, as condições das rodovias, a ocorrência de omissão ou atraso na execução de obras, focando também as investigações na constatação ou não, de desproporcionalidade entre investimentos realizados pelas concessionárias diretamente nos trechos rodoviários pedagiados, e os valores arrecadados como receita oriunda da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 24

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

cobrança de tarifas de pedágio, procedendo avaliação sob o ponto de vista do interesse público e do Estado, aferindo o benefício e a economicidade das concessões, identificando o impacto produzido pela cobrança de pedágios na ordem econômica dos Municípios, do Estado, das Cooperativas, da indústria e Comércio do âmbito do Paraná, tudo constante do requerimento de constituição, recebendo poderes e atividades disciplinados neste Regimento, no Regimento Interno da Assembleia Legislativa, na Constituição do Estado do Paraná e demais legislações pertinentes.

Parágrafo único. A CPI dos Pedágios é integrada pelos seguintes Deputados:

Deputados Nelson Luersen
Deputado Adelino Ribeiro
Deputado Douglas Fabrício
Deputado Wilson Quinteiro
Deputado Péricles de Mello
Deputado Nereu Moura
Deputado Artagão Júnior
Deputado Alceu Maron
Deputado Bernardo Carli

Art. 3º - A Comissão Parlamentar de Inquérito dos Pedágios tem como Presidente o Deputado Nelson Luersen, Vice-Presidente o Deputado Adelino Ribeiro, como Relator o Deputado Douglas Fabrício e como Relator Adjunto o Deputado Wilson Quinteiro , eleitos pelos membros efetivos da CPI, na forma disciplinada no Regimento Interno da Assembleia Legislativa.

Art. 4º - Compete ao Presidente da Comissão:
I - convocar formalmente as reuniões, informando a hora e local, bem como a pauta a ser discutida;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 257

FLS.
CPI PEDÁGIO

II - convocar suplentes quando da ausência e ou impedimentos de membros efetivos;

III - presidir a todas as reuniões, dirigindo os trabalhos e suspendendo-os quando julgar necessário, resolvendo as questões na forma deste Regimento e utilizando-se subsidiariamente das normas contidas no Regimento Interno da Assembleia Legislativa e no Código de Processo Civil e Penal Brasileiro; IV - distribuir as questões para análise, investigação e pronunciamento através de pareceres, designando para tanto, relatores e sub-relatores dentre os membros da Comissão;

V - determinar a publicação das atas das reuniões, audiências públicas e ou eventos; VI - solicitar ao Presidente da Assembleia, substitutos para os membros da Comissão, quando por cassação, abandono, renúncia, ou excesso de ausências às reuniões da Comissão, deixem de cumprir com suas obrigações junto à Comissão;

VII - manifestar o voto de qualidade no caso de empate da votação;

VIII - avocar o direito de emitir pareceres sobre questões relativas ao tema da investigação;

IX - constituir subcomissões, e atribuir-lhes missões a serem cumpridas.

Art. 5º - Compete a Comissão Parlamentar de Inquérito dos Pedágios, de forma suplementar ao fato determinado a investigar constante do requerimento que deu origem à Comissão, realizar as seguintes ações:

I- dar pareceres conclusivos sobre todas as questões em investigação, manifestando-se em todas as matérias correlatas a irregularidades nos Pedágios do Estado do Paraná, quanto aos aspectos técnicos, jurídicos, operacionais, procedendo minuciosas análises, perícias, solicitando o apoio nas investigações à

Polícia Federal, à Secretaria de Segurança Pública, às Polícias Civil e Militar e ao Tribunal de Contas do Estado, assim como também o acompanhamento do Ministério Público estadual ou federal e outros

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 26

FLS.
CPI PEDÁGIO

órgãos que julgarem necessários, objetivando buscar a motivação dos delitos e também a responsabilização dos envolvidos em irregularidades;

II- solicitar o depoimento de qualquer autoridade ou cidadão para prestar informações;

III- receber petições, reclamações ou representações de qualquer cidadão, assim como denúncias, dando a devida destinação aos órgãos competentes para responsabilização dos envolvidos nas irregularidades detectadas;

IV- constituir subcomissões, para cumprir missões, de fiscalização e Inquérito, que emitirão relatórios;

V- servir-se do sistema Disk Denúncia e de Sitio Eletrônico próprio da CPI, para obtenção de informações, reclamações, investigando denúncias realizadas, garantindo aos denunciantes o sigilo de suas identidades, exceto para o Ministério Público e ao Judiciário.

CAPÍTULO II
DAS REUNIÕES

Art. 6º - As reuniões da Comissão Parlamentar de Inquérito serão preferencialmente realizadas na sede do Poder Legislativo, e são divididas em: I- **Reuniões Ordinárias**, que são as realizadas obrigatoriamente, no mínimo uma vez por semana, com horário a ser designado pela Presidência da CPI, dentro do período de sessões legislativas da Assembleia, para análise e cumprimento da investigação, na forma do Regimento Interno da Assembleia Legislativa e deste Regimento, e poderão ser públicas ou reservadas de sigilo.

II- **Reuniões Extraordinárias**, que são as realizadas a requerimento de qualquer dos membros da Comissão, para análise de fato ou assunto determinado, de relevante interesse público, e poderão ser públicas ou reservadas de sigilo, bem como realizadas em caráter de emergência. Quando a reunião for reservada de sigilo, todos os membros deverão

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 27

FLS.
CPI PEDÁGIO

ser convocados pessoalmente, com ao menos 12 (doze) horas de antecedência.

III- **Reuniões Especiais**, que são as realizadas fora da sede, em qualquer lugar do território Brasileiro, e poderão ter caráter de reunião ordinária ou extraordinária, sendo públicas ou reservadas de sigilo.

Parágrafo único. A requerimento de qualquer Deputado da Assembleia poder-seá solicitar ao Presidente da Comissão a convocação de reunião de emergência para tratar de assunto relevante e previamente determinado, vinculado com objetos das investigações.

Art. 7° - Das reuniões lavrar-se-ão atas, como resumo dos trabalhos e de tudo que houver ocorrido, digitadas em folhas avulsas e digitalizadas, as quais serão publicadas no Diário Oficial e integrarão o respectivo arquivo do Banco de Dados da CPI, sendo as notas taquigráficas, peças integrantes das atas.

Parágrafo único. Peças documentais ou similares, integrantes de atas ou de investigações, notas taquigráficas, com teor sigiloso e reservado, somente poderão ser publicados com a autorização formal do Presidente da CPI.

DAS VAGAS, FALTAS E IMPEDIMENTOS

Art. 8° - O membro da Comissão Parlamentar de Inquérito que deixar de comparecer a duas reuniões ordinárias consecutivas perderá o lugar, sendo nomeado, desde logo, o suplente pelo Presidente da Comissão, de ofício ou a requerimento de qualquer Deputado.

Art. 9° - Na impossibilidade de comparecimento de membro efetivo da Comissão Parlamentar às reuniões, o mesmo deverá notificar ao

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 284

FLS.
CPI PEDÁGIO

Presidente da Comissão com antecedência mínima de quatro horas antes da reunião.

Parágrafo único. Na ocorrência da hipótese do *caput* deste artigo, o Presidente da Comissão deverá convocar o suplente do membro efetivo, sendo que na impossibilidade de comparecimento também deste, caberá ao partido ou Bloco do faltoso indicar ao Presidente da Assembleia o substituto para reunião.

Art. 10 - Na hipótese de ausência às reuniões, mesmo que justificada para fins de convocação do suplente será computada como falta na ata da reunião e em livro próprio da Comissão, para o propósito manifesto no artigo 8º, deste Regimento.

DOS TRABALHOS

Art. 11- Os trabalhos das reuniões da CPI dos Pedágios obedecerão preferencialmente a seguinte ordem:

I- leitura, discussão e votação da ata da sessão anterior;

II- leitura sumária do expediente;

III- leitura da pauta da reunião;

IV- chamamento de depoentes, intimados ou convidados a depor, tomando as seguintes providências:

a) Identificação do depoente, através de documento especificando a qualificação completa;

b) Compromisso verbal e escrito de dizer a verdade perante a Comissão;

c) Coleta dos depoimentos, permitindo-se a apresentação de documentos, fotos e videos, como também o acompanhamento de procurador advogado, legalmente constituído com apresentação antecipada de Procuração à CPI, salientando que o causidico não deverá manifestar-se durante o depoimento, por se tratar de inquirição especifica e privativa de membros da Comissão Parlamentar, podendo comunicar-se através de requerimentos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 298

FLS.
CPI PEDÁGIO

escritos endereçados a Comissão. V - organização de subcomissões para cumprir missões de fiscalização para cumprimento do inciso IV, do artigo 5º, deste regimento;

VI - leitura, discussão e votação de relatórios de subcomissões;

V- leitura, discussão e votação dos pareceres dos relatores; VI- leitura, discussão e votação de requerimentos.

Art. 12 - As convocações dos membros para reuniões da Comissão serão feitas através de Ofício, envio de e-mails aos Deputados, e também mensagem de texto nos aparelhos celulares, além de documento formal constando a hora, local da realização e a pauta dos trabalhos, que será entregue a qualquer servidor integrante do Gabinete do convocado.

Parágrafo único. As convocações para reuniões ordinárias deverão ser feitas com antecedência de doze horas.

Art. 13 - As deliberações da Comissão serão por maioria de votos com a presença mínima da maioria do número total de membros efetivos, quórum este não exigido para abertura de reuniões e votação de atas, ficando nestes casos estabelecida a exigência da presença mínima e quórum de três Deputados, situação especialíssima em virtude da possibilidade de constituição de subcomissões parlamentares, que poderão estar prestando missões em outros locais concomitantemente, sem prejuízo dos demais trabalhos da Comissão objetivando-se o cumprimento do prazo exíguo de 120 dias a partir da instalação, prorrogável na forma regimental, para apresentação de relatório conclusivo.

Art. 14 - Quando da análise das questões afetas à Comissão, qualquer Deputado poderá solicitar diligências a órgãos públicos e privados,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 30

FLS.
CPI PEDÁGIO

objetivando buscar novos elementos e opiniões técnicas acerca do assunto, para melhor fundamentar pareceres conclusivos e relatórios de subcomissões, desde que aprovados em requerimento pela Comissão;

Art. 15 - Designado sub-relator para análise de qualquer questão da CPI, o mesmo terá o prazo indicado pelo Presidente da CPI, a contar da designação, para apresentar parecer conclusivo por escrito, parecer este que sofrerá deliberação da Comissão na primeira reunião subsequente.

Parágrafo único. O Presidente da Comissão, a requerimento fundamentado do sub-relator, poderá prorrogar por mais cinco dias o prazo para apresentação do parecer, sendo que esgotado os prazos, sem apresentação, o Presidente poderá nomear novo deputado sub-relator ou com a devida autorização da maioria dos membros da CPI, conceder formalmente poderes a servidores integrantes da Secretaria Geral da CPI, para que procedam ações de coordenação em nome da CPI, especificamente na hipótese de missões de investigação sigilosas.

DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DO ASSESSORAMENTO

Art. 16 – A Estrutura Organizacional da Secretaria Geral da CPI é dimensionada para de cumprir com as atribuições disciplinadas neste Regimento, tendo também a missão principal de coordenar e garantir a organização administrativa das reuniões, Audiências Públicas e outros eventos promovidos pela Comissão, como fóruns, seminários e Congressos, seja na sede da Assembleia ou fora dela, primando pela manutenção, guarda e segurança do Banco Geral de Dados e pelo integral assessoramento a todos os Deputados membros da CPI.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 31

FLS.
CPI PEDÁGIO

Art. 17 - A Secretaria Geral da CPI será assim composta:

a. Uma Coordenação Geral da Secretaria da CPI;
b. Uma Secretaria Executiva da CPI;
c. Dois Gestores do Banco de Dados da CPI;
d. Um Coordenador Jurídico da CPI;
e. Um Coordenador de Manutenção do Site da CPI;

(www.cpipedagioparana.com.br).

f. Um Coordenador de Registros Taquigráficos e de Vídeo;
g. Uma Secretaria de Comunicação da CPI.
h. Um Coordenador da uma Unidade Móvel da CPI;
i. Dois Técnicos indicados pelo Tribunal de Contas do Estado;
j. Um Engenheiro Civil
k. Um indicado pelo sindicato dos engenheiros do Paraná
l. Um contador e um economista capacitado pela perícia.
m. Um advogado contratado pela CPI do pedágio
n. Um indicado pela OCEPAR
o. Um técnico indicado pela receita federal
p. Um indicado pelas centrais sindicais

Art. 18 - A Secretaria Geral da CPI dos Pedágios, além de outras funções designadas pelo Presidente, terão as seguintes atribuições:

I- secretariar o Presidente da Comissão, prestando consultoria Jurídico

Legislativa;

II- secretariar as reuniões da Comissão;

III- elaborar o instrumento de convocação dos membros da Comissão para reuniões, a pedido do Presidente;

IV- proceder a convocação dos membros da Comissão, por meio de *e-mails*;

V- elaborar a pauta da reunião da Comissão na forma determinada pelo

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 324

FLS.
CPI PEDÁGIO

Presidente;

VI- cientificar os membros da Comissão da pauta da reunião no momento da convocação;

VII- manter registro digital de presença das reuniões em ordem, cientificando, periodicamente, o Presidente das ausências reiteradas e faltas injustificadas dos membros da Comissão;

VIII- responsabilizar-se pelo controle dos prazos regimentais para os relatores subcomissões cumprirem suas missões, emitindo seus pareceres, informando, periodicamente, ao Presidente a ocorrência de decursos de prazo, afim de que se proceda a indicação de novos relatores;

IX- elaborar as atas das reuniões da Comissão e mantê-las devidamente arquivadas sob sua responsabilidade e guarda;

X- realizar a publicação no Diário Oficial das atas, pareceres, relatórios das missões da Comissão, e demais atos, após autorização do Presidente;

XI- manter-se bem informado de toda a legislação Estadual e Federal existente que verse sobre o tema principal da CPI, constituindo acervo legislativo e arquivando documentos temáticos sob sua guarda e responsabilidade, bem como estabelecer estreito relacionamento com órgãos e instituições governamentais ou não, a fim de atarem intercâmbio de informações;

XII- organizar e designar as atividades dos agentes administrativos da CPI. XIII- Responsabilizar-se pela constituição e manutenção do Banco de Dados da CPI, assim composto:

a. Arquivo Digital e Físico de Documentos Expedidos;

b. Arquivo Digital e Físico de Documentos Recebidos;

c. Arquivo Digital e Físico de Atas das Reuniões e Audiências Públicas e demais

Eventos;

d. Arquivo Digital e Físico de Registros Taquigráficos;

e. Arquivo Digital e Físico de Fotos e Vídeos;

f. Arquivo Digital e Físico de Depoimentos;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 334

FLS.
CPI PEDÁGIO

g. Arquivo Digital e Físico Gerado pelo Sistema Disk Denúncias e *e-mails* da CPI;

h. Arquivo Digital e Físico de Matérias de Imprensa.

Parágrafo único. Todos os documentos deverão ser formalmente recebidos pela Secretaria da CPI, registrados e numerados, digitalizados, catalogados no respectivo Arquivo do Banco de Dados da CPI, mantidos sempre em ordem e disponíveis, a qualquer momento, a requerimento de qualquer Deputado membro da CPI, e acessíveis a qualquer membro da CPI.

DAS MISSÕES E SUBCOMISSÕES

Art. 19 – A requerimento de qualquer Deputado e por determinação do Presidente da CPI, poderão ser constituídas Subcomissões, que terão missões pré-determinadas a cumprir, com prazo estipulado e metas a serem atingidas, com a finalidade de proceder investigações, fiscalizações e serviços especiais de levantamento de dados e informações, sob a coordenação de pelo menos um membro da Comissão, que apresentará relatório da missão.

Parágrafo único. O requerimento que solicitar a constituição de Subcomissão deverá mencionar os motivos e o caráter da missão, os objetivos a ser alcançados, o prazo para realização e duração, que não poderá ser superior a 15 dias a contar de sua constituição.

Art. 21 – As missões para cumprimento de suas metas, contarão com o apoio técnico de servidores da Assembleia Legislativa indicados pelo Presidente da CPI, bem como de qualquer servidor públicos de outro Poder do Estado do Paraná, requisitado para prestar serviços temporários para cumprimento de missão.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 342

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Parágrafo único. Para cumprimento da missão o senhor Presidente da CPI requisitará servidores da ALEP para prestarem assessoramento ao Coordenador Geral da Secretaria e à Secretária Geral da CPI.

Art. 22 – Procedida as investigações necessárias, concluída a fase de instrução e inquérito, o Presidente da CPI colocará a disposição do Relator, todo o Banco de Dados gerado pelas investigações que, embasado nos pareceres e relatórios das subcomissões e missões, documentos e dados constantes do acervo da CPI, elaborará o relatório final da Comissão, que sofrerá deliberação interna da CPI, antes de ser enviado ao Presidente da Assembleia para as providências regimentais cabíveis.

Art. 23 - Este Regimento entrará em vigor na data de sua aprovação pela Comissão.

Sala de Reuniões da CPI, em 17 de Julho de 2013".

Apesar de previsão regimental, não foram constituídas subcomissões e, igualmente, apesar de convites encaminhados, a secretaria geral não preencheu todas as funções. A CPI, a despeito disso, recebeu colaboração do trabalho de uma ampla assessoria de servidores da casa, servidores concedidos pelo Tribunal de Contas do Estado e assessores com elevada qualificação técnica que foram nomeados especialmente para auxiliarem esta relatoria.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 354

FLS.
CPI PEDÁGIO

1.4. A documentação solicitada através de ofícios, convocações e respostas recebidas

Tendo em vista a necessidade de instruir a formação de juízo desta Comissão Parlamentar de Inquérito foram expedidos algumas centenas de Ofícios, assinados pela Presidência ou pela Relatoria, solicitando encaminhamento de documentos, informações, providências, esclarecimentos, convocando cidadãos e autoridades a depor e convocando os edis para as mais diversas reuniões. No total, foram mais de 500 ofícios, requisições e solicitações de documentos.

Para facilitar a visualização das providências demandas e as respectivas respostas, elaborou-se o quadro abaixo que resume, grosso modo, grande parte das atividades desenvolvidas pela investigação parlamentar.

RESUMO DOS PRINCIPAIS OFÍCIOS E PROVIDÊNCIAS DEMANDADAS PELA CPI

- Dep. Nelson Luersen
- Ofícios iniciais enviados para diversas instituições.
- Dep. Tercílio Turini
- Participação de instituições na CPI, publicar esclarecimentos e informações fornecidas à CPI.
- Dep. Alceu Maron Filho
- Solicitação dos Contratos Sociais das Seis Concessionárias à JUCEPAR.
- Dep. Alceu Maron Filho

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 367

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- Solicitação de audiências Públicas.
- Dep. Alceu Maron Filho
- Requer requisição de cópias de todos os documentos contratuais (termos originais e aditivos), bem como cópia dos trabalhos de análise, estudos econômicos e financeiros, de fiscalização e auditagem, referentes aos seis lotes de concessão das rodovias principais e aos seis lotes de concessão das rodovias de acesso paranaenses que estejam sob a posse pelas respectivas atribuições do TCE, DER, AGEPAR, TECPAR e CREA – PR.
- Dep. Péricles de Melo
- Indicação de técnico para participar da CPI.

Dep. Douglas Fabrício

- Requerimento procedimental.
- Dep. Péricles de Mello (RETIRADO E REFEITO PELO AUTOR)
- Altera proposta de plano de trabalho, regime de metas e regimento interno.
- Dep. Douglas Fabrício
- Solicitação ao TJ de certidão de distribuição das empresas que detém as concessões dos Pedágios.
- Dep. Cleiton Kielse (REJEITADO)
- Quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico das concessionárias.
- Dep. Péricles de Mello
- Requer estudos ao Conselho Gestor das PPPS.
- Dep. Péricles de Mello

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 378

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- Solicita à ANTT, apresentação dos projetos dos Pedágios Federais.

- **Dep. Cleiton Kielse**

- Solicita expedição de ofícios para as seis concessionárias de Pedágio do Estado do Paraná, requerendo as seguintes informações:

- Quais são as empresas subsidiárias que estão prestando serviços para a concessionária?
- Quais são as empresas contratadas para prestar serviços de consultorias?
- Quais as empresas que prestam serviços de informação e de sistema de informação? E como são contratadas?
- Qual é o preço estipulado em metros2 de recape asfáltico?
- Qual é o preço estipulado em metros2 em pavimentação nova?
- Como são realizados os orçamentos de obras nas rodovias do PR?
- Qual é a forma que as empresas são contratadas?
- Como é feito o Sistema de contabilização da passagem de veículos por cancela?
- Como é estipulado o salário dos funcionários?
- Qual é o valor dos funcionários por classe?
- Quais são os recursos repassados para o Estado? E de que forma são repassados?
- Como foram feitas as alterações dos contratos originais, passando por quatro aditivos?
- Solicitamos os balanços patrimoniais auditados dos últimos 15 anos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 38

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- **Dep. Cleiton Kielse**

Requer oitiva do Dr. Osvaldo Sowek Junior, Procurador do Ministério Público Federal, comarca de Ponta Grossa.

- **Camila Paim Silva Pereira**

- Solicita cópia do Regimento Interno da CPI do Pedágio.

- **Dep. Péricles de Mello**

- Requer cópia da gravação em vídeo da Sessão Ordinária do dia 13/08/2013.

- **Dep. Péricles de Mello**

- Cópia de documentos.

- **Dep. Nelson Luersen (RETIRADO PELO AUTOR)**

Solicita divulgação de todos os documentos públicos recebidos pela CPI, por meio do website vinculado a Alep.

- **Dep.Tercílio Turini**

- Requer aferição da quantidade de veículos que trafegam pelas praças de arrecadação – "in loco".

- **Dep. Péricles de Mello**

Solicitação à CUT e Força Sindical de assessoramento técnico para CPI.

- **Dep. Péricles de Mello**

Solicitação ao DER, do estudo sobre a tarifa básica.

- **Dep. Péricles de Mello**

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 394

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Requer, sejam publicados no site da CPI, todos os atos referentes à investigação.

- **Dep. Péricles de Mello**

Procedimentos internos.

- **Dep. Péricles de Mello**

Requer solicitação à Procuradoria Geral do Estado, cópia de todos os processos em que o Estado do Paraná figurava como parte, referente ao Pedágio e cópia de todos os acordos celebrados nos processos já suspensos.

- **Dep. Péricles de Mello**

Requer, sejam solicitados, ao Tribunal de Contas da União, os estudos realizados sobre o Pedágio no Estado do Paraná.

- **Dep. Péricles de Mello**

Requer o envio de convite ao Dr. Diogo Castor de Mattos e Drª Maria Cecília Delisi Rosa Pereira para se pronunciarem perante os membros da CPI.

- **Dep. Nelson Luersen**

Requer oitiva dos diretores do DER: Rogério Walbach Tizzot, Paulo Dalmaz, Nelson Leal Júnior.

- **Dep. Douglas Fabrício**

- Requer oitiva do senhor Laertes Freitas, Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros – SINDICAM-PR.

- **Dep. Douglas Fabrício**

Requer oitiva do Secretário de Estado da Infraestrutura e Logística, senhor José Richa Filho.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 40

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS. CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- Dep. Douglas Fabrício

Requer oitiva do Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná – FETRANSPAR, senhor Sérgio Malucelli.

- Dep. Douglas Fabrício

Requer expedição de ofício ao DER para que informe a receita bruta das seis concessionárias de rodovias do PR, durante todos os anos de concessão até o ano de 2012, e ainda, o número de óbitos, ocorridos, inclusive nos hospitais, decorrentes de acidentes nas rodovias.

- Dep. Douglas Fabrício

Requerer junto ao DER os protocolos que fazem referência e autorizam a substituição da praça de pedágio da BR-369, no município de Andirá para o município de Jacarezinho.

- Dep. Douglas Fabrício

Seja solicitado à Promotora de Justiça Dr.ª Maria Cecília Delisi Rosa Ferreira, os estudos referentes à concessão de rodovia, nos termos do depoimento prestado, por ela, à CPI.

- Dep. Douglas Fabrício

Requer solicitação, ao DER, para disponibilização de senha de acesso ao site www.documentador.pr.gov.br HYPERLINK "http://www.documentador.pr.gov.br/".

- Dep. Douglas Fabrício

Convocação dos Procuradores, Dr. Júlio Zen Cardozo e Dr.ª Jozélia Nogueira.

Dep. Nelson Luersen

Solicita em regime de urgência a expedição de ofício requerendo ao TCE/PR, realização de auditorias no DER e nas empresas

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 41

FLS.
CPI PEDÁGIO

concessionárias: Econorte, Viapar, Caminhos do Paraná, Rodonorte e Ecovia.

- Dep. Adelino Ribeiro

Convocação dos senhores: Alexandre Antonio dos Santos, Homero Figueiredo Lima, José Antonio B. Pereira, Nagib Georges Fattouch e Paulo Roberto Incott, servidores do TCE, para prestarem esclarecimentos acerca da auditoria realizada pelo TCE, em relação à concessionária Ecocataratas.

- Dep. Douglas Fabrício

Envio de ofício à Secretaria de Infraestrutura e Logistica SEIL/ Departamento de Estradas de Rodagem, solicitando cópia do estudo de viabilidade do Anel de Integração, efetuados pelo governo e pelo consórcio Cogit-Engefoto.

- Dep. Nelson Luersen

Sessão Extraordinária no município de Jacarezinho.

- Dep. Alceu Maron Filho

Oitiva do engenheiro civil, senhor Joel Larocca Júnior.

- Dep. Bernardo Ribas Carli

Oitiva do senhor Djalma Rocha M. Pereira (empresa Engefoto).

- Dep. Bernardo Ribas Carli

Oitiva da senhora Vera Beznos (empresa Engefoto).

- Dep. Wilson Quinteiro

Oitiva do senhor João Chiminazzo Neto – ABCR.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 42

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- **Dep. Wilson Quinteiro**

  Requerimento procedimental.

- **Dep. Alceu Maron Filho**

  Requerimento procedimental.

- **Dep. Nelson Luersen**

  Retirado em 24/09/2013.

- **Dep. Cleiton Kielse**

  Oitiva dos Procuradores: Dr. Luiz Carlos Caldas, Dr. Joel Coimbra, Drª Marcia Carla Pereira Ribeiro.

- **Dep. Adelino Ribeiro**

  Envio de pedido de informações ao IAP, conforme especifica: Existe licença ambiental de instalação e operação da praça de pedágio P1-PR369 km 01 mais 500, no municipio de Jacarezinho? Se existentes, essas licenças estão vigentes?

  Dep. Adelino Ribeiro

  Envio de pedido de informação ao DER, conforme especifica:

  - Quais são as obras as quais as concessionárias Ecocataratas e Viapar estão obrigadas a executar até o final da concessão?
  - Qual o cronograma das concessionárias?
  - Porque haverá degrau tarifário em favor da Ecocataratas a partir da execução da duplicação do trecho entre Matelândia e Medianeira?
  - A obra já não estava prevista em contrato?

- **Dep. Péricles de Mello (RETIRADO EM 01/10/2013)**

  Contratação da empresa Engefoto para fazer análise do trecho de concessão na BR277, que liga Matelândia à Medianeira.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 438

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- Dep. Péricles de Mello (RETIRADO EM 01/10/2013)
  Contratação da empresa Engefoto para fazer a análise do contorno de Campo Largo.

- Dep. Douglas Fabrício

  Expedição de ofício às seis concessionárias de Pedágio atuantes no Estado do Paraná, para que apresentem planilha simplificada demonstrando a distribuição do ISS entre os municípios e o valor total recebido pelos municípios, desde o início da concessão.

- Dep. Nelson Luersen e Dep. Artagão de Mattos Leão Júnior

  Expedição de ofício ao DER, solicitando cópia do contrato celebrado com o consórcio Cogito/Engefoto e com as demais empresas que prestam serviço de consultoria e fiscalização;

- Dep. Péricles de Mello (RETIRADO EM 01/10/2013)

  Expedição de ofício à Polícia Rodoviária Federal para que apresentem o número de veículos que trafegam pelas rodovias desde a instalação dos pedágios até setembro do corrente ano.

- Dep. Cleiton Kielse

  Oitiva do Dr. Heinz Georg Herwing.

- Dep. Bernardo Ribas Carli

  Oitiva do senhor Raul Veloso.

- Dep. Nereu Moura (RETIRADO EM 08/10/2013)

  Oitiva do delegado Dr. Marcio Bradok.

- Dep. Artagão de Mattos Leão Júnior

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 44

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Oitiva do Diretor-Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados no Estado do Paraná – AGEPAR, senhor Antonio José
Correia Ribas.

- **Dep. Bernardo Ribas Carli**

Oitiva do senhor Ágide Meneghette

- **Dep. Wilson Quinteiro**

Oitiva do senhor Mauricio de Sá de Ferrante, ex-diretor jurídico do DER e atual diretor jurídico da AGEPAR.

- **Dep. Douglas Fabricio**

Oficiar o DER para disponibilizar os documentos referentes à prorrogação da concessão da rodovia Rio-Petrópolis.

- **Dep. Nelson Luersen**

Requer, seja oficiado o CREA-PR, para que realize o levantamento do valor da obra do contorno de Campo Largo.

- **Dep. Péricles de Mello**

Oficiar a empresa CCR Rodonorte, para prestar informações acerca do quantitativo e do valor unitário dos insumos da obra do contorno de Campo Largo.

- **Dep. Nelson Luersen e outros deputados membros da CPI**

- Prorrogação de prazo.

- **Dep. Péricles de Mello**

Oficie-se o Tribunal de Contas da União, para que designe equipe técnica para fazer análise da obra (projeto e orçamento) do contorno de Campo Largo.

- **Dep. Péricles de Mello**

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 454

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Oficie-se o Tribunal de Contas da União, para que designe equipe técnica para fazer uma análise da obra (projeto e orçamento) de duplicação da BR-277 no trecho entre Matelândia e Medianeira.

- Dep. Douglas Fabrício Dep. Wilson Ribeiro
  Dep. Péricles de Mello
  Dep. Artagão de Mattos Leão Júnior

Requerem audiências junto ao Supremo Tribunal Federal, Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal, CNJ e BNDES.

Dep. Péricles de Mello (RETIRADO EM 29/10/2013)

Oficiar a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, para que nos encaminhe cópia do relatório de auditoria encomendado pela AGEPAR.

- Dep. Péricles de Mello (RETIRADO EM 29/10/2013)

Requerer informações ao DER e AGEPAR acerca das justificativas jurídicas e técnicas que levaram o Estado do Paraná a propor os aditivos dos anos de 2000 e 2002, dos contratos de concessão de Estradas.

- Dep. Péricles de Mello

Oficiar as empresas: Econorte, Viapar, Ecocataratas, Caminhos do Paraná, Rodonorte e Ecovia, para que apresentem relatório com todas as consultorias contratadas.

- Dep. Wilson Quinteiro

Expedição de ofício às seis Concessionárias de Pedágio, solicitando cópias das devidas Apólices de Seguro.

- Dep. Péricles de Mello

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 461

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Oficiar a Associação Brasileira de Concessionárias, para que apresente o fluxo de caixa previsto e realizado pelas concessionárias.

Dep. Alceu Maron Filho (Requerimento sem efeito por deliberação do Presidente, pois já havia sido votado)

Oitiva do senhor Evandro Couto Vianna.

- Dep. Cleiton Kielse

Solicita audiência Pública no município da Lapa.

- Dep. Péricles de Mello

Oitiva do senhor Cássio José Ribas Macedo, presidente do Instituto de Engenharia do Paraná – IEP.

- Dep. Bernardo Ribas Carli

Oitiva do sócio-diretor da empresa Deloitte Touche Tohmatsu Auditores Independentes.

- Dep. Bernardo Ribas Carli

Oitiva do representante legal de Viccieli & Furlan Soluções, representante da GEA no Brasil.

- Deputados da CPI

Procedimentos internos.

- Dep. Bernardo Ribas Carli

Oitiva do senhor Paulo Resende.

- Dep. Alceu Maron Filho

Oitiva do senhor Luiz Afonso dos Santos Senna.

- Dep. Artagão de Mattos Leão Júnior

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 474

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Procedimentos internos.

- **Dep. Péricles de Mello**

Procedimentos internos.

- **Dep. Péricles de Mello**

Convocação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para depor na CPI e apresentar o sistema de concessão da Rodovia Federal BR163.

- **Dep. Cleiton Kielse**

Oitiva do Ministro dos Transportes senhor César Augusto Rabello Borges.

- **Dep. Nelson Luersen**

Procedimento interno.

- **Dep. Péricles de Mello**

Oficiar o Governo do Estado do Paraná para que encaminhe informações sobre a concessão de rodovias no trecho de Jaguariaiva e
Pirai.

- **Dep. Péricles de Mello**

Oficiar a ANTT para que encaminhe todo o processo de concessão das rodovias federais, conforme especifica:
Estudos preliminares, metodologia da composição e quais os investimentos iniciais e ao longo da concessão, bem como toda metodologia de fluxo de caixa; Os projetos básicos; Os projetos executivos; Os processos licitatórios contendo as propostas apresentadas, incluindo a proposta vencedora.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 484

FLS.
CPI PEDÁGIO

- **Dep. Péricles de Mello**

  Oficiar o Governo do Estado do Paraná e o DER, para que encaminhe os estudos da nova Parceria Pública Privada da rodovia PR 323 que liga Maringá à Guaíra, conforme especificações:

  Estudos preliminares, metodologia da composição e quais os investimentos iniciais e ao longo da concessão, bem como toda a metodologia de fluxo de caixa; Os projetos básicos; Os projetos executivos.

Insta ressaltar, por fim, que praticamente todos os documentos solicitados pela CPI foram devidamente encaminhados pelas concessionárias, DER, ANTT, Tribunal de Contas do Estado e da União, Tribunal de Justiça, Jucepar, Consórcio Cogito-Engefoto, AGEPAR, FIA, FIPE, dentre tantas entidades e órgãos do Governo, bem como pelos ilustres deputados, depoentes e representantes da sociedade civil. Referidos documentos integram este relatório final em seus anexos.

Neste aspecto é importante deixar registrado que esta CPI, com seus amplos poderes, conseguiu ter acesso ao mais completo acervo de material sobre o sistema de pedagiamento do Estado do Paraná do qual se tem notícia. Finalmente, no que tange às informações, a "caixa preta" foi quebrada. As informações relevantes vieram à tona, e absolutamente todos os dados foram colocados à disposição da sociedade paranaense através do sítio eletrônico http://www.cpipedagioparana.com.br

1.5. Os depoentes

Além dos documentos solicitados e recebidos, conforme anunciado acima, também visando a instrução e formação de seu juízo, esta Comissão Parlamentar de Inquérito, no decorrer das atividades

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 49

FLS.
CPI PEDÁGIO

investigativas, ainda optou por ouvir uma série de autoridades e representantes da sociedade civil buscando dados, informações, esclarecimentos sobre o sistema de concessão de rodovias implantado no Estado do Paraná.

No total foram ouvidas oficialmente 39 – trinta e nove – pessoas, entre cidadãos e autoridades, pela CPI. Representantes de diversos Governos, de todas as concessionárias, procuradores da república, procuradores da justiça estadual, Procuradores do Estado, Secretários de Estado, representantes de caminhoneiros, representantes do Poder Público envolvidos com o processo de criação, implantação, execução e fiscalização dos sistemas, economistas, administradores, contadores, engenheiros, deputados estaduais, sindicalistas, empresários, representantes dos Tribunais de Contas da União e dos Estados, professores doutores especialistas em infraestrutura enfim, todos aqueles que pudessem contribuir para a compreensão do tema do pedágio foram ouvidos por esta CPI. Todos os argumentos contrários e favoráveis puderam se manifestar. Neste aspecto, não foi uma CPI ideologicamente dirigida, mas amplamente democrática.

O teor dos depoimentos, na forma de notas taquigráficas, integram este relatório final. Todo o material coletado, por certo, ficará à disposição da imprensa, do governo e dos representantes da sociedade civil que tiverem interesse. Cumpre, no momento, fazer uma breve menção aos principais temas e questões abordadas em cada sessão por cada um dos convidados ou depoentes:

CONVIDADO/DEPOENTE	OBJETO DA EXPLANAÇÃO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 30

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Cleiton Kielse	O deputado Cleiton Kielse apresentou várias denúncias contra as concessionárias, onde se destacam: índices altos de acidentes, lucros exorbitantes, balanços fraudados, conluio na época da licitação, omissão de receita por parte da Ecovia, excesso de obras retiradas com os aditivos, números de arrecadação não confiáveis, desproporção entre receita e investimentos realizados (R$ 20,5 bi contra R$ 3 bi).
Osvaldo Sowek Junior	O procurador do MPF de Ponta Grossa, Sr. Osvaldo Sowek Júnior, apresentou algumas sugestões para assuntos a serem investigados durante a CPI: fiscalizar a qualidade dos pavimentos, descobrir quem são os donos das concessionárias, solicitar a quebra de sigilo fiscal das concessionárias, investigar os valores das obras e a não prorrogação dos contratos de concessão.
Diogo Castor de Mattos	O Procurador do Ministério Público Federal, Sr. Diogo Castor de Mattos, apresentou um breve histórico sobre as ações judiciais entre concessionárias e Estado do Paraná, até a suspensão das ações em abril de 2011. Cita relatório do TCU que recomenda reequilíbrio dos contratos até FEV.2013, e que apontou possíveis desequilíbrios nos contratos com a celebração dos aditivos de 2000 e 2002. Apresentou histórico do processo relativo à inclusão de novo trecho de concessão no Lote 1, com inclusão da Praça de Jacarezinho, sem realização de nova licitação, o qual ainda está em andamento na justiça.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 514

FLS.
CPI PEDÁGIO

Rosa Maria Cecilia Delisi Pereira	A promotora de justiça do Estado do Paraná, Dra. Maria Cecilia Delisi Rosa Pereira, apresentou um breve histórico dos contratos de concessão, e discorreu sobre o histórico de inquérito relacionado ao pedágio que presidiu; não verificou a existência de nenhum crime, apenas apontou a necessidade de algumas correções encaminhadas por meio de recomendação administrativa, dentre as quais: - que sejam inventariados todos os bens móveis e imóveis das seis concessionárias; - implantar ações para prevenção de acidentes de trânsito; - acompanhamento do tráfego de veículos pedagiados; - adoção pelos Municípios de medidas fiscalizatórias quanto à arrecadação de ISS; etc.
Péricles de Mello	O deputado Péricles de Mello apresentou comparativo entre receitas e investimentos, alegando que estes configuram apenas 25% do total de receitas previstas; apresentou o estudo do Eng. Joel Larocca Jr. que apontou possíveis sobrepreços em obras da concessão, quando comparados com a tabela do DER-PR; também criticou a modalidade de concessão em que o governo definiu tarifas e regras e a oferta foi por trechos da malha de acesso às rodovias principais de cada lote.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 521

FLS.
CPI PEDÁGIO

Sergio Botto de Lacerda	O Sr. Sergio Botto de Lacerda, ex-procurador geral do Estado do Paranà, discorreu brevemente sobre o histórico dos contratos, aditivos e ações judiciais. Abordou a controversa questão acerca de adoção da TIR do Acionista ou da TIR do projeto para os cálculos de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Alegou que muitas vezes a
	União se omitiu das questões do programa de concessão do Paraná.
Júlio Cèsar Zem Cardozo	O ex-procurador geral do estado, Sr. Júlio Cèsar Zem Cardozo, discorreu sobre o andamento das inúmeras ações judiciais entre concessionárias e Estado do Paraná, e da suspensão das ações para negociação amigável entre as partes; abordou a contratação da FIA para embasar tecnicamente o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, através da solução amigável entre as partes; abordou a questão do cupom de pedágio e a comprovação fiscal, alegando que se trata de responsabilidade dos municípios e não do Estado. Alegou que o grande problema da questão dos pedágios no Paraná surgiu das alterações que foram feitas no contrato original, sem um estudo técnico adequado.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 338

FLS.
CPI PEDÁGIO

Jozélia Nogueira	A Sra. Jozélia Nogueira, na época Procuradora Geral do Estado do Paraná discorreu sobre a complexidade que é um contrato de concessão, que algumas decisões equivocadas podem terem sido adotadas na época, talvez por inexperiência, mas que a sociedade aplaudiu o pedágio. Lembrou que as concessionárias sempre insistiram no respeito aos contratos e que o Estado perdeu muitas ações nos últimos anos. Defendeu a revisão periódica dos contratos, à medida que o desenvolvimento das cidades, do estado e da Nação modificam com o passar do tempo. Versa sobre a recomendação da Justiça em que as partes conflitantes busquem acordos que satisfaçam a todos.
Alexandre Antônio dos Santos e Homero Figueiredo Lima	Os Auditores do TCE-PR, Srs. Homero Figueiredo Lima e Alexandre Antonio dos Santos, discorreram acerca das principais

	conclusões do relatório de auditoria em curso sobre o Lote 3 - Concessionária Ecocataratas, apontando supostos desequilíbrios contratuais em favor da concessionária; culpam as 3 gestões do governo do Estado do Paraná pelos problemas dos contratos de concessão. Sobre os balanços das concessionárias, afirmam que são auditados conforme previsão legal e que têm fé pública.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 54

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Joel Larocca Junior	O Eng. Joel Larocca Junior manifestou sua impressão acerca dos assuntos, pois alegou não estar em condições de fornecer parecer técnico. Comparou alguns preços da proposta vencedora da licitação do Lote 5 com os do DER e encontrou, para os serviços iniciais, variações entre 82% e 317% dos preços das tabelas do DER de 1999.
Djalma Rocha M. Pereira e Vera Beznos	Os Engenheiros Djalma Rocha M. Pereira e Vera Beznos, responsáveis pelo consórcio Cogito/Engefoto que realizou os estudos de viabilidade que embasaram a licitação para o Programa de Concessão do Paraná explicaram tecnicamente todas as etapas dos profundos estudos realizados antes da licitação pública, apresentando com clareza critérios e definições adotados e que culminaram na definição da tarifa básica de pedágio por distância (km).
Sérgio Malucelli	O Sr. Sérgio Malucelli, representante da FETRANSPAR (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná), acrescentou seus pontos de vista sobre o Programa de Concessões do Paraná: - a pesquisa CNT divulgou que no Paraná, todas as rodovias tidas como ótimas e boas são concedidas; - as estradas ruins aumentam os custos de transportes em 38%; - o valor do pedágio é reduzido quando comparado ao valor total do frete; - o que a Fetranspar defende são estradas
	boas e que a negociação dos contratos ocorra com transparência, com a participação de toda a sociedade paranaense; - não há mais tempo a perder, pois já temos dificuldade em exportar 44 milhões de toneladas de grãos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 55

FLS.
CPI PEDÁGIO

Jaime Lerner	O ex-governador Jaime Lerner leu discurso que explicou os motivos que o levaram a conduzir o programa de concessões de rodovias no Estado do Paraná: as rodovias estavam muito precárias, não havia recursos do Estado para investir e a única solução viável era conceder a administração das rodovias à iniciativa privada; - apontou que a solução da concessão é implantada em todos os serviços públicos; - apesar do desgaste político para se implantar o pedágio, optou por fazer o que precisava ser feito; - a modelagem econômico-financeira adotada até hoje é uma referência; a tarifa única por quilômetro propiciou que trechos de maior tráfego subsidiassem trechos de menor movimento, sem os quais não participariam do programa; - o ambiente econômico da época era diferente, com taxas SELIC de até 49,75% e que ninguém investiria sem uma taxa minimamente atrativa; - a sociedade havia se mostrado favorável ao pedágio na época, a fim de se recuperarem as estradas; - o governo que o sucedeu tomou o caminho do confronto com as concessionárias, o que gerou importante contencioso judicial, travando a realização de muitas das obras previstas; - ressaltou os benefícios da concessão: vidas salvas, mais empregos, oportunidades, crescimento da economia e arrecadação de impostos; - destacou os importantes problemas de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 564

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

	infraestrutura no Brasil, que estão travando o crescimento da economia.
Paulinho Dalmaz	O Sr. Paulinho Dalmaz, ex-diretor do DER-PR, teceu considerações sobre histórico do programa de concessão do Paraná: as rodovias estavam em estado deplorável e defendeu o programa, corroborando com a oitiva do exgovernador Jaime Lerner; - enfatizou que todos os estudos realizados sempre foram bem embasados técnica e juridicamente e também referendados pela Justiça e pelo Governo Federal; - sobre possíveis erros cometidos e lições aprendidas: a realidade era outra, por isso não houve erro, mas foi feito o melhor que poderia ser feito à época; - o programa de concessões do Paraná foi arrojado, trazendo muitos serviços e obras; as atuais concessões federais oferecem menos serviços e obras, e por isso, tarifas mais reduzidas.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 574

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Nelson Leal Junior	O atual diretor do DER-PR, Nelson Leal Junior, apresentou detalhes de cada Lote de concessão de rodovias do Paraná, além do histórico completo de aditivos, além do programa de obras vigente; - apontou que nos oito anos do Governo Requião não houve fiscalização e que muitos problemas de hoje se devem a esta falta de fiscalização. - atualmente o DER tem uma equipe de 100 pessoas para fiscalização dos contratos; - sobre os aditivos de 2000 e 2002, ao contrário do que alega o TCE-PR, a atual Procuradoria do Estado orienta a levar em conta os efeitos dos aditivos de 2000 e 2002, o que está contemplado em estudo contratado pela FIA; - alegou que o governo federal deixa de gastar R$ 850 milhões por ano com as rodovias
	federais e ainda arrecada R$ 300 milhões em impostos a cada ano; - esclarece sobre as obras do Contorno de Campo Largo, sua antecipação e explica que preço por km é mais elevado do que a média por se tratar de obra urbana, com muitos viadutos e trincheiras que atenderão a necessidade da população; - alega que hoje temos obras, mas na época do governo Requião não foram realizadas obras; nem sequer as que estavam previstas no contrato.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 58

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Antônio José Correia Ribas e Maurício de Sá de Ferrante	O Srs. Antônio José Correia Ribas, presidente da AGEPAR (Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná) e Maurício Ferrante, discorreram sobre os seguintes assuntos: - a dificuldade de investimentos pelo Poder Público e a motivação para a realização das concessões de rodovias; - descreve histórico da concessão de rodovias no Paraná, sobre o contexto econômico e a precariedade das rodovias; - apresenta explicação sobre o valor do dinheiro no tempo, o fluxo de caixa e a TIR (Taxa Interna de Retorno); - o risco de tráfego é um risco da concessão; - abordou os conceitos de Fluxo de Caixa Marginal, como uma metodologia alternativa, com taxas de retorno menores; - explicou não ser possível comparar apenas receitas e investimentos, pois são muito expressivas as obrigações de custo; - não é possível analisar o lucro de um ano isoladamente; - apresenta quadro comparativo das tarifas de pedágio por km ao redor do Brasil e constata que as tarifas do Paraná estão em um ponto médio; - aponta a injustiça tarifária do Lote 6, que apenas uma pequena parte dos usuários pagam por todos; - decisões puramente políticas podem trazer grande prejuízos aos contratos.
Ágide Meneghette	O Sr. Ágide Meneghette, presidente da Federação da Agricultura do Estado do Paraná - FAEP, discorreu sobre os assuntos:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 594

FLS.
CPI PEDÁGIO

	- a importância do programa de concessões do Paraná: graças a ele, as rodovias se mantiveram transitáveis; - alegou falta de transparência na divulgação dos dados do contrato; - reclamou da falta de obras de duplicação e das altas tarifas de pedágio; - aprovou a criação da AGEPAR; - é importante não ignorar os contratos; defende o princípio de obediência à constituição, às leis e aos contratos; - sugere que a sociedade participe das negociações, dando maior transparência.
Rogério Walbach Tizzot	O Sr. Rogério Walbach Tizzot, ex-diretor do DER-PR, apresentou os seguintes pontos de vista: - o contrato é vantajoso para as concessionárias; - houve várias tentativas do governo na justiça, mas todas infrutíferas, com muitas derrotas para o Estado; - sobre a Ata n. 17 de 2005: o governador recuou e não celebrou o aditivo necessário; - as concessionárias estão exercendo seus direitos: se houve culpa no processo, é da gestão pública.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 607

F.L.S.
CPI PEDÁGIO

João Chiminazzo Neto	O Sr. João Chiminazzo Neto, diretor regional da Associação Brasileira de Concessionárias e Rodovias - ABCR no Paraná, esclareceu sobre: - programa de concessão é a solução frente à incapacidade de investimentos públicos; - os riscos do negócio de concessão (tráfego, custos com operação, manutenção e financiamento e Preços unitários dos investimentos); - as principais diferenças entre modelos de concessão PR e federais 2007; - a tarifa do PR não é a mais alta do Brasil; - estimativa de 1300 vidas salvas; - lucro das concessionárias é justo e normal, não difere de outros negócios; - benefícios econômicos da concessão: maiores que o custo do pedágio; - maior progresso em infraestrutura no PR nos últimos 15 anos veio do setor rodoviário sob
	concessão; - importância do diálogo, respeito às leis e aos contratos: segurança que estimula investimentos; - sistema de pedágio: robusto, auditável, confiável; - dados apresentados são fidedignos, confiáveis; - negociações estão em curso entre governo e concessionárias, visando melhor solução possível.
Helio Ogama	O Sr. Hélio Ogama, diretor-presidente da Econorte, esclareceu sobre: - histórico do contrato; - incorporação de novo trecho de 51,6 km, solicitada pela associação dos municípios do Norte Pioneiro; - isenção de pedágio para moradores de Jacarezinho; - forma de participação nas negociações: participação técnica.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 614

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Evandro Couto Vianna	O Sr. Evandro Couto Vianna, diretorpresidente da Ecocataratas, esclareceu sobre: - histórico do contrato; - prestação de serviços por meio de Centro de Serviços Compartilhados; - pesquisa satisfação dos usuários: 81% caminhoneiros preferem pagar pedágio; - demonstra queda no índice de acidentes nos últimos anos, conforme metodologia internacional; - assessora jurídica esclareceu sobre processos judiciais, inclusive Ata 17 e forma de participação da União; - retirada de obras de duplicação, incorporação de novo trecho de 14 km, com dois reajustes de tarifa de 3,82%; - cita que negociações entre concessionária e DER estão em curso, inclusive para incorporação de trecho de duplicação entre Cascavel e S. João do Oeste; - os parâmetros de atendimento do contrato estão sendo seguidos; - aponta falha na análise do TCE ao desprezar aditivos; - prorrogação é um item previsto no contrato e
	pode ser feito, desde que ajustada delegação com União.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 628

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Ruy Sérgio Giublin	O Sr. Ruy Sérgio Giublin, diretor-presidente da concessionária Caminhos do Paraná, esclareceu os assuntos: - histórico completo e principais aspectos e números do programa de concessão da Caminhos do Paraná; - a negociação em curso com o DER e a inclusão de obras no programa; - tempo de atendimento de ambulâncias é de 15 minutos para 85% dos casos; - sobre o atendimento pré-hospitalar, no mês que se passou, cada ambulância atendeu uma média de 8 ocorrências apenas; - inclusão da praça de pedágio Lapa: permitiu agregar obras sem onerar a tarifa de pedágio.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 634

FLS
CPI PEDÁGIO

Marcelo Stachow Machado da Silva	O Sr. Marcelo Stachow Machado da Silva, diretor-presidente da Viapar, prestou esclarecimentos sobre: - o histórico do contrato; - as modificações no programa de obras da concessionária; - o incremento anual de receitas: é necessário diferenciar aumento de tráfego previsto da correção inflacionária; - principais números da concessionária; - decréscimo no índice de acidentes; - dados sobre pesquisa de satisfação, apontando que os usuários estão satisfeitos; - a Viapar tem condições financeiras plenas de honrar as obrigações contratuais, além de possuir acionistas de grande porte; - criticou as gravíssimas falhas do relatório do TCE, inclusive diferenciando TIR do projeto e TIR do Acionista, que no caso da Viapar, são a mesma taxa; - na Viapar, dos veículos que usam a rodovia, apenas 15% pagam pedágio; - as negociações com DER, em busca de reequilíbrio do contrato; - seguros e garantias previstos em contrato, em torno de R$ 185 milhões; - consultorias representam menos de 1% do faturamento.

José Alberto Moita	O Sr. José Alberto Moita, diretor-presidente da concessionária Rodonorte, esclareceu os assuntos: - histórico profissional; - composição acionária da Rodonorte, principais obras e realizações; - a obra do Contorno de Campo Largo, a autorização do DER para executá-la e o porquê de sua antecipação; - os preços unitários das obras, em comparação com preços da tabela do DER; - apresentação sobre programas sociais implantados pela Rodonorte.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 64

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Evandro Couto Vianna	O Sr. Evandro Couto Viana, diretor presidente da Ecovia, prestou os seguintes esclarecimentos: - a concessionária Ecovia, seus acionistas e breve histórico do contrato de concessão; - principais obras e realizações; - contrato de consultoria e prestação de serviços no valor de R$ 54 milhões durante 3 anos; - dados de faturamento estão publicados oficialmente; - serão realizadas obras de duplicação de 19,5 km até o final do contrato; - todas as informações da concessão são enviados mensalmente ao DER.
David Ferreira Gomes Barreto	O Sr Davi Ferreira Gomes Barreto, Secretário de Fiscalização de Desestatização e Regulação de Transporte do Tribunal de Contas da União, prestou os seguintes esclarecimentos: - os diferentes modelos de concessão: TCU recomenda aquele que oferece a menor tarifa ao usuário; - o convênio de delegação de rodovias da União para o Estado do Paraná e a atuação e participação da União; - as sucessivas alterações contratuais supostamente desequilibrando os contratos de concessão; - elencou motivos que podem ter provocado desequilíbrios nos contratos; - as recomendações do acórdão do TCU tem prazo de 360 dias para implementação; - o TCU tem acompanhado os desdobramentos por meio de documentos e estudos que estão
	sendo enviados pelo DER-PR; - o Poder Judiciário é a última instância de decisão do nosso país; - o TCU está disponível para averiguar qualquer denúncia de irregularidade que a CPI do Pedágio solicitar.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 654

FLS.
CPI PEDÁGIO

José Roberto Pinto Carneiro	O Sr. José Roberto Pinto Carneiro, sócioconsultor da empresa de auditoria Deloitte, prestou esclarecimentos sobre: - apresentação da Deloitte, que atua em vários países e que atuou em 3500 clientes no Brasil; - histórico da prática da auditoria contábil no Brasil; - não encontrou nenhuma ressalva ao analisar os balanços analisados; - os balanços das concessionárias analisadas são confiáveis; a sua assinatura nesses balanços atesta isto; - a análise técnica sobre execução de obras foge do escopo da auditoria.
Pedro Ricardo Furlan	O Sr. Pedro Ricardo Furlan sócio da empresa Viecelli & Furlan Soluções, explanou sobre o sistema de arrecadação de pedágio: - são sistemas que permitem assegurar às concessionárias o registro correto das receitas, através de contagem e classificação dos veículos que passam pelas praças de pedágio; - os sistemas de arrecadação são muito confiáveis, compostos por três diferentes níveis (camadas), que permitem várias checagens e auditorias; são praticamente invioláveis; - o maior interessado na confiabilidade do sistemas é a própria concessionária que não quer correr riscos de fraudes ou perdas de receita, que poderiam trazer enormes impactos negativos para o negócio; - 60% da receita de pedágio no Brasil é arrecadada através de pistas automáticas, as quais aumentam a fluidez das rodovias, pela enorme capacidade que têm; - toda a arrecadação é monitorada por câmeras, que ajudam na análise de eventuais divergências apontadas entre arrecadador e sistema de pedágio; - todos os sistemas de pedágio são auditados em dois níveis pelo menos;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 664

FLS.
CPI PEDÁGIO

	- os cupons de pedágio têm validade fiscal perante a Receita Federal; - há possibilidade de se implantar um sistema no Paraná, assim como já há em São Paulo, que monitora a passagem de veículos nas praças de pedágio.
Fernando Albino de Oliveira, Paula Pereda e Natália Poiatti	Os consultores Dr. Fernando Albino de Oliveira, Dra. Paula Pereda, e Dra. Natália Poiatti - FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas), discorreram sobre: O objeto do contrato da FIPE com a AGEPAR: - definição de metodologia para avaliação; - a estruturação do modelo de avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento; - análise e diagnóstico jurídico para subsidiar decisões da agência; - avaliação de proposição de medidas revisionais dos contratos. O histórico do contrato de concessão e seus aditivos. A metodologia do Fluxo de Caixa Marginal para novos investimentos, que é recomendada pela ANTT. No simulador do equilíbrio contratual desenvolvido pela FIPE, as premissas contratuais foram preservadas, respeitando-se os contratos. Na avaliação de fluxo de caixa, deve-se fazer uma análise global, considerando-se sempre todo o período do contrato e não apenas alguns meses ou anos. A FIPE não chegou a conclusões sobre desequilíbrios dos contratos: apenas montou ferramentas para que a AGEPAR possa incluir premissas e analisar o equilíbrio.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 671

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

F.L.S.
CPI. PEDÁGIO

José Ribeiro Ferreira Savoia	O Dr. José Ribeiro Pereira Savoia da FIA - Fundação Instituto de Administração, esclareceu: - o trabalho consistiu em 16 relatórios que foram entregues ao DER, além de 12 modelos de simulação, que vão calcular o equilíbrio para cada um dos seis lotes; - a equipe do trabalho contou com mais de 14 técnicos em período permanente e outros seis

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 684

FLS.
CPI PEDÁGIO

	técnicos em caráter provisório; - constaram do trabalho: matriz de risco do contrato - que é a alocação dos diversos riscos e como eles estão atribuídos no contrato; a análise dos principais eventos de desequilíbrio; - Sobre o equilíbrio econômico-financeiro: "às vezes parece que reequilíbrio é uma coisa simples, mas não é: por uma razão histórica, foram incorporados diversos elementos novos nos contratos ao longo dos últimos anos. E todos estes elementos, eles trouxeram uma complexidade ao contrato e a necessidade de se incorporar novas estimativas." - Sobre a aplicação do reajuste tarifário previsto em DEZ.2013: "eu diria que foi melhor ter feito a atualização do valor da tarifa, porque senão nós estamos gerando mais um desequilíbrio de algum tempo, até que essas decisões sejam todas aprovadas. E eu diria a vocês, nós teríamos um passivo para calcular e para reequilibrar dentro de mais alguns anos." - Sugestão para redução das tarifas: "18,5% da receita de pedágio vão para o governo federal. Ou seja, além do governo federal estar economizando aí os investimentos, que estão sendo realizados aqui pelo governo e que desde o início da concessão chegam a mais de 8,5 bilhões de reais, ou seja, isso não está saindo do orçamento da União". - sobre a necessidade de se investir em infraestrutura: "E nós víamos o seguinte, que o Brasil cresceu quando antes houve o investimento em infraestrutura. O Brasil se desenvolveu porque teve alguém antes que, a despeito de todas essas discussões, foi lá e cacifou na infraestrutura.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 69

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

	O Sr. José Richa Filho, Secretário de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, apresentou os assuntos: · acerca das condições das rodovias

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 101

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

José Richa Filho	paranaenses: "estudo realizado pela Confederação Nacional de Transporte mostra que o Paraná em conservações de rodovias é o segundo Estado, perdemos apenas para o Estado de São Paulo. Agora, o que nos chama atenção no trabalho da CNT também, é que mostra que repasses do Governo Federal, de 2002 a 2013, só recebemos mais do que o Estado do Piauí". - o excesso de modificações nos contratos trouxe desconfiança da população em relação programa de concessão; - com a redução das obras devido aos aditivos realizados, a população tem a sensação que não tem investimento e continua pagando o pedágio; - sobre a importância de se preservar os investimentos: "Os investimentos é que dão esse caráter importante para um programa como esse, que se não tiver investimentos, você paga uma tarifa apenas para manutenção"; - a importância de se respeitar contratos e atrair investimentos; - a importância das obras que trazem mais segurança para a população; - citou as obras que estão sendo retomadas, como duplicação Medianeira-Matelândia, Contorno de Campo Largo, corredor de Maringá, duplicação Guarapuava a Relógio; - a injustiça tarifária: o método atual de cobrança, através de praças de pedágio faz com que apenas uma parte dos usuários paguem a conta do pedágio; em outros países, já se empregam tecnologias que permitem a cobrança em função da distância percorrida; - a redução de impostos federais, equivalentes a quase 20% da receita total arrecadada, poderia trazer redução das tarifas; se o governo pode reduzir IPI para os carros, por que não reduzir os impostos sobre a concessão? - comenta sobre o andamento das negociações com as concessionárias, em que duas já estão mais avançadas; - há a falta da agilidade na máquina do Estado: é importante realizar parcerias com a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 714

FLS.
CPI PEDÁGIO

	iniciativa privada; - cita um estudo que "mostrou claramente que onde existe o anel de integração, as cidades cresceram mais do que as que estão fora do anel de integração, mesmo com a tarifa." - citou testes realizados no Estado de São Paulo, em que a população das cidades que são cortadas por praças de pedágio, paga metade da tarifa, através da identificação por chips; O atual diretor do DER-PR, também presente na oitiva do secretário José Richa, esclareceu alguns pontos: - sobre as diferenças entre a concessão do PR e o programa de concessão federal: 50% das obras de duplicação realizadas pelo Governo Federal, juros subsidiados pelo BNDES; - sobre a prestação de contas das concessionárias: há contas que são de risco da concessionária, conforme previsto em contrato, e que não são objeto de prestação de contas ao DER; - sobre a exclusão de obras de duplicação: de 887 km permaneceram apenas 407 km após aditivos; - sobre as ações judiciais: foram 188 ações, e o governo não obteve sucesso em nenhuma; Judiciário não é o caminho.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 72

FLS.
CPI PEDÁGIO

Diumar Cunha Bueno	O Sr. Diumar Cunha Bueno, presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA, acrescentou os seguintes temas: - sobre a extinção do FRN em 1988; - após 10 anos sem investimentos, as rodovias ficaram em condições lastimáveis; - ocorrência de protestos em função das condições precárias das rodovias; - a solução foi o pedágio; - citou a grande conquista dos caminhoneiros, o Vale-Pedágio; - a lei do Vale-Pedágio não está sendo cumprida no Paraná; - é preciso adequar o programa de obras, definindo prioridades; - as verbas de fiscalização, da polícia rodoviária e o ISS dos municípios, oneram a tarifa de pedágio;

	- não estão sendo construídas novas estradas no Paraná, por parte do Poder Público; - sugeriu criação de mais espaços para descanso dos caminhoneiros; - as rodovias administradas pelo Poder Público não são bem cuidadas; - as rodovias pedagiadas são melhores para o caminhoneiro.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 737

FLS.
CPI PEDÁGIO

Heinz Herwig	O Sr. Heinz George Herwig, ex-secretário de estado do Paraná, esclareceu sobre os assuntos: - as rodovias paranaenses estavam em péssimas condições na década de 1990; - o ex-governador Jaime Lerner, como bom estadista, implantou o programa de concessões no Paraná; - o ambiente econômico era outro, com taxa SELIC em torno de 45% ao ano; - o programa de concessão implantado foi o melhor que se poderia ter feito à época; - deixou a sugestão de se pagar pedágio pela distância percorrida, pois é mais justo; - esclareceu breve histórico do TAU e do aditivo 2000; - resume que em sua atuação talvez tenha pecado por excesso, mas nunca por omissão; - os contratos precisam ser respeitados e as alterações precisam ser negociadas com as concessionárias; - sobre as licitações: não houve conluio, quem ofereceu a melhor oferta, ganhou; muitas empresas participaram, seja do Paraná, do Brasil e do exterior; - a concessão era a única solução e hoje as rodovias estão em boas condições e escoam as safras; - sugestões: reincluir obras necessárias, aditar prazo; - o momento é de conciliação, é preciso construir.
Raul Velloso	O Sr. Raul Velloso, consultor econômico especialista em infraestrutura, contribuiu com as seguintes considerações: - o investimento público em rodovias tem sido muito reduzido nos últimos anos; - o Poder Público não tem mais dinheiro para investir em infraestrutura;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 742

FLS.
CPI PEDÁGIO

	- a solução para a infraestrutura é buscar parcerias com a iniciativa privada; - sugestão para modelo de concessão com altos investimentos e tarifas baixas: subsídios do BNDES, prazos mais longos; - as condições que ensejam o equilíbrio econômico-financeiro estão definidas em cada contrato de concessão.

Outras autoridades e cidadãos foram ouvidos nas sessões ordinárias independentemente de convocação, considerando que as reuniões, em algumas oportunidades, abriram a possibilidade de manifestação de pessoas presentes no auditório para que pudessem contribuir com os trabalhos. Além disso, também foram ouvidas, em caráter informal e sem prestar compromisso, autoridades e cidadãos no decorrer das sessões extraordinárias (audiências públicas).

1.6. Atas das reuniões

Conforme explicitado anteriormente, foram realizadas um total de 26 (vinte e seis) sessões ordinárias (excetuando-se a de debates e aprovação deste Relatório Final), todas secretariadas por funcionários da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

As reuniões extraordinárias,embora tenham trazido contribuições importantes e interessantes, possuíram caráter de informalidade na medida em que em nenhuma delas verificou-se quórum regimental para abertura de trabalhos regulares.

Das reuniões ocorridas lavraram-se as seguintes atas:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 75

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Ata da 1ª Reunião Ordinária

Aos quinze dias do mês de julho do ano de dois mil e treze, às dez horas, na Sala de Reuniões das Comissões, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, com a finalidade de investigar "possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no âmbito do Estado do Paraná". Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Bernardo Ribas Carli; Artagão de Mattos Leão Júnior; Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares; Deputado Cleiton Kielse, Suplente e Deputado Tercílio Turini. O Deputado Nelson Luersen declarou aberta a presente sessão, saudou a presença dos componentes e direcionou os trabalhos para definição dos itens da pauta: 1- Equipe técnica. O Senhor presidente fez a leitura de sugestões para compor a equipe técnica, sendo composta por uma coordenação geral na secretaria; uma secretária executiva; dois gestores do banco de dados; um coordenador jurídico; um coordenador de manutenção de site; um coordenador de registro taquigráfico e de vídeo; um secretário de comunicação; um coordenador de unidade móvel; um técnico assistente do Tribunal de Contas; um engenheiro civil, especialista em perícias civil; um membro indicado pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura; um membro indicado pela Federação da Indústria do Estado do Paraná; um membro indicado pela Associação Comercial do Estado do Paraná; um membro indicado pela Associação dos Engenheiros do Estado do Paraná; um membro indicado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres; um membro indicado pela Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná e um membro indicado pelo Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga. O Senhor Presidente colocou em votação os nomes por ele citados e os acrescentados pelos senhores parlamentares. Aprovado. 2 – Regimento Interno.

O Deputado Nelson Luersen colocou em votação o Regimento Interno e ficou deliberado por todos os membros que, na próxima reunião, será concluído. Aprovado. 3 – Plano de Trabalho. O Senhor Presidente e os demais membros acordaram em fazer melhor análise e incluir, se necessário, sugestões para aprovação do Plano de Trabalho para a próxima reunião. Aprovado. O Senhor Presidente sugeriu marcar a segunda reunião para quarta-feira, dia 17/07 às 10h:00min no mesmo local o qual foi aprovado. Na sequência, colocou em discussão e votação o calendário das reuniões ordinárias e pela maioria ficou aprovado que as reuniões acontecerão às terças-feiras, às 09h:00min e as extraordinárias sempre que for necessário, marcadas com 24 (vinte e quatro) horas de antecedência. 4 – Apoiadores e Parceiros. O Deputado

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 76

FLS.
CPI PEDÁGIO

Nelson Luersen enumerou entidades, associações, sindicatos, cooperativas para contribuirem com os trabalhos da CPI. Os Deputados Nereu Moura, Péricles de Mello, Bernardo Carli e Alceu Maron também fizeram sugestões as quais foram acatadas. O Deputado Wilson Quinteiro sugeriu criar um setor para que todas as entidades do Paraná, constituidas, representativas, apresentem, num prazo determinado, sua proposta de participação para acompanhamento dos trabalhos da CPI. O Deputado Nelson Luersen citou haver um espaço na página da Internet (Site) da CPI para que todos possam dar sugestões, bem como uma equipe móvel percorrendo o Estado para que a sociedade possa contribuir com esta Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigraficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Ata da 2ª Reunião Ordinária

Aos dezessete dias do mês de julho do ano de dois mil e treze, às dez horas, na Sala de Reuniões das Comissões, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná constituida pelo Ato do Presidente nº 17/2013, com a finalidade de investigar "possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de

Pedágios de rodovias no âmbito do Estado do Paraná". Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio,

Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Bernardo Ribas Carli; Artagão de

Mattos Leão Júnior; Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares; Deputado Cleiton Kleise, Suplente e Deputado Tercilio Turini. O Deputado Nelson Luersen declarou aberta a presente sessão, saudou a presença dos componentes e comunicou que foi convidado pela FIEP a participar de uma reunião informal, com assuntos diversos e com várias entidades do setor produtivo do Estado do Paraná. Por se tratar de pessoas com grande conhecimento na economia do Estado, foram unânimes em relatar que o alto preço do pedágio e a falta de qualidade das rodovias impedem o desenvolvimento do interior do Estado, bem como são contrários à renovaçao e prorrogação dos contratos por parte das concessionárias que administram os pedágios no Estado do Paraná. Na sequência os Deputados Nereu Moura, Wilson Quinteiro, Douglas Fabrício e Péricles de Mello fizeram questionamentos e explanações quanto à reunião citada. O Senhor Presidente informou sobre a reunião com o Presidente da Assembleia e a presença dos Senhores Deputados Douglas Fabricio, Adelino Ribeiro e Alceu Maron, para tratar de assunto referente à

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 774

FLS.
CPI PEDÁGIO

estruturação da CPI. O Presidente desta Casa colocou-se à disposição para dar condições necessárias aos trabalhos da Comissão. O Presidente Nelson Luersen comunicou aos membros haver uma reunião pré-agendada para as 13h30min com o Presidente do Tribunal de Contas, Artagão de Mattos Leão, para solicitar disponibilização de técnicos com conhecimento da matéria para contribuir com a CPI. Esclareceu que todas as ações oficiais da Comissão serão informadas aos membros com antecedência de 12 (doze) horas. Logo após colocou em votação os itens da pauta. 1 - disponibilização do Site. Aprovado. 2 – Primeiro requerimento de autoria do Deputado Alceu Maron que requer cópias de todos os documentos contratuais (termos originais e aditivos), bem como cópias de trabalhos de análise, de estudos econômicos e financeiros, de fiscalização e auditagem, referentes aos seis lotes de concessão das rodovias principais, aos seis lotes de concessão das rodovias de acesso paranaenses, que estejam sob a posse pelas respectivas atribuições do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, do Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná - DER, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná - AGEPAR, do Instituto de Tecnologia do Paraná - TECPAR e do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná – CREA-

PR. Aprovado. Segundo Requerimento do Deputado Alceu Maron que requer, com base no artigo 37 do Regimento Interno, seja colocado à deliberação dos membros desta CPI a promoção de audiência pública nas cidades-polo ligadas pelas rodovias paranaenses concedidas e que são objetivo de investigação destas comissões, obedecendo um cronograma dinâmico estabelecido por esta Presidência como o fim de ouvir a cidadania das diversas regiões paranaenses sobre a questão do pedágio. Aprovado. Terceiro Requerimento do Deputado Alceu Maron que requer, com base no artigo 37 do Regimento Interno, bem como no artigo 2º da Lei Federal 1.519/52, que seja colocado à deliberação dos membros desta CPI a requisição à Junta Comercial do Paraná- JUCEPAR das cópias dos Contratos Sociais das seguintes empresas concessionárias das rodovias paranaenses que estão registradas naquela autarquia: Empresa Concessionária de Rodovias do Norte S/A – ECONORTE; Empresa Concessionária Rodovias Integradas do Paraná S/A – VIAPAR; Empresa Concessionária Rodovia das Cataratas S/A; Empresa Concessionária Caminhos do Paraná S/A; Rodonorte Empresa Concessionária de Rodovias Integradas S/A;
Empresa Concessionária ECOVIA Caminho do Mar S/A. Aprovado. 3 - Regimento Interno – Aprovado. 4 – Aprovado o Plano de Trabalho com a inclusão dos Municípios de Cascavel, Guarapuava, Campo Mourão, Paranaguá e Curitiba onde serão realizadas Audiências Públicas além dos Municípios contemplados no Plano de Trabalho. Na sequência, o Senhor Deputado

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 78

FLS.
CPI PEDÁGIO

Nelson Luersen colocou em discussão e votação o Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabrício que requer o envio de ofício ao Presidente da Comissão de Constituição e Justiça - CCJ, requisitando a disponibilização de dois funcionários para auxílio à assessoria técnica da CPI. Aprovado. Requerimento de autoria do Presidente desta Comissão, solicitando apoio, participação, envio de pedido de informações e/ou documentação a todas entidades, autarquias, secretarias envolvidas no assunto Pedágio. Aprovado. O Deputado Nereu Moura sugeriu aos membros que, na próxima sessão, tragam nomes para depor nesta Casa, ou como testemunha ou como depoente. O Deputado Péricles de Mello propôs que fosse colocado em votação o depoimento do Deputado Cleiton Kielse. Aprovado o convite para a quarta sessão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Ata da 3ª Reunião Ordinária

Aos seis dias do mês de agosto do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Sala de Reuniões das Comissões, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, com a finalidade de investigar "possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de

Pedágios de rodovias no âmbito do Estado do Paraná". Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício,

Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Bernardo Ribas Carli; Nereu Moura; Péricles de Mello, Titulares e na ausência do Deputado Artagão de Mattos Leão Júnior, assumiu o suplente Deputado Cleiton Kielse como Titular e Deputado Tercílio Turini. O Deputado Nelson Luersen declarou aberta a presente sessão, informando aos membros as atividades realizadas pela CPI no recesso parlamentar, como o encaminhamento de ofícios a diversas entidades e órgãos de governo, solicitando assessoramento técnico à FIEP; FECOMERCIO; FETRANSPAR; FACIAP; OCEPAR; ACP; OAB/PR e CREA, ofícios solicitando cópias de todos os documentos contratuais, tanto dos termos originais e aditivos, referentes aos 6 (seis) lotes de concessão das rodovias principais e aos 6 (seis) lotes de concessão das rodovias de acessos paranaenses. Ofícios solicitando cópias de trabalhos de análise, de estudos econômicos e financeiros, de fiscalização e auditagem, referentes aos mesmos lotes, acima citados à AGEPAR; TECPAR e DER. Foram também encaminhados ofícios solicitando relatórios, estudos, levantamentos e perícias sobre

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 79

FLS.
CPI PEDÁGIO

a concessão dos pedágios no Estado do Paraná, além de outras contribuições para a CPI, ao CREA; CAU; SENGE; ANTT; IEP; Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Londrina e Região; Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná; FETAEP; Força Sindical do Paraná; CUT; Movimento União Brasil Caminhoneiro e ABCAM, ofício enviado à Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SEIL solicitando cópia integral do Edital e do Processo de Licitação, inclusos Contratos, Aditivos e todos os anexos da Concessão dos Pedágios às Concessionárias, no âmbito territorial do Estado do Paraná, com a respectiva publicação no Diário Oficial. Ofício solicitando os resultados dos estudos contratados junto à FIPE versando sobre o equilíbrio econômico e financeiro dos Contratos de Concessão Rodoviário no Estado do Paraná, quadro comparativo entre as obras inicialmente contratadas ou constantes nos contratos iniciais e as obras vinculadas aos Termos Aditivos aos Contratos Iniciais, com respectivos custos atualizados. Ofício enviado ao DETRAN solicitando a relação de veículos cadastrados no período de julho de 1998 a julho de 2013, especificado ano a ano e quanto à espécie, bem como ofício enviado à JUCEPAR, solicitando fotocópias dos Contratos Sociais e suas alterações da ECONORTE; VIAPAR; ECOCATARATAS; Caminhos do Paraná; RODONORTE e ECOVIA. Informou o recebimento, pela CPI, de expedientes do DER; AGEPAR; FAEP; FIEP; TECPAR e JUCEPAR, determinando à Secretaria da Comissão o envio de cópias dos documentos aos membros da Comissão. O Deputado Nereu Moura indaga sobre o envio de ofício ao Tribunal de Contas do Estado e ao Tribunal de Contas da União e o Deputado Nelson Luersen esclarece que serão encaminhados na sequência, não somente aos Tribunais especificados bem como ao Ministério Público Estadual e Federal e Receita Estadual, para solicitar a disponibilidade de técnicos, para análise dos documentos. O Senhor Presidente enfatizou que qualquer sugestão à CPI seja feita por requerimento. Os Deputados Péricles de Mello e Nereu Moura sugeriram que a CPI se manifestasse por escrito quanto à matéria, do Jornalista da Gazeta do Povo Celso Nascimento, fazendo críticas sobre o Site criado pela CPI, devendo ser respondido por nota oficial desta Comissão que o Site será linkado ao Site da Assembleia, transformando-se em instrumento público. Colocado em votação. Aprovado. O Deputado Nelson Luersen sugeriu realizar uma reunião de trabalho com os membros da CPI onde foi acordado que acontecerá às terças-feiras após a Sessão Plenária e convidou os Parlamentares para conhecer a sede da CPI, sito à Rua Manoel dos Santos Barreto, 181, onde será restrita a entrada apenas da equipe de trabalho. Informou também, que a casa possui alarme e segurança 24 horas e para segurança dos documentos, estes serão também digitalizados. Passou-se à discussão e votação de Requerimentos e Ofícios recebidos na sessão anterior. Ofícios de autoria do Deputado Péricles de Mello nsº 780/2013 que foi retirado da pauta pelo Autor e nº

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 80

FLS.
CPI PEDÁGIO

781/2013 que indica o técnico da Secretaria de Estado de Planejamento, Senhor Germinal Poca – Aprovado. Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabricio, requisitando a disponibilização de dois advogados da Comissão de Constituição e Justiça para auxilio e assessoria técnica da CPI. Retirado pelo Autor. Na sequência passou-se à leitura dos Requerimentos e Ofícios recebidos nesta Sessão. Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kielse solicitando quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico das 06 (seis) Concessionárias de Pedágio no Estado do Paraná. O Deputado Nereu Moura sugeriu que os documentos protocolados na sessão do dia sejam discutidos na sessão seguinte e o Deputado Nelson Luersen colocou o assunto para ser debatido na reunião de trabalho. Dando continuidade na leitura dos requerimentos recepcionados pela Comissão. Dois requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello, o 1º requer pedido de informação ao Conselho Gestor das PPPs no Estado do Paraná e o 2º requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie a Agência Nacional dos Transportes – ANTT para que apresente os projetos e dados pertinentes às Concessões de Estradas Federais, já pedagiadas. Ofício nº 526/2013, de autoria do Deputado Tercilio Turini, subscrito pelo Senhor Deputado

Alceu Maron, que apresentou as primeiras sugestões para a CPI do Pedágio: Primeira – A Assembleia Legislativa do Paraná deve convidar, formalmente, representantes das entidades e instituições abaixo relacionadas e garantir a participação em todos os atos, apuração de dados e investigações – Ministério Público do Estado do Paraná, Ordem dos Advogados do Brasil – OAB – Subseção Paraná, Federação das Indústrias do Paraná – FIEP, Associação Comercial do Paraná, Organização das Cooperativas do Estado do Paraná – OCEPAR, Federação da Agricultura do Estado do Paraná – FAEP, Federação dos Trabalhadores da Agricultura do Estado do Paraná - FETAEP; - Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens – Londrina e Região; Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná - FETRANSPAR. De imediato, a CPI do Pedágio deve tornar público os seguintes esclarecimentos e informações: quais as obrigações das concessionárias nos contratos iniciais firmados com o Governo do Estado do Paraná; quais alterações contratuais foram feitas com os termos aditivos assinados posteriormente; quem elaborou e quem assinou os aditivos contratuais e quais as datas de assinaturas; quais cronogramas de obras e demais obrigações das concessionárias constam nos contratos de concessão; apresentar cronogramas de obras previstas na ocasião da assinatura dos contratos de concessão; quais obras previstas nos contratos iniciais foram retiradas nas assinaturas dos termos aditivos; quanto era a frota de veículos no Paraná na época da assinatura dos contratos e quanto é hoje; qual o número de veículos que passam diariamente e mensalmente em cada praça de pedágio instalada no Paraná, inclusive nas cancelas do serviço Via Fácil; quais os critérios que

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 812

FLS.
CPI PEDÁGIO

nortearam a definição dos preços das tarifas de pedágio em cada praça de arrecadação; qual a atual situação de cada uma das ações judiciais impetradas contra o pedágio nas rodovias; quem autorizou as concessionárias a utilizar o serviço Via Fácil nas praças de arrecadação de pedágio; qual o percentual de usuários que utilizam o serviço Via Fácil; qual a participação do serviço Via Fácil no total arrecadado com pedágio pelas concessionárias; quem é o dono e quem gerencia o serviço Via Fácil no Paraná; por que na assinatura dos contratos o Governo do Estado aceitou que as concessionárias assumissem a conservação e manutenção de pouquíssimos trechos de rodovias secundárias (PRs), sendo que no edital de licitação estava previsto quantidade muito maior de quilometragem. Por que as concessionárias não aceitam cartões de débito e crédito nas praças de arrecadação, já que são formas de pagamentos praticadas na maioria das operações comerciais; qual critério definido para cobrança de eixo suspenso, principalmente de caminhões, nas praças de arrecadação. A primeira pessoa convocada a prestar esclarecimentos à CPI do Pedágio deve ser o ex-governador Jaime Lerner, que decidiu pela implantação do pedágio nas rodovias do Paraná, celebrou os contratos de concessão com as empresas concessionárias, autorizou termos aditivos e também a quebra unilateral dos contratos. Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kielse, com apoiamento dos Senhores Deputados Wilson Quinteiro, Alceu Maron, Bernardo Ribas Carli, Péricles de Mello e Adelino Ribeiro, que solicita oitiva do Procurador do Ministério Público Federal, Doutor Osvaldo Sowek Júnior. Na sequência, o Senhor Presidente passou à leitura das atas da 1ª e 2ª Reuniões Ordinárias. O Senhor Deputado Wilson Quinteiro solicitou a dispensa da leitura das Atas, a qual, colocada em votação foi aprovada por unanimidade. Após, o Deputado Péricles de Mello colocou-se à disposição para prestar esclarecimentos sobre o estudo feito por ele no início do pedágio, do contrato, da licitação e da proposta comercial das concessionárias. Colocou-se em votação a data do pronunciamento para o dia 20 de agosto próximo, na 5ª Reunião Ordinária da CPI. Aprovado. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Ata da 4ª Reunião Ordinária

Aos treze dias do mês de agosto do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 824

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Parlamentar de Inquérito do Pedágio constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, com a finalidade de investigar "possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no âmbito do Estado do Paraná". Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Bernardo Ribas Carli; Nereu Moura; Péricles de Mello e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Deputado Cleiton Kielse, Suplente. O Deputado Nelson Luersen declarou aberta a presente sessão, solicitando ao relator a leitura da Ata da 3ª Reunião Ordinária. O Deputado Wilson Quinteiro requereu a dispensa da leitura da Ata a qual, colocada em votação, foi aprovada por unanimidade. O Senhor Presidente ouviu sugestões quanto ao tempo estipulado para a apresentação do Deputado Cleiton Kielse, onde se definiu que serão trinta minutos prorrogáveis por mais quinze minutos. Foi solicitado ao Deputado Cleiton Kielse objetividade na apresentação e que havendo provas dos indícios de irregularidades, estas fossem repassadas à assessoria da CPI. Com auxílio de slides, o Deputado Cleiton Kielse deu início à apresentação, informando a crescente mortalidade nas rodovias pedagiadas, fazendo com que o Estado do Paraná, segundo dados da Polícia Rodoviária Estadual e Federal, possua o maior número de acidentes com veículos, bem como o maior número de pessoas com deficiências oriundas desses acidentes, totalizando mais de seis mil mortes desde o início da instalação dos pedágios no Estado do Paraná. Demonstrou a evolução da frota de veículos, com a projeção real de 1996 a abril de 2013, partindo de um milhão, oitocentos e setenta e um mil veículos para seis milhões, trezentos e cinquenta e três mil veículos. Em breve histórico, o Deputado Cleiton Kielse informou que em 1996, a União, por meio do Ministério dos Transportes, firmou convênio com o Paraná, a quem delegou a administração e a exploração de trechos de rodovias federais. Ao todo foram delegados 4.380 km de rodovias. Dentro de um acordo entre as concessionárias e empreiteiras foi assumido apenas 2.493 km, sendo que 1.950 km de rodovias principais e 498 oito km de rodovias paralelas, isto significa, quase 50% (cinquenta por cento) a menos de estradas, porém receberam a tarifa cheia, fator de desequilíbrio econômico e financeiro. Esclareceu que se iniciou já em 2006, apresentação comprovada ao Ministério Público Estadual e Procuradoria Geral de Justiça do Estado, da auditoria breve, feita àquela época, sobre as irregularidades existentes desde o princípio da licitação. Após, continuou sua explanação informando que o primeiro Termo Aditivo que foi feito nos contratos originais trouxe prejuízo no valor de três bilhões de reais de investimentos em obras, isto significa que foram retiradas 567 km de obras. Em seguida, no segundo Termo Aditivo, foram postergadas, por mais sete anos as obras que restaram, as quais deveriam ter sido executadas. Em 20 de junho de 1998 o Governo reduziu em 50% (cinquenta por cento) as tarifas; em 27 de março de 2000, as concessionárias aumentaram em 112% (cento

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 83

FLS.
CPI PEDÁGIO

e doze por cento) as tarifas para carros e 76% (setenta e seis por cento) para caminhões; após nove meses, concedeu-se mais 16,46% (dezesseis vírgula quarenta e seis por cento) para carros e 20,48% (vinte vírgula quarenta e oito por cento) para caminhões e em 1º de dezembro de 2001 mais 9,74% (nove vírgula setenta e quatro por cento) para carros e 9,62% (nove vírgula sessenta e dois por cento) para caminhões. Na licitação original a responsabilidade era de executarem 1.263 km em duplicações, viadutos, trincheiras, contornos, terceiras pistas e obras secundárias, porém retiraram 567 km dos trechos mais caros. Restaram então, 696 km a serem feitos, as quais 136 km foram executados. Em resposta ao requerimento da bancada do PT, a respeito da obra de 14,379 km, trecho dentro de Cascavel, as concessionárias conseguiram um aumento de 7,86% (sete vírgula oitenta e seis por cento) estendida para as cinco praças de pedágio, sendo toda a extensão de Guarapuava a Foz do Iguaçu, contabilizando um ganho de quase trezentos milhões de reais até o final do contrato para um investimento de cinquenta e cinco milhões. O resultado dessas negociações causou um prejuízo econômico e financeiro em várias regiões do Estado, como desestímulo à produção, desistência de instalação, falência de milhares de indústrias no interior e perda de competitividade diante de outras unidades da Federação. O Deputado Cleiton Kielse continuou sua explanação informando que a OCEPAR auditou e continua auditando o prejuízo que o pedágio traz para o transporte de grãos no Paraná; equivale em média 25% (vinte e cinco por cento), podendo chegar até 28,8% (vinte e oito vírgula oito por cento) do custo de frete de grãos em algumas regiões, tirando do produtor quase 6% (seis por cento) do valor nominal em commodities. Na sequência, o Deputado Kielse apresentou os valores gastos por um caminhão de nove eixos que faz o destino de ida e volta de Foz do Iguaçu à Paranaguá. Após, foi apresentado os valores da receita operacional bruta das Concessionárias, no ano de 2012 e a receita líquida, ficando claro que o lucro líquido chega a ser mais de 80% (oitenta por cento), embora o contrato de licitação determine índice de lucro de 18 a 22% (dezoito a vinte e dois por cento). Empreiteiras, que foram visitadas, que fazem pavimentação e que não são ligadas às concessionárias de pedágio no Paraná, estipulam que o valor da pavimentaçao feita pelas concessionárias de pedágio custaria mais do que o triplo do valor que custaria oficialmente no Estado. Logo após, o Deputado Cleiton Kielse mostrou a publicação de um jornal de grande circulação, o valor da arrecadação anunciada pelo DER, no valor de cento e quarenta e sete milhões de reais da empresa ECOVIA, responsável por 110 km, no ano de 2010. Uma semana depois, a mesma empresa anunciou, no mesmo jornal, a arrecadação de cento e setenta milhões de reais. Em um ano dá uma diferença de vinte e três milhões de reais em uma concessionária. Se for aferido a todas as demais concessionárias, a diferença seria de quase quatrocentos milhões de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 842.

FLS.
CPI PEDÁGIO

reais, apenas em um ano. Em seguida, demonstrou através do slide, a contabilidade feita pelo DER, da curva de arrecadação e de investimento da ECONORTE. Demonstrou que a referida concessionária foi beneficiada em duzentos e quarenta milhões de reais em obras retiradas. A VIAPAR também está demonstrado pelo gráfico (slide), com arrecadação ainda mais acentuada devido ao número de tráfego ser maior. O trecho Maringá/Cascavel e Campo Mourão/Cascavel, trecho de 163 km que deveria ter sido duplicado integralmente, foram reduzidos para 77 km. Numa avaliação foi retirada em obras, apenas pela VIAPAR, a totalidade de um bilhão, duzentos milhões de reais. A ECOCATARATAS, responsável pelo trecho de 350 km, de Guarapuava a Foz do Iguaçu, trecho de maior mortalidade no Brasil, foram retiradas inúmeras obras, totalizando o valor de trezentos e oitenta milhões de reais. Em pesquisa aprofundada na ECOCATARATAS, feita a contabilização com Técnicos do Tribunal de Contas da União e com Auditores Oficiais, ficou demonstrado que, desde o início da obra, apenas para o recapeamento do trecho Foz do Iguaçu até Guarapuava, foram financiados trinta e nove milhões de reais, demonstrando, à época, que não houve investimento da Concessionária. Após quatro anos, com dois anos de carência, foi conseguido mais sessenta milhões em financiamento do BNDES. O Deputado Kielse mostrou gráficos a todos os membros da Comissão, deixando-os à disposição de todos para fazer comparativos. A arrecadação em 2012, da ECOCATARATAS, foi de duzentos e trinta milhões de reais. Se nos governos do Senhor Jaime Lerner ou do Senhor Requião tivessem demonstrado os valores judicialmente, já se teria justificativa contábil, judicial, tributária para anular todos os contratos que foram feitos e tornar nula a licitação desde o seu princípio. Explicou que os cálculos atuariais feitos por grandes empresas de auditagem demonstram que existe um pano de fundo na arrecadação global dessas empresas. Por isso, justifica-se o pedido de quebra de sigilo bancário e fiscal, pertinente a todas as empresas e com aferição junto à FIEP, FAEP, OCEPAR e demais representantes do G7 do Estado do Paraná. O Deputado Kielse desafiou as concessionárias a demonstrar onde estão os recursos arrecadados e de que forma conseguem justificar o dinheiro arrecadado em todas as praças de pedágio. O Deputado Nelson Luersen interrompeu justificando faltar quinze minutos para o término da explanação. Dando continuidade, o Deputado Kielse informou sobre a Concessionária Caminhos do Paraná que da mesma forma, a arrecadação chega a um bilhão e trezentos milhões e menos de cento e quarenta milhões em investimentos. Os dados são encontrados nos Sites das concessionárias, são dados oficiais, onde há muitas diferenças entre a auditagem, o que é publicado e o que é entregue ao DER. O Site da RODONORTE demonstra o quantitativo e o prejuízo até o ano de 2012. A arrecadação da referida concessionária passa de quatro bilhões de reais, com menos de quatrocentos milhões de reais em investimentos. Em seguida, o Deputado Cleiton Kielse, em conversa com um Diretor da Secretaria da Receita

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 958

FLS.
CPI PEDÁGIO

Estadual, informou que o Estado de Santa Catarina irá absorver quase 15% (quinze por cento) da força industrial do Paraná, tendo em vista uma diferença de 800% (oitocentos por cento) entre a tarifa da ECOVIA e a tarifa que faz a ligação Joinvile e os demais Portos de Santa Catarina e causando também, prejuízo ao turismo do litoral paranaense. Para finalizar, o Deputado Kielse demonstrou o desequilíbrio econômico financeiro, onde as receitas são da ordem de vinte bilhões e quinhentos milhões de reais, contra menos de três bilhões de reais em investimentos, tornando as construções das rodovias uma doação oficial às concessionárias. Após, o Deputado fez um comparativo dos modelos de pedágio no Brasil e no Exterior. Esclarece que esta Comissão Parlamentar, com a participação da população e da sociedade organizada, tem grande importância para conseguir as respostas das diversas indagações lidas pelo Deputado. Dando continuidade, o Deputado Kielse esclareceu que a solução paliativa é o Governo reassumir as estradas; assumir a construção de 1.500 km em duplicações com o valor médio de três milhões de reais o quilômetro, ponderando que as concessionárias estão colando um preço médio de oito milhões de reais o quilômetro, totalizando quatro bilhões e quinhentos milhões de reais e com os mesmos parâmetros cedidos às concessionárias de pedágio via BNDES, isto é, a totalidade do anel de integração com 6% (seis por cento) ao ano de juros, mais dois anos de carência e quinze anos para pagar, economiza, no mínimo, quarenta e cinco bilhões de reais, dos paranaenses em pedágios por, no mínimo, quinze anos de garantia asfáltica. Imediatamente volta a competitividade do modal do transporte no Paraná, reativando bilhões em investimentos industriais, cooperativos, turísticos e portuários. A garantia dos pagamentos seria com a diferença de arrecadação do DETRAN, que tem hoje, o fluxo financeiro progressivo compatível com mais do que o dobro das garantias necessárias. O Deputado Kielse concluiu que "é preciso fazer algo, acabar com esta covardia contra a vida e contra a economia, quebrar a caixa preta, demonstrar e levantar as pessoas, as empresas, as entidades, os paranaense como um todo para acabar com esta farra com as estradas que pertencem ao povo paranaense". Agradeceu ao Presidente e aos senhores deputados. O Deputado Nelson Luersen parabenizou o Deputado Kielse pela apresentação e agradeceu a presença de todos. Afirmou que a Comissão irá trabalhar com os dados apresentados, sua veracidade, e que estes dados serão confrontados com o levantamento que a Comissão está realizando, em conjunto com as entidades, membros e equipe técnica. Em seguida, o Senhor Presidente abriu espaço para que os senhores deputados fizessem suas indagações, sendo três minutos para a resposta, dois minutos para a tréplica e mais três minutos para a resposta da tréplica. Com a palavra, o Deputado Alceu Maron que não questionou e sim parabenizou o Deputado Kielse pelo estudo completo que irá subsidiar os trabalhos da Comissão. Na sequência, o Deputado

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 86

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Douglas Fabrício esclareceu a importância do relatório apresentado pelo Deputado, defendendo que se analise trecho por trecho e que a Comissão confronte os dados apresentados, bem como busque mais informações para complementação e, concluindo, parabeniza o Deputado Kielse. Após, o Deputado Artagão Junior inicia parabenizando o Deputado Kielse pela explanação e questionou sobre o índice apresentado ser superior à média anual de reajustes provocados pela indexação inflacionária, onde fica evidente, aparentemente que essa compensação do eventual prejuízo havido automaticamente ocorreu pela correção da indexação promovida nos anos seguintes. Indagou se esta avaliação colocada é afirmativa, ou seja, se a exclusão das obras não deveria ocorrer, uma vez que houve um aumento percentual da inflação bem maior que o normal. Em resposta, o Deputado Kielse esclareceu que foi conseguido, além do retorno do valor aferido e retirado em 1998, retornando no ano de 2000, a retirada de três bilhões em obras escolhidas. Citou a obra de Campo Mourão e Cascavel e afirmou que em um ano foi conseguido mais de 130% (cento e trinta por cento) de aumento no valor da arrecadação. Com a palavra, o Deputado Wilson Quinteiro, que primeiramente parabenizou o Deputado Kielse pelo levantamento das questões técnicas e dos valores, esclarecendo que defende que o debate das questões seja de ordem técnica e não política. Questionou sobre a oscilação de valores e sobre as decisões judiciais que autorizaram os aumentos, sendo assim, a necessidade em ouvir outros que estejam envolvidos, como o Judiciário, porque não teria revisto a questão do pedágio na origem. O Deputado Kielse informou que existem decisões dúbias da parte da Justiça Estadual, do procedimento do rito processual ordinário e sumário. O Deputado Wilson Quinteiro colocou a importância de pedir ao Deputado Kielse para trazer à Comissão, informações das decisões judiciais Estadual e Federal que possua, para poder saber se, desse trabalho já realizado, não haver decisões transitadas em julgado, para avaliação mais profunda. Na ordem, com a palavra o Deputado Adelino Ribeiro que parabenizou o Deputado pelo trabalho realizado e da sua importante participação na CPI. Fez perguntas ao Deputado Kielse, sendo: qual foi o percentual de reajuste da ECOCATARATAS sobre as obras, os 14 km de Matelândia e da onde vieram os números. O Deputado, por meio da apresentação de slide, respondeu ao questionamento. O Deputado Adelino fez a comparação do valor das tarifas e do número de mortes no pedágio do Estado do Paraná com pedágio dos Estados Unidos, salientando a importância da revisão dos números pela CPI. O Deputado Kielse informou que, segundo o cálculo do DNIT e demais órgãos oficiais, se houvesse duplicação nas estradas do Paraná, as mortes por acidente poderiam ser reduzidas a mais de 90% (noventa por cento). Com a palavra, o Deputado Péricles de Mello parabenizou o estudo realizado, enfatizando a necessidade de poder contar com o apoio do Poder Judiciário, da Procuradoria da Justiça e da Procuradoria da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 87

FLS.
CPI PEDÁGIO

República. Indagou sobre a denúncia assinada, no mandato passado, por ele juntamente com o Deputado Kielse ao Procurador Geral de Justiça, Dr. Olympio de Sá Sotto Maior Neto e opinou que a CPI o convide bem como o Procurador atual para explicações. Também questionou sobre as ações que estavam tramitando e o porquê que foram suspensas. O Senhor Deputado Cleiton Kielse justificou que esteve diversas vezes com os Procuradores e que a Senhora Procuradora Dra. Maria Cecilia, convocada pelo Ministério Público, seja uma das melhores testemunhas a comparecer a esta CPI, tendo em vista possuir um volume muito grande de documentos em obras e valores. Também informou que os Procuradores Dra. Kelli e os Drs. Diogo e Osvaldo sejam de extrema validade. O Deputado Péricles de Mello propôs fazer um requerimento para convidar os quatro procuradores e requerimento pedindo explicações, por escrito, ao governador do Estado, à Agência Reguladora o DER sobre o dossiê apresentado pelo Deputado Cleiton Kielse. Para complementar, o Deputado Kielse informou que pedirá o histórico de cada Diretor atual do DER. Na sequência, com a palavra o Deputado Bernardo Carli, cumprimentou o Deputado Kielse pela explanação do seu estudo, e questionou se a comparação entre receitas e investimentos, leva em consideração os custos operacionais, despesas com pessoal e manutenção das vias ou se são só novos investimentos e se os dados apresentados são oficiais. Em resposta, o Deputado Kielse afirmou que 95% (noventa e cinco por cento) são dados de órgãos oficiais e os demais são dados auditados por empresas e pelo próprio deputado, via dados oficiais. Esclareceu os dados, através da internet, do quadro oficial da RODONORTE. Após, com a palavra o Deputado Nereu Moura comentou que a CPI deve impedir a majoração da tarifa e que a população do Paraná aguarda uma proposta da mudança do atual modelo. O Deputado Kielse sugeriu que após a estada dos procuradores, seja convocado o Secretário atual dos Transportes para esclarecimentos. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen parabenizou e agradeceu em nome de todos os deputados as exposições feitas pelo Deputado Kielse, esclareceu a importância de serem chamadas pessoas que realmente possam contribuir com a CPI, e indagou ao Deputado Kielse se há decisões judiciais sobre o tema e porque não foram cumpridas. O Deputado respondeu que são trinta e seis processos, na sua totalidade, sendo que vinte e dois estão em fase final, quatro em fase "finalissima", que deveriam ser analisados pela
CPI. O Senhor presidente agradeceu mais uma vez e solicitou o repasse de todos os documentos apresentados à assessoria, para análise. O Deputado Kielse agradeceu o espaço destinado e informou que disponibilizará toda a informação. Na sequência, o Deputado Nelson Luersen registrou a presença do Deputado Tercílio Turini e deu continuidade à reunião ordinária, passando para a deliberação e votação dos Requerimentos e Ofícios apresentados na sessão da semana anterior. 1 – Parecer

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 881

FLS.
CPI PEDÁGIO

Jurídico do Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kielse que solicita a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico das 06 (seis) concessionárias de pedágio no Estado do Paraná. Colocado em discussão o parecer, o mesmo foi adiado, juntamente com o Requerimento, até a oitiva dos procuradores. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello que solicita informação ao Conselho Gestor das Parcerias Público Privadas do Estado do Paraná, foi aprovado. 3 – Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello para que a CPI oficie a Agência Nacional de Transportes – ANTT para apresentar os projetos dados pertinentes a concessões de estradas federais já pedagiadas no Paraná. – Aprovado. 4 - Ofício nº 526/13 de autoria do Deputado Tercílio Turini, subscrito pelo Deputado Alceu Maron que apresentou as primeiras sugestões para a CPI do Pedágio e que pede a convocação do exgovernador Jaime Lerner, para depor. Colocado em discussão, foi adiado para a próxima reunião. 4 - Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kielse, com o apoiamento dos Deputados Wilson Quinteiro, Alceu Maron, Bernardo Ribas Carli, Péricles de Mello e Adelino

Ribeiro, que solicita a oitiva do Procurador do Ministério Público Federal, Dr. Osvaldo Sowek Júnior, que foi aprovado, com voto contrário do Deputado Alceu Maron. Dando continuidade, o senhor Presidente, com a concordância dos demais membros, marcou a próxima reunião para o dia 20 de agosto, na Sala de Reuniões das Comissões, e lembrou que a partir das 17 horas, após a sessão plenária, haverá reunião de trabalho na casa onde a CPI está instalada. O Deputado

Adelino Ribeiro sugeriu alterar as reuniões de trabalho para todas as segundas-feiras às

13h:00min, na casa da CPI. Colocado em votação, foi aprovado por unanimidade. Após, o Deputado Nelson Luersen fez a leitura dos ofícios e requerimentos a serem votados na próxima sessão. 1 – Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello. 1.1 - Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que sejam aceitas alterações do Regimento Interno desta Comissão. 1.2 – Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie o DER para apresentar estudo sobre a tarifa básica. 1.3 – Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie o Tribunal de Contas da União para apresentar os estudos realizados sobre o pedágio no Paraná. 1.4 - Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie a Procuradoria Geral do Estado do Paraná para que apresente cópia de processos sobre o pedágio. 1.5 – Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie à CUT e a Força Sindical para que indiquem membros técnicos, para compor a CPI. 1.6 - Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que todos os atos referentes à investigação sejam publicados no site oficial da CPI (www.cpidopedagioparana.com.br). 2 - Ofício nº 638/13 de autoria do Deputado Tercílio Turini, subscrito pelo Deputado Péricles de Mello, que solicita a aferição da quantidade de veículos que passam diariamente pelas praças de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 89

FLS.
CPI PEDÁGIO

arrecadação de pedágio nas rodovias estaduais administradas por concessionárias no Paraná. Na sequência, o Deputado Kielse entregou oficialmente os documentos à presidência desta CPI e solicitou concomitantemente os aditivos do ano de 2008, 2003 e 2011. O Deputado Nelson Luersen informou que todos os aditivos foram solicitados, e que os documentos apresentados serão digitalizados e repassados a todos os Deputados e entidades que tenham interesse. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 5ª Reunião Ordinária

Aos vinte dias do mês de agosto do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Sala de Reuniões das Comissões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Bernardo Ribas Carli; Nereu Moura; Péricles de Mello e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse e Elton Welter, Suplentes. O Deputado Nelson Luersen declarou aberta a presente sessão, anunciando a presença do Procurador do Ministério Público Federal no Município de Ponta Grossa e Coordenador da forçatarefa dos pedágios no Paraná, Dr. Oswaldo Sowek Júnior. Solicitou ao relator a leitura da Ata da 3ª Reunião Ordinária. O Deputado Adelino Ribeiro requereu a dispensa da leitura da Ata a qual, colocada em votação, foi aprovada por unanimidade. Na sequência, o Senhor Presidente colocou em discussão e votação os requerimentos e ofícios apresentados na sessão anterior. 1 – Requerimentos do Deputado Péricles de Mello. 1.1 - Requer a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que sejam aceitas alterações do Regimento Interno desta Comissão, aprovado 1.2 – Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie o DER para apresentar estudo sobre a tarifa básica, aprovado 1.3 – Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie o Tribunal de Contas da União para apresentar os estudos realizados sobre o pedágio no Paraná, aprovado 1.4 - Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie a Procuradoria Geral do Estado do Paraná para que apresente cópia de processos sobre o pedágio, aprovado 1.5 – Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie à CUT e à Força Sindical para que indiquem membros técnicos, para compor a CPI, aprovado 1.6 - Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 90

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Pedágio que todos os atos referentes à investigação sejam publicados no site oficial da CPI (www.cpidopedagioparana.com.br), aprovado. 2 - Ofício nº 638/13 de autoria do Deputado Tercílio Turini, subscrito pelo Deputado Péricles de Mello, que solicita a aferição da quantidade de veículos que passam diariamente pelas praças de arrecadação de pedágio nas rodovias estaduais administradas por concessionárias no Paraná, aprovado. 3 - Requerimento de autoria do Deputado Kielse, que solicita a expedição de ofício às concessionárias de pedágio no Estado do Paraná, solicitando informações, aprovado. 4 – Ofício nº 526/13, de autoria do Deputado Tercílio Turini, subscrito pelo Deputado Alceu Maron, o qual foi aprovado, com alterações. Os Deputados Cleiton Kielse e Péricles de Mello, respectivamente, agradeceram a presença do Senhor Procurador e esclareceram que as informações prestadas serão de grande valia para os trabalhos futuros desta Comissão. Com a palavra o Senhor Procurador Osvaldo Sowek Júnior que agradeceu o convite e a indicação dos Deputados Kielse e Péricles de Mello. Salientou a importância da Assembleia Legislativa e da imprensa para fazer mudanças na história do Pedágio no Paraná, e que o objetivo principal da força-tarefa é descobrir realmente o que aconteceu nos 15 anos em termos de pedágio. O Senhor Procurador fez suas explanações a respeito da extinção de obras nos contratos aditivos e troca de obras no Governo atual, com significativa diferença de valores. Sugeriu à Comissão indagar e investigar o Governo do Estado de como ressarcir a população por esta grande diferença de valores. Informou sobre o Índice de Gravidade Global - IGG, previsto nos contratos de concessão dos pedágios e sugeriu à Comissão que fiscalize, junto ao DER, a medição do IGG para manter o índice abaixo de 40 em todas as estradas. Após, fez a explanação sobre o parecer do Tribunal de Contas da União sobre os aditivos. Informou ser de extrema importância descobrir quem são os donos, pessoas físicas, das concessionárias, e quebrar o sigilo bancário e fiscal destas empresas, para verificar o ganho nestes anos, pois os números vistos são de que as obras são superfaturadas. Comentou sobre a publicação, em jornal, de uma Ata da Assembleia Geral Extraordinária, onde a ECOVIA faz um aditivo com uma empresa de assessoria e consultoria chamada ECO no valor de dezoito milhões e quinhentos e cinco mil reais. Sugeriu à Comissão escolher trechos para que sejam avaliadas por pessoas especializadas. Com a palavra o Deputado Elton Welter, que sugeriu à CPI fazer um expediente ao CREA-PR. O Deputado Nelson Luersen agradeceu a participação do Deputado solicitando que oficie esta solicitação à Comissão. Na sequência, o Senhor Procurador citou alguns trechos, para que sejam verificados, do Relatório do Tribunal de Contas da União e após, sobre uma ação da Procuradoria do Estado, do ano de 2005, para que fossem anulados os contratos aditivos, sendo esta constantemente suspensa a pedido da parte autora, o Estado do Paraná, sugerindo assim, à Comissão verificar o motivo. Para finalizar, o Senhor Osvaldo Sowek Júnior esclareceu algumas

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 91

FLS.
CPI PEDÁGIO

questões importantes, sugestões para a Comissão. 1 – Descobrir quem são os donos dos pedágios. 2 – Solicitar a quebra de sigilo bancário e fiscal das empresas. 3 – Investigar o custo das obras. 4 - Solicitar maior transparência por parte dos Governos. 5 – Que a imprensa informe à população do Paraná de como foi o contrato e como está. 6 - E por fim, lutar para que não ocorra a prorrogação dos contratos. Agradeceu a todos e colocou-se à disposição dos senhores deputados para questionamentos. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen abriu espaço para as perguntas, que foram feitas por ordem de inscrição. Primeiramente os Deputados Nereu Moura e Alceu Maron fizeram questionamentos que foram, na sequência, respondidas pelo Senhor Procurador. Após, o Deputado Péricles de Mello fez um apelo para que a Comissão concretize uma forma de colaboração entre a CPI e a Procuradoria da República do Paraná para desnudar o pedágio no Paraná, com a concordância do Dr. Sowek. Com a palavra o Deputado Cleiton Kielse que fez questionamentos ao Senhor Procurador, sendo respondidos na sequência. O Deputado Péricles de Mello interveio com um questionamento, respondido pelo Dr. Sowek. Pela ordem, o Deputado Bernardo Carli esclareceu a importância de se fazer o trabalho em conjunto com o Ministério Público Federal. Após, o Deputado Douglas Fabrício fez questionamentos e também informou ao Senhor Procurador sobre as alterações de sócios da ECOCATARATAS, sendo esclarecidas em seguida. O Deputado Nelson Luersen determinou que se busque o nome dos sócios jurídicos e depois, dentro destes, os sócios físicos das empresas de pedágio. Dando continuidade o Senhor Presidente fez questionamentos ao Dr. Sowek, respondidos na sequência. Agradeceu a participação do senhor Procurador e que as sugestões apresentadas serão utilizadas pela CPI do Pedágio. Informou a dificuldade de contratação de consultoria externa, devido a burocracia e morosidade do Poder Público, que a CPI conta com a disponibilidade de dois técnicos do Tribunal de Contas, e também das empresas FIEP, OCEPAR e outras que irão disponibilizar apoio técnico. Ressaltou que toda a documentação será divulgada, para que o povo do Paraná tome conhecimento dos contratos e suas alterações. Solicitou à população que colabore com a CPI denunciando o que tiver sobre o Pedágio. Lembrou a todos que na próxima sessão será a oitiva do Deputado Péricles de Mello. Deu continuidade à reunião ordinária, passando à leitura dos Requerimentos recebidos e que serão aprovados na próxima sessão. 1 - Requerimento de autoria dos membros da CPI que solicita a aprovação das oitivas das seguintes pessoas: Diretor Geral do DNITT, Jorge Ernesto Pinto Fraxe; Procurador-Geral do Estado, Julio Cesar Zern Cardoso; Diretores Gerais do DER : Luiz Eduardo Kuster , até 05/06/1997; Paulinho Dalmaz, 1997/2000/2002; Rogério Wallbach Tizzot, 2003/2007 e Nelson Leal Junior, na gestão atual. Diretores Presidentes das

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 922

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Concessionárias: ECONORTE – Helio Ogama; VIAPAR – Marcelo Stachow Machado; Rodovia das Cataratas – Evandro Vianna; Caminhos do Paraná – Rui Sergio Giublin; RODONORTE – Silvio Marchiori; ECOVIA – Evandro Viana e o Ex-Procurador-Geral do Estado, Sergio Botto de Lacerda. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kiese que solicita a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico das seis concessionárias de pedágio do Estado do Paraná. O Deputado Nelson Luersen agradeceu a presença de todos e lembrou aos deputados da reunião marcada para a data de hoje, às 17h:00min com o Procurador-Geral de Justiça do Estado do Paraná, Dr. Gilberto Giacóia. Finalizou informando as ações já realizadas por esta Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 6ª Reunião Ordinária

Aos vinte e sete dias do mês de agosto do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Sala de Reuniões das Comissões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Moron Filho; Bernardo Ribas Carli; Nereu Moura; Péricles de Mello e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Gilberto Martin, Suplentes, e os convidados Dr. Diogo Castor de Mattos, Procurador da República do Município de Jacarezinho e Dra. Maria Cecília Delisi Rosa Pereira, Promotora de Justiça do Estado do Paraná. O Deputado Nelson Luersen declarou aberta a presente sessão, agradecendo a presença do Dr. Alexandre, Diretor de Auditoria do Tribunal de Contas e à pessoa do Presidente Artagão, que colocou a sua equipe à disposição da CPI para ajudar nos trabalhos. Solicitou ao relator a leitura da Ata da 5ª Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata a qual, colocada em votação, foi aprovada por unanimidade. Na sequência, o Senhor Presidente colocou em discussão e votação os requerimentos apresentados na sessão anterior. 1 – Requerimento de autoria dos membros da CPI que solicita a aprovação de nomes de diretores e presidentes para serem ouvidos durante os trabalhos. Aprovado com o aditivo "solicitando aprovação da convocação e convite para as seguintes pessoas". 2 - Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kiese que solicita a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico das seis concessionárias de pedágio do Estado do Paraná. Retirado pelo autor por quatro sessões. Em seguida, o Senhor Presidente passou a palavra à Dra. Maria Cecília para fazer sua explanação. A Senhora Promotora iniciou a sua apresentação esclarecendo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 93

FLS.
CPI PEDÁGIO

que no ano de 2009, foi designada, pelo Procurador-Geral, para presidir o Inquérito a respeito da existência de irregularidades no Programa de Concessão das Rodovias do Estado do Paraná. Em 2012, encaminhou o referido Inquérito Civil à Procuradoria da República, tendo em vista a competência da Justiça Federal processar e julgar eventuais ações em relação à matéria. Informou que a maioria dos documentos analisados para o referido Inquérito foram obtidos através do acervo de documentos do DER, cujo endereço, de acesso restrito, é www.documentador.pr.gov.br. O DER foi o responsável pela realização das três licitações que redundaram nas contratações das Concessionárias para explorar os trechos do Anel de Integração das Rodovias do Estado do Paraná, os quais foram divididos em seis trechos. Deu continuidade com sua explanação, fazendo um histórico dos acontecimentos acerca da concessão, em que teve início em 1994, onde foi feito o diagnóstico das Rodovias com os estudos de viabilidade até a assinatura dos termos aditivos firmados nos anos de 2000 e 2002, onde foram alterados os níveis de investimentos previstos originalmente, bem como, o momento em que deveriam ser efetivados. A Dra. Maria Cecília colocou o relatório, com quase duzentas laudas, à disposição da CPI. Concluiu o seu estudo, que foi expedido ao Governador do Estado, com as seguintes recomendações administrativas: 1 – sejam inventariados todos os bens móveis e imóveis utilizados pelas seis concessionárias que exploram os lotes rodoviários; 2 – sejam realizadas ações planejadas e transparentes; 3 – sejam realizadas ações, para que haja acompanhamento tático e efetivo do tráfego de veículos que utilizam diariamente as rodovias concessionadas; 4 – seja determinado que os municípios, nos quais estão localizadas as praças de pedágio, adotem medidas fiscalizatórias efetivas para garantir o devido pagamento do imposto municipal; 5 – sejam tomadas providências, para que tornem condizentes os valores das tarifas com as obrigações decorrentes das concessões públicas; 6 – sejam adotadas providências para impedir que as concessionárias efetuem a cobrança de mensalidades pelo uso do serviço "Sem Parar/Via Fácil" nas rodovias pedagiadas; 7 - sejam adotadas providências para impedir que as concessionárias, ao invés de adotarem medidas efetivas que melhorem o fluxo do tráfego e tornem segura a travessia dos pedestres, instalem excessivo número de mecanismos de controle de velocidades nas rodovias; 8 - seja determinado que o DER realize as devidas fiscalizações em todos os trechos pedagiados e 9 – seja determinado que as concessionárias mantenham, em cada uma das praças de pedágio, pelo menos uma unidade complexa dotada de sistema de monitorização contínua, apta a admitir pacientes potencialmente graves ou com instabilidade clínica. Na sequência, informou que até o início de 2012, existiam 188 ações envolvendo as concessionárias do Estado, das quais, os seus devidos posicionamentos, solicitados pelo Ministério Público, foram recebidos documentos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 94

FLS.
CPI PEDÁGIO

somente de 84 ações. Destacou algumas ações que possam ser de interesse desta Comissão e observou que o seu julgamento dependerá de uma análise a respeito da arrecadação, das despesas, das receitas e dos contratos que foram firmados. Em seguida foram feitos questionamentos pelos senhores deputados Artagão Júnior, Wilson Quinteiro, Cleiton Kleise, Nereu Moura, Gilberto Martin, Bernardo Carli Filho e Douglas Fabricio que foram respondidos pela Dra. Maria Cecilia. Após, o Deputado Nelson Luersen agradeceu a presença da Senhora Promotora de Justiça e a participação do Ministério Público Estadual nesta CPI, passando a palavra ao Dr. Diogo Castor de Mattos. A senhora Promotora solicitou licença para se retirar da sessão, a qual foi concedida pelo senhor Presidente. O Dr. Diogo deu início à sua explanação falando sobre a atuação do Ministério Público Federal, expondo um breve histórico e apresentando algumas soluções sobre a questão do pedágio. Salientou ser de extrema importância esclarecer que no dia 15 de julho, ou seja, 24 dias após o início da operação do pedágio no Estado, o Governador Jaime Lerner baixou um decreto unilateral, onde reduziu 50% (cinquenta por cento) as tarifas e também reduziu os encargos das concessionárias. A ação judicial questionando esse Decreto foi proposta somente em agosto, dando início ao imbróglio jurídico. O Senhor Procurador continuou esclarecendo sobre a questão dos pedágios nos Governos Requião e Beto Richa e sobre as duas ações do pedágio transitado em julgado. Após, informou sobre o relatório do Tribunal de Contas da União, expedido no ano de 2012, onde foi concluído existir um desequilíbrio econômico e financeiro em detrimento do usuário, recomendando ao DER que promova o reequilíbrio desses contratos. Em julho de 2012, foi expedido o relatório de auditoria do Tribunal de Contas do Estado do Paraná em relação à concessionária ECOCATARATAS, e a conclusão é que os aditamentos contratuais trouxeram benefícios exagerados às concessionárias e desequilibraram o contrato em favor do Estado. Em seguida, o Dr. Diogo comentou sobre a Ação Civil Pública do Ministério Público Federal de Jacarezinho, e a sua atual situação, pleiteando a nulidade dos aditivos 14 de 2000 e 34 de 2002 onde a concessionária ECONORTE amplia a concessão de rodovia federal sem licitação, sem anuência da União e com colocação de uma praça de pedágio dividindo o Município de Jacarezinho, entre outras coisas. Expos, com justificativa, a diretriz de trabalho da força-tarefa, que será, a princípio, não mais questionar as demandas judiciais; não focar mais na questão da redução tarifária e a solução que poderia dar uma resposta para a população, seria uma questão administrativa, com métodos efetivos, para que o DER realmente exerça a sua fiscalização e promova a revisão unilateral do contrato em favor do usuário. O Ministério Público Federal, considerando a manifesta conivência do DER em relação às questões jurídicas do pedágio e a questão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, atuará junto ao Ministério dos Transportes, recomendando a revogação do plano de convênio, previsto no termo de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 954

FLS.
CPI PEDÁGIO

convênio firmado entre as partes, passando a fiscalização do contrato de concessão das BRs, do DER para a União, por meio da ANTT e do DNIT. Em seguida, o Senhor Presidente concedeu a palavra para que os senhores deputados Nereu Moura, Cleiton Kielse, Wilson Quinteiro, Douglas Fabricio, Gilberto Martin, Pèricles de Mello e Adelino Ribeiro tecessem comentários ou fizessem indagações, que foram esclarecidas na sequência pelo Dr. Diogo. O Senhor Presidente agradeceu a presença e informou ser essencial o apoio do Ministério Público Federal para esta Comissão, fez um questionamento ao Senhor Procurador, sendo respondido em seguida. Para finalizar, o Senhor Procurador agradeceu estar presente nesta reunião, colocando o Ministério Público à disposição. O Deputado Nelson Luersen solicitou ao relator para que proceda a leitura dos requerimentos que serão votados na próxima sessão. 1 - Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabricio. 1.1 - solicita ao DER que informe a receita bruta das seis concessionárias de rodovias durante todos os anos, até 2012, bem como, o número de óbitos, ano a ano das seis concessionárias de rodovia, durante todos os anos, até 2012, inclusive dos óbitos ocorridos nos hospitais, decorrentes de acidentes automobilísticos nas rodovias objetos de concessão; 1.2 - solicita a oitiva do Secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná, Senhor José Richa Filho, visando à explicitação do modelo de parcerias das concessões. 1.3 - solicita a oitiva do Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros - SINDICAM-PR, Senhor Laertes Freitas,; 1.4 – solicita ao Departamento de Estradas de Rodagens – DER/PR, a disponibilização de senha para que esta Comissão tenha acesso ao site www.documentador.pr.gov.br; 1.5 – com o apoiamento da maioria dos membros, solicita que se oficie à Promotora Maria Cecilia Delisi Rosa Pereira, para que disponibilize estudo referente à concessão de rodovia nos termos do depoimento prestado a esta CPI; 1.6 – solicita requerer ao DER os protocolados, no sistema do Protocolo Geral do Estado, que fazem referência e autorizaram a substituição da praça de pedágio da BR369, no Município de Andirá, (116 km de Londrina), para o Município de Jacarezinho, administradas pela Concessionária de Rodovias ECONORTE, responsável pelo Lote 1 do Anel de

Integração, sem a realização de licitação pública e 1.7 – solicita a oitiva do Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná – FETRANSPAR, Senhor Sérgio Malucelli. Em seguida, o Senhor Presidente informou a participação na próxima sessão do Diretor-Geral do DNIT, Senhor Jorge Ernesto Pinto Fraxe, do Procurador-Geral do Estado do Paraná, Dr. Julio Cesar Zem Cardozo e a oitiva do Deputado Péricles de Mello. O Deputado Pèricles de Mello questionou sobre a questão da ausência de parlamentares no momento da deliberação dos requerimentos e o Deputado Nelson Luersen esclareceu que é necessário 30% (trinta por cento) de quorum para deliberação. Nada mais havendo a tratar, o Senhor

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 96

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 7ª Reunião Ordinária

Aos três dias do mês de setembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Sala de Reuniões das Comissões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Nereu Moura; Péricles de Mello e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Fernando Scanavaca e Jonas Guimarães, Suplentes e os Deputados Tercílio Turini, e Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao relator que proceda a leitura da Ata da 6ª Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata a qual, colocada em votação, foi aprovada por unanimidade. Após, fez a leitura do Ofício nº 664 recebido da Procuradoria Geral do Estado, informando o motivo pelo qual o Dr. Júlio Cesar Zem Cardozo não atendeu ao convite para comparecer na Sessão Ordinária do dia 03 de setembro. O Deputado Nereu Moura sugeriu que todo convidado que não vier na data estipulada, seja automaticamente convocado para a sessão seguinte. Na sequência, o Deputado Kielse insistiu na convocação, para a mesma sessão, do Dr. Júlio Zem Cardozo e também da Dra. Josélia Nogueira, o qual foi aprovado para a sessão do dia 10 de setembro. Dando continuidade, o Senhor Presidente passou a palavra ao Deputado Péricles de Mello, para fazer a explanação a respeito do pedágio no Estado do Paraná. O Deputado Péricles deu início à sua apresentação, esclarecendo ter realizado seu estudo, com o auxílio do engenheiro Joel Larocca Júnior, através do acesso ao documento original chamado "Proposta Comercial das Concessionárias". Explicou que o Pedágio no Paraná não foi uma concorrência por preço, o Governo do Estado definiu o preço da tarifa básica, por lote que iria ser licitado, reajustada por uma equação ao longo da concessão de 24 anos, ao mesmo tempo, o Governo definiu o rol de obras a serem feitas. Na sequência, foi distribuído aos Deputados presentes, o conteúdo da fala apresentada a seguir pelo Deputado Péricles. Com o auxílio de slides e o conteúdo constando nas notas taquigráficas, o Deputado explicou a tabela com o resumo do fluxo de caixa de cada lote, demonstrou que o percentual de investimentos representa de 14 a 29% da receita bruta e destacou algumas considerações em relação à RODONORTE. Teceu comentários a respeito da definição dos custos das concessionárias e em seguida, fez a leitura da Cláusula V do Contrato de Concessão -

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 97

FLS.
CPI PEDÁGIO

"Da Interpretação". Esclareceu que é sobre o valor da Proposta Comercial das Concessionárias que incide a análise feita. Comprovou a superestimação dos custos, comparando os valores da Proposta Comercial com os valores constantes da tabela de contratação de serviços do DER, para o mesmo período de referência, janeiro de 1997, conforme leitura da tabela apresentada. Continuou sua explanação informando que contratou uma equipe de técnicos que apresentou um relatório demonstrando que existe uma diferença significativa entre o montante das rubricas apresentadas na Proposta Comercial das Concessionárias e as pregadas pelo DER. O objetivo da avaliação destes técnicos foi a determinação do valor teto dos investimentos realizados sob a rubrica de: 1 - trabalhos iniciais e 2 – trabalhos ao longo da concessão. Explicou os critérios de como foram efetuados os cálculos, sendo que em todos, procurou-se preservar a lucratividade para a empresa, com a bonificação adotada em seu valor máximo de mercado. A seguir, o Deputado Péricles demonstrou outra forma de classificação dos itens componentes dos "trabalhos iniciais". O item "trabalhos ao longo da concessão" foi dividido em dois subitens: 1) restauração das rodovias principais; 2) obras de melhoria e ampliação de capacidade, mostrando na sequência, a tabela com a comparação dos valores, concluindo que há, no conjunto dos investimentos comparáveis dos "trabalhos ao longo da concessão" sobrepreço de 51%, frisando estar embutido a bonificação normal de 39,25%. O Deputado Péricles continuou sua explanação esclarecendo que foi o Governo que definiu a tarifa básica e os custos das obras, mas não apresentou documentos e as concessionárias justificaram o valor dos custos, apresentando a Proposta Comercial. Informou que o edital de licitação exigia que cada consórcio tivesse capital mínimo para participar da concorrência, e este, não era obtido pela soma, mas pela média ponderada pelo percentual de participação, o que impediu que pequenas e médias empresas se consorciassem de forma independente. A seguir, para finalizar a apresentação com o auxílio de slides, mostrou o último item, constante na Proposta Comercial, que é o demonstrativo de custos de administração e operação de mão de obra, revelando os altos salários do quadro diretor. O Deputado Péricles de Mello enfatizou ser de extrema importância para os trabalhos da CPI, contratar engenheiros qualificados para fazerem o desnudamento da Proposta Comercial das Concessionárias e após verificar, com demais técnicos, o que aconteceu com cada Aditivo, para que se faça o estudo orçamentário. Também sugeriu a convocação dos técnicos das empresas contratadas pelo Governo Jaime Lerner que fizeram os estudos iniciais. O Senhor Presidente parabenizou o Deputado Péricles pela explanação e comentou quanto à preocupação da CPI em relação à assessoria técnica, comentando sobre um requerimento solicitando ao Tribunal de Contas, realização de auditoria em todas as concessionárias de pedágio. Agradeceu aos Deputados Elton Welter e Tercílio Turini

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 98

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

pela presença e em seguida concedeu espaço aos senhores deputados para que fizessem comentários ou indagações. Com a palavra o Deputado Kielse que complementou informando que mais de 30 empresas foram desclassificadas por não possuirem o capital necessário à época e indagou ao Deputado sobre o impacto que o pedágio acarretou na região dos Campos Gerais. O Deputado Péricles esclareceu que não dá para medir o impacto totalmente e enfatizou novamente a necessidade de laudo técnico. O Deputado Artagão Júnior concordou em relação à contratação de técnicos especialistas e que, em havendo dificuldade na contratação por limitação de despesas, a CPI solicite auxílio às entidades interessadas na solução. O Senhor Presidente agradeceu a presença do representante da FIEP e esclareceu que as entidades já se colocaram à disposição para auxiliar os trabalhos da CPI. Pela ordem, o Deputado Adelino Ribeiro esclareceu que, com referência ao lote da Ecocataratas, os números apresentados pelo Deputado Péricles estão corretos em relação ao Relatório do Tribunal de Contas do Estado. O Deputado Péricles esclareceu que o Tribunal de Contas partiu da análise do balancete das concessionárias e que esses valores devem ser questionados. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Jonas Guimarães e passou a palavra ao Deputado Tercílio Turini, que expôs que o valor da tarifa é estabelecido pelos índices inflacionários e não se leva em consideração o número de veículos no Paraná atualmente, ser três vezes maior que no ano de 1997. O Deputado Péricles informou que a Polícia Rodoviária Federal pode oferecer o fluxo verdadeiro de veículos. O Deputado Nelson Luersen esclareceu que a CPI vai solicitar a instalação de máquinas fiscais aferidas pela Receita Federal e pelas Prefeituras. Com a palavra o Deputado Elton Welter considerou que a deliberação de peritos técnicos deve ser tomada imediatamente e que deve ser checada, junto ao Superintendente da Polícia Rodoviária Federal, a contagem de veículos, para poder confrontar com o balanço das Concessionárias. O Deputado Artagão pediu a palavra e sugeriu que a CPI solicite ao DER o levantamento com relação ao custo da obra do contorno de Campo Largo para confrontações, acatada pelo Senhor Presidente. Pela ordem, o Deputado Alceu Maron Filho mostrou a indignação com relação aos dirigentes, proprietários das concessionárias, mas principalmente com os agentes públicos que advogam o interesse dos empresários, traindo a população paranaense. Considera-se normal o empresário buscar o lucro, mas o agente público tem o dever de defender o interesse da população e deve ser responsabilizado criminalmente pelos atos cometidos. Com a palavra o Deputado Wilson Quinteiro que ressaltou a importância do estudo apresentado pelo Deputado Péricles para avançar com bases em uma CPI técnica. Destacou duas questões importantes que vem a ser a busca da questão técnica especializada e a sequência lógica das avaliações e das oitivas, para que a CPI alcance o melhor resultado. O Deputado Douglas Fabrício opinou que os governos, desde o primeiro e todos que vieram, foram omissos em relação à questão

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 99

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

do pedágio. O Deputado Kielse solicitou que a assessoria oficie onde está sendo recolhido o ISS do dispositivo "Sem Parar". O Deputado Luersen acatou a solicitação, passando a palavra ao Deputado Péricles para conclusões finais. O Deputado Péricles enfatizou a necessidade de assessoria técnica especializada, para superar o Tribunal de Contas, que fez auditoria digna e correta, mas nos marcos dos balancetes das concessionárias. Na sequência, o Senhor Presidente colocou em discussão e votação os requerimentos: 1. Requerimento de autoria dos membros da CPI, que solicita, em Regime de Urgência, a expedição de ofício requerendo ao TCE/PR realização de auditorias nas concessionárias Econorte, Viapar, Caminhos do Paraná, Rodonorte e Ecovia - Aprovado. 2 – Requerimentos de autoria do Deputado Douglas Fabricio. 2.1 - solicita ao DER que informe a receita bruta das seis concessionárias de rodovias durante todos os anos, até 2012, bem como, o número de óbitos, ano a ano das seis concessionárias de rodovia, durante todos os anos, até 2012, inclusive dos óbitos ocorridos nos hospitais, decorrentes de acidentes automobilísticos nas rodovias objetos de concessão - Aprovado; 2.2 – solicita a oitiva do Secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná, Senhor José Richa Filho, visando à explicitação do modelo de parcerias das concessões – Aprovado; 2.3 – solicita a oitiva do Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros - SINDICAM-PR, Senhor Laertes Freitas – Aprovado; 2.4 – solicita ao Departamento de Estradas de Rodagens – DER/PR, a disponibilização de senha para que esta Comissão tenha acesso ao site www.documentador.pr.gov.br - Aprovado; 2.5 – com o apoiamento da maioria dos membros, solicita que se oficie à Promotora Maria Cecilia Delisi Rosa Pereira, para que disponibilize estudo referente à concessão de rodovia nos termos do depoimento prestado a esta CPI - Aprovado; 2.6 – solicita requerer ao DER os protocolados, no sistema do Protocolo Geral do Estado, que fazem referência e autorizaram a substituição da praça de pedágio da BR-369, no Município de Andirá, (116 km de Londrina), para o Município de Jacarezinho, administradas pela Concessionária de Rodovias ECONORTE, responsável pelo Lote 1 do Anel de Integração, sem a realização de licitação pública – Aprovado e 2.7 – solicita a oitiva do Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná – FETRANSPAR, Senhor Sérgio Malucelli - Aprovado.

O Deputado Nelson Luersen procedeu à leitura do requerimento, de autoria do Deputado Douglas Fabricio, apoiado pelos Deputados Nelson Luersen, Wilson Quinteiro, Alceu Maron Filho, Cleiton Kielse, Adelino Ribeiro e Artagão Júnior, que requer a convocação dos Procuradores Júlio Cesar Zem Cardozo e Josélia Nogueira, para a próxima sessão - Aprovado. Por sugestão do Senhor Presidente, foi aprovado também, convocar, o Ex-Procurador-Geral do Estado, Sérgio Botto de Lacerda. O Deputado Nelson Luersen sugeriu serem realizadas as Sessões Extraordinárias nas quintas-feiras, sendo dia 19

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 100

FLS.
CPI PEDÁGIO

em Jacarezinho e dia 26, por sugestão do Deputado Alceu Maron Filho, em Paranaguá. Após, o Senhor Presidente procedeu à leitura dos Requerimentos que serão colocados em votação na próxima sessão. 1 – Requerimento do Deputado Douglas Fabrício, que requer o envio de ofício à Secretaria de Infraestrutura e Logística e Departamento de Estradas e Rodagem, solicitando cópia do estudo de viabilidade do Anel de Integração, efetuado pelo Governo e pelo Consórcio Cogito/Engefoto. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Adelino Ribeiro, que requer a convocação dos senhores: Alexandre Antônio dos Santos, Homero Figueiredo Lima, José Antônio B. Pereira, Nagib Georges Fattouch e Paulo Roberto Incott para prestar esclarecimentos à CPI dos Pedágios. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 8ª Reunião Ordinária

Aos dez dias do mês de setembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino

Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Nereu Moura; Péricles de Mello, Bernardo Ribas Carli e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente e os Deputados Tercílio Turini e Gilberto Martin. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao relator que proceda a leitura da Ata da 7ª Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata a qual, colocada em votação, foi aprovada por unanimidade. Após, o Deputado Nelson Luersen sugeriu a criação de uma Subcomissão para tratar do projeto do contorno de Campo Largo, devido ao grande volume de documentos, e em seguida procedeu a leitura do Ofício nº 679 recebido da Procuradoria Geral do Estado, informando o motivo pelo qual a Dra. Jozélia Nogueira não atendeu ao convite para comparecer na Sessão Ordinária do dia 10 de setembro, ficando aprovada por todos os membros, a convocação da senhora Procuradora para a próxima sessão. Convidou o Dr. Julio Zem Cardozo para se fazer presente à Tribuna e dar seu depoimento a esta CPI, agradeceu sua presença e solicitou ao propositor do convite, Deputado Kielse, para iniciar a apresentação. O Deputado Kielse, após breve introdução, questionou o porquê que não houve decisão da proposta, apresentada pelo Governador Beto Richa em fevereiro de 2011, do acordo de reequilíbrio

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 101

FLS.
CPI PEDÁGIO

econômico-financeiro entre o Governo do Estado e as concessionárias, e o porquê que as ações não foram devolvidas à Justiça. O Senhor Presidente lembrou ao Dr. Júlio que está sob juramento de falar a verdade. Com a palavra o Senhor Procurador iniciou sua explanação com um breve resumo da vida pessoal e profissional, informou que não houve retirada ou desistência de nenhuma ação por parte da Procuradoria-Geral do Estado; houve suspensão das ações, na tentativa de se encontrar uma solução amigável para a revisão dos contratos. Esclareceu que aproximadamente 30% das ações, que não estão suspensas, foram propostas pelo Ministério Público, a grande maioria das ações são propostas pelas concessionárias contra o Estado e o DER e aproximadamente 10% são ações de autoria do Estado ou do DER, sendo a principal a de nº 7929, ação contra todas as concessionárias, onde se postula a nulidade dos termos aditivos de 2000 e 2002. Informou que foi criado na Procuradoria, o Núcleo de Concessões, que teve por objeto a contratação da FIA (Fundação Instituto de Administração da
USP), assistente técnico do Estado na ação 7929, que se encontra em fase de perícia. O Deputado Nereu Moura indagou sobre a autonomia do Governador Requião em reduzir as tarifas do pedágio por decisão administrativa; quais são os eixos de entendimento do governo atual com as concessionárias e se existe alguma questão relacionada à prorrogação dos contratos. O Dr. Júlio desconhece, neste caso, a possibilidade de revisão administrativa, ela existe desde que haja certeza de que houve desequilíbrio para algum dos lados do contrato. Para isto, está sendo desenvolvido o trabalho da FIA, com conclusão do estudo para o final do ano. Depende do quantitativo dos elementos que geraram o desequilíbrio para chegar à conclusão do que é preciso para recompor o reequilíbrio, prorrogação ou não dos contratos, redução da tarifa, inclusão e exclusão de obras. O Deputado Douglas indagou se é o Governo Estadual ou também depende do Governo Federal, a decisão da prorrogação dos contratos, no caso do resultado dos estudos houver informações de que é necessária a prorrogação para o reequilíbrio econômicofinanceiro; se os aditivos tiveram a anuência do Governo Federal à época; qual o valor jurídico dos aditivos e; no caso de uma renegociação em que se discuta a prorrogação, se teria que ter o aval da Assembleia Legislativa. O Dr. Júlio esclareceu ser necessária a anuência do Governo Federal e este concordou com os aditivos. Está sendo discutida judicialmente a nulidade dos contratos pela quebra do princípio da modicidade da tarifa e depende da prova pericial da FIA para saber se são nulos ou não e a Dra. Ana Elisa, Procuradora-Chefe do Núcleo Jurídico da Administração, respondeu à última questão esclarecendo não ter necessidade da autorização da Assembleia na decisão da prorrogação. O Deputado Douglas solicitou oficiar ao DER cópia dos estudos que já foram produzidos. Com a palavra o Deputado Artagão indagou qual é o prazo legal em

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1028

FLS.
CPI PEDÁGIO

relação à suspensão das ações; se todas as ações de autoria do DER ou do Estado contra as concessionárias foram suspensas. O Dr. Júlio Zem informou que o prazo previsto no Código de Processo Civil é de 180 dias, podendo ser prorrogados e que a maior parte das ações foi julgada desfavoravelmente ao Estado, a ação de nº 7929 está suspensa e informou não estar com o levantamento exato. O Deputado Artagão sugeriu obter a informação oficial da situação das ações e indagou se procede que o cupom entregue nas praças de pedágio não teria valor fiscal e qual a forma de controle que o Estado executa em não havendo valor fiscal dos recibos. A Dra. Ana Elisa informou que o DER é o responsável pela fiscalização e o controle é feito pelos técnicos, através dos relatórios encaminhados pelas concessionárias. Com relação á questão da fiscalização tributária o Dr. Júlio informou ser de competência dos Municípios para o controle do ISS. O Deputado Artagão questionou por quem foi contratado, qual o valor e quem pagou o Relatório da Fundação e porque o Relatório do Tribunal de Contas não teve valor para mediar a avaliação que o Estado necessita. O Dr. Julio esclareceu que a FIA foi contratada pelo DER, pelo valor em torno de R$ 4 milhões de reais e que o Relatório do Tribunal de Contas do Estado e da União estão sendo considerados nesse estudo. Após, o Deputado Bernardo Carli indagou em qual Vara e qual esfera da justiça tramita a ação 7929; qual estratégia que a PGE tem trilhado nas tratativas junto às concessionárias; e numa eventual rescisão contratual, caso o resultado do estudo entender que não foram cumpridas todas as metas estabelecidas, qual seria o ônus para o Estado e se existe a previsão contratual. O Dr. Júlio informou que tramita na 2ª Vara Federal de Curitiba; que as negociações com as concessionárias são feitas diretamente no DER, esclarecendo que o trabalho da PGE restringe-se a orientação e atuação jurídica; no caso do não cumprimento de alguma cláusula contratual, será necessário verificar quais as penalidades e sanções aplicáveis e por fim respondeu que existe previsão contratual. Pela ordem o Deputado Douglas Fabrício deixou registrado que a CPI deve solicitar informações detalhadas, junto ao DER, sobre a forma da contratação da FIA. Com a palavra o Deputado Wilson Quinteiro que questionou sobre a visão da Procuradoria quanto à pretensa ou suposta possibilidade no caso concreto da quebra dos contratos de forma administrativa e previsão de indenização; na ação 7929, a perícia foi contratada dentro do processo judicial ou pelo DER apenas como perícia para avaliação administrativa; solicitou ao procurador o nome do perito judicial ou instituição indicada para o processo; qual a posição das procuradorias dos municípios onde tem praças de pedágio; se houve questionamentos, informações dos municípios sobre o ISS e para finalizar, indagou se existe alguma ação que está na competência da Justiça Estadual na questão do pedágio, solicitando à Procuradoria que forneça à CPI, o número das ações, os temas, e o estado de cada processo. O Dr. Júlio esclareceu, enquanto procurador, que o grande problema na questão dos pedágios surgiu pelas alterações que foram feitas no

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 103

FLS. 1
CPI PEDÁGIO

contrato original, sem estudo técnico adequado; que é possivel fazer a adequação do eventual desequilibrio de maneira administrativa; que a FIA é assistente técnica do Estado na ação 7929 para auxiliar o Estado na realização da perícia judicial e também para ajudar na construção de uma solução administrativa para a questão. Foi designado a FIP como instituição da perícia; informou não ter conhecimento sobre as procuradorias municipais e por fim esclareceu ao Senhor Deputado que existem várias ações na Justiça Estadual, dentre elas a ação do contorno de Campo Largo. O Deputado Wilson Quinteiro reforçou a solicitação à Procuradoria e ao Relator desta Comissão sobre as ações civis públicas, para que a CPI tenha conhecimento dos limites de eventuais ações transitadas em julgado para não incorrer ao erro. O Senhor Presidente registrou e agradeceu a presença do Deputado Tercilio Turini e Elton Welter, passando a palavra ao Deputado Kielse, que indagou o porque que o Governo do Estado não tomou as medidas necessárias para o reequilibrio econômico-financeiro, dadas as orientações dos Tribunais de Contas do Estado e da União e ainda autorizou mais dois aumentos, sugeriu a solicitação da presença da FIA para prestar informações preliminares à CPI, antes da conclusão do estudo. O Dr. Júlio respondeu que a determinação do Tribunal de Contas da União foi o reestabelecimento do equilibrio dos contratos, mas não disse qual, e através do trabalho da FIA será apontado, se for o caso, qual é o desequilibrio. O Deputado Nereu Moura indagou se existe aditivo para as obras de Campo Largo e Medianeira a Matelândia, e o Dr. Júlio esclareceu que foram feitas autorizações do diretor-geral do DER para realização das obras. Com a palavra o Deputado Alceu Maron que indagou a respeito do conflito de competência e até que ponto o Poder Judiciário já dirimiu essa questão e oportunizou ao Dr. Júlio esclarecer os motivos do desligamento do cargo de Procurador-Geral do Estado. O Dr. Júlio esclareceu que a definição da competência depende da natureza da causa, mas em geral, a competência é da justiça federal e com relação ao seu desligamento, foi por motivo pessoal. A seguir, o Deputado Péricles de Mello fez a leitura do parecer do Tribunal de Contas, página vinte e vinte e dois, fez um breve comentário sobre seu estudo; perguntou à procuradoria a opinião sobre essa leitura; se não houve interesse em estudar a gênese do contrato e se a procuradoria poderia tomar uma medida unilateral e fazer a encampação. O Dr. Júlio esclareceu que para se ter a conclusão adequada, é preciso ter os estudos técnicos e a ação 7929 discute as questões levantadas pelo relatório do Tribunal de Contas e que a Procuradoria poderia tomar medidas unilaterais e em sua opinião, talvez a encampação não fosse a melhor alternativa. Após, o Deputado Adelino Ribeiro solicitou a opinião ao Dr. Júlio sobre a quebra de sigilo fiscal e bancário das empresas e foi respondido que não sabe se a quebra do sigilo vai ter resultado positivo e para que finalidade seja necessária, mas respeita a decisão da CPI. Para finalizar a oitiva

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1044

FLS.
CPI PEDÁGIO

do Ex-Procurador-Geral do Estado, o Senhor Presidente questionou qual o motivo da suspensão de todas as ações que estão na justiça; se procede à informação que o Governo determinou que fossem avocados os processos referentes ao pedágio num núcleo especifico da Procuradoria-Geral do Estado e como a PGE está tratando o assunto da recusa da suspensão por mais 180 dias das ações do pedágio determinado pelo Supremo Tribunal de Justiça. O Dr. Júlio esclareceu que a suspensão teve por objetivo a tentativa de se chegar a uma solução amigável para equacionamento da questão, que procede a informação de o Governo avocar os processos e que os processos com pedidos de suspensão indeferidos, voltaram a tramitar normalmente. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Ex-Procurador-Geral do Estado e convida o segundo depoente, o Dr. Sérgio Botto de Lacerda, Procurador-Geral do Estado no periodo do segundo mandato do Governador Roberto Requião, para fazer sua explanação. O Dr. Sérgio iniciou sua fala fazendo um breve levantamento sobre a questão do pedágio, sobre o deferimento das medidas liminares na primeira ação ajuizada na 1ª Vara Federal de Curitiba e os aditivos de 2000 e 2002. Explicou sobre a questão da taxa interna de retorno – TIR, as ações ajuizadas sobre a taxa aplicada e sobre a ação 7929 que pede a nulidade dos aditivos. O Senhor Presidente abriu espaço para as indagações e solicitou a opinião a respeito do periodo de 18 meses de redução da tarifa em 50%, se a redução das obras não deveria ser, no máximo, pelo mesmo periodo. O Dr. Sérgio esclareceu que esta questão está na petição inicial da ação 7929, fez a leitura da petição. Na sequência, o Deputado Nereu Moura indagou se o Governo Estadual, em 2005, poderia ter reduzido as tarifas administrativamente e se, em sua opinião, houve crime por parte das concessionárias e das autoridades do Estado. O Dr. Sérgio comentou que o Estado tem um poder de autotutela, mas é um ato de imprudência fazê-lo, tendo diversas ações judiciais e não cabe a ele afirmar se houve crime. Com a palavra o Deputado Douglas Fabricio que solicitou informações sobre as ações ajuizadas e qual a sugestão que o Procurador daria à CPI para concluir os trabalhos. O Dr. Sérgio informou que há várias ações, mas as importantes se resumem na 7929 e a ação da TIR, ações estas que o Estado busca vencer. Esclareceu que a Procuradoria está fazendo a sua parte, ajuizando as ações e, por opinião pessoal, o Estado do Paraná está sendo penalizado com a omissão da União Federal, pois as rodovias são federais. Após, o Deputado Alceu Maron concordou com a opinião do Senhor Procurador, afirmando que não pode passar ao agente delegado toda a responsabilidade do agente originário que é a União Federal. Com a palavra o Deputado Péricles, solicitou sugestões de que providências devem ser tomadas para cobrar da União, indagou sobre as ações e falou sobre a questão da gênese do contrato. O Dr. Sérgio afirmou que a União Federal desenvolveu muito no aspecto de concessão de rodovia e ela deve participar ativamente na justiça; esclareceu sobre as ações 7929 e a TIR e explicou que a União participou do convênio de delegação e após

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 105

FLS.
CPI PEDÁGIO

a assinatura dos contratos o Paraná ficou isolado na Federação. O Deputado Alceu Maron indagou se algo impede a União Federal de rescindir o convênio e o Dr. Sérgio respondeu negativamente. Após o Deputado Kielse indagou se existe uma forma de ação conjunta da Procuradoria, de orientação técnica ao Governo do Estado, ao DER, para que seja devolvida a concessão ao Governo Federal e o Dr. Sérgio esclareceu que a Procuradoria, à época, orientava o Governo com bastante intensidade. O Deputado Douglas Fabrício questionou porque o Governador não devolveu a concessão à União e, no caso, se teriam que indenizar as concessionárias. Foi esclarecido que, naquele momento, a decisão era política e as ações ainda estavam iniciadas e davam a entender que teriam uma tramitação rápida e não tem indenização. Com a palavra o Deputado Artagão que citou a demora das decisões judiciais e de que forma caberia alguma provocação para tentar promover a celeridade, tendo em vista fazer cumprir as obrigações até o término do contrato em 2022. O Dr. Sérgio informou que seria possível se as ações não tivessem sido suspensas a pedido do Estado e também questionou se a União Federal foi ouvida sobre essas suspensões. Após, o Deputado Bernardo Ribas Carli indagou sobre a troca do fluxo de investimentos de obras sem aditivos e qual seria o posicionamento para encaminhamento por parte da CPI. O Dr. Sérgio explicou que não entendeu, pois é um contrato e os documentos devem ser requisitados por esta Comissão. O Deputado Artagão indagou se a CPI pode provocar o cancelamento da suspensão das ações e o Dr. Sérgio respondeu positivamente. O Deputado sugeriu solicitar informações ao Estado, à SEIL, ao DER, à Procuradoria sobre o objetivo da suspensão das ações. O Senhor Presidente agradeceu a participação do Procurador e concedeu-lhe a palavra para considerações finais. O Dr. Sérgio Botto de Lacerda agradeceu e colocou-se à disposição desta CPI. Na sequência, o Senhor Presidente colocou em discussão e votação os requerimentos lidos na sessão anterior: 1 –
Requerimento do Deputado Douglas Fabrício, que requer o envio de ofício a Secretaria de Infraestrutura e Logística e Departamento de Estradas e Rodagem, solicitando cópia do estudo de viabilidade do Anel de Integração, efetuado pelo Governo e pelo Consórcio Cogito/Engefoto - Aprovado. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Adelino Ribeiro, que requer a convocação dos senhores: Alexandre Antônio dos Santos, Homero Figueiredo Lima, José Antônio B. Pereira, Nagib Georges Fattouch e Paulo Roberto Incott para prestar esclarecimentos à CPI dos Pedágios
- Aprovado. Requerimentos aprovados em regime de urgência. 1 – Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro, com o apoiamento da maioria dos membros, requer que todas as requisições, solicitações de documentos, definições de data de oitivas de depoentes, necessidade de realização de sessões extraordinárias, sessões fora da comarca de Curitiba, e demais procedimentos investigatórios sejam

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1062

FLS.
CPI PEDÁGIO

previamente deliberados por esta Comissão, nas sessões públicas ordinárias - Aprovado. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Alceu Maron Filho com apoiamento da maioria dos membros, requer que a Presidência e a Relatoria informem a listagem de todos os documentos que foram recebidos e catalogados pela CPI até o presente momento e, daqui para frente, informem idêntica listagem, atualizada, em cada sessão pública ordinária colegiada. Após, o Senhor Presidente procedeu à leitura dos Requerimentos que serão colocados em votação na próxima sessão. 1 – Requerimentos de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli 1.1 - Requer a convocação de Vera Beznos e 1.2 – Requer a convocação de Djama Rocha M. Pereira, para oitiva perante a CPI do Pedágio. 2 – Requerimento de autoria do

Deputado Alceu Maron que requer a convocação de Joel Larocca Júnior para oitiva perante a CPI do Pedágio. Para finalizar, ficou acordado o convite dos senhores Alexandre Antônio dos Santos, Homero Figueiredo Lima, José Antônio B. Pereira, Nagib Georges Fattouch e Paulo Roberto Incott e da Procuradora-Geral do Estado, Dra. Jozélia Nogueira para a próxima sessão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 9ª Reunião Ordinária

Aos dezessete dias do mês de setembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Nereu Moura; Péricles de Mello, Bernardo Ribas Carli e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente, Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, dispensou a leitura da Ata da 8ª Reunião Ordinária, a pedido do Deputado Nereu Moura. Após, o Deputado Nelson Luersen agradeceu a presença de todos, informando a presença dos auditores do Tribunal de Contas do Estado do Paraná e da Procuradora-Geral do Estado, Dra. Jozélia Nogueira. O Deputado Adelino Ribeiro, propositor do convite aos senhores

Auditores, esclareceu ser importante ouvir os servidores que realizaram a investigação feita pelo Tribunal de Contas para contribuir com os trabalhos da CPI. Após, o Senhor Presidente convidou o Dr. Homero Figueiredo Lima, ex-servidor do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, para se fazer presente à Tribuna e esclarecer o trabalho realizado pelo referido Tribunal. O Senhor Homero iniciou sua

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 107

FLS.
CPI PEDÁGIO

explanação mencionando o trabalho realizado pela Auditora do Tribunal de Contas. Em seguida, o Deputado Nelson Luerson concedeu espaço aos senhores deputados para que fizessem comentários ou indagações. Com a palavra o Deputado Péricles de Mello que indagou por qual motivo, não tinha como o Governo apresentar uma proposta orçamentária clara para o pedágio e porquê achou a suspensão das ações uma medida salutar. O Dr. Homero esclareceu que o grande mal da licitação foi o desequilíbrio posterior e atacar o contrato desde o início inviabiliza a resolução do problema. Com relação à suspensão respondeu que no início foi salutar, pois parecia que o Estado iria pressionar a Concessionária, diante do Relatório do Tribunal de Contas que apontava um grande desequilíbrio. Com a palavra o Deputado Douglas Fabricio que, na condição de Relator, informou ter vários questionamentos e estes serão respondidos na sequência pelo Dr. Homero: 1- se quando realizados os termos aditivos em 2000 e 2002 foram contratados pareceres, estudos pelo DER para esse trabalho; Resposta afirmativa do depoente; 2 – quem realizou os estudos técnicos na época. Resposta: foi um engenheiro e um economista, cujos nomes constam no relatório; 3 – os termos aditivos firmados estão vigentes ou foram anulados pelo Judiciário. Resposta: estão vigentes e foram alterados por uma Ata de reunião nº 17 de 2005; 4 – se foi levado em consideração, pela Comissão de Auditoria do Tribunal de Contas, os termos aditivos para a realização dos cálculos realizados. Resposta: não considerou os aditivos, porque eles desequilibraram a relação entre os encargos da empresa; 5 – na opinião do Dr. Homero, porque os governadores não declararam nulos os aditivos. Resposta: por incompetência e covardia do Poder Público; 6 - na opinião do Dr Homero, porquê a União, em todos esses anos, arrecadou impostos e não investiu nas rodovias. Resposta: a União não tem nada a ver com a concessão, pois delegou as rodovias para o Estado, a pedido do próprio Estado; 7- considerando que existe ação judicial que discute se os termos aditivos seriam nulos ou não, se o TCE pode desconsiderá-los. Resposta: o TCE, a Assembleia e o Estado do Paraná podem desconsiderar, por não haver decisão judicial; 8 – Qual o prejuízo que o Estado, o contribuinte paranaense teria para pagar se os aditivos fossem anulados. Resposta: prejuízo nenhum; 9 – quais os dados utilizados para os cálculos, feitos pelo Tribunal de Contas do Estado, no Relatório Final da empresa Ecocataratas, os demonstrativos financeiros realizados ou os dados da proposta. Resposta: usando os dados da concessionária, para fazer o equilíbrio; 10- se as ações judiciais das concessonárias que discutem o reequilíbrio dos contratos foram levadas em consideração. Resposta: todas as ações foram objetos de análise e mencionadas no relatório; 11 – e se elas ganharem na justiça. Resposta: a situação atual, para o Lote 3, é favorável ao Estado; 12 – E se perder. Resposta: pode acontecer, mas em sua opinião, é improvável; 13 – A Ecocataratas possuía em 2004, um contrato preliminar

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 108

FLS.
CPI PEDÁGIO

que reduziu as tarifas de pedágio em 30%, para reequilíbrio foi composta uma comissão paritária, se essa redução foi reequilibrada. Resposta negativa do depoente, informando que a proposta de redução também foi um ato unilateral; 14- se a Ata nº 17 foi levada em consideração para o relatório. Resposta: foi levada em consideração no sentido de existência, desconsiderada na medida em que se desequilibra o contrato e 15 – se existe uma ação judicial que discute a situação, no caso do reequilíbrio dos 30%, que foi composta a Comissão Paritária e teve a Ata. Resposta: a principal ação judicial envolvendo o Estado e a Ecocataratas é o processo que o Estado pede anulação dos aditivos. Com a palavra o Deputado Nereu Moura fez os questionamentos a seguir, respondidas pelo Dr. Homero. 1 – quais são as empresas terceirizadas que contratam funcionários do DER. Resposta: na época em que esteve no DER o nome da empresa era Progresso; 2- a obra do contorno de Campo Largo deveria estar respaldada por aditivo, ou pode ser simples autorização do DER. Resposta: é necessário fazer um aditivo. A seguir, o Deputado Kielse questionou o Dr.

Homero. 1 - qual seria sua decisão dentro do Plenário, se fosse Conselheiro do Tribunal de Contas. Resposta: se existe irregularidade lesiva ao interesse público, o responsável deve ser condenado. 2 – se esta Casa, os Tribunais de Contas do Estado e da União, poderia solicitar a intervenção das concessionárias, visto conseguir demonstrar em números o reequilíbrio do contrato. Resposta: se devidamente demonstrado, em tese, poderia. Com a palavra o Deputado Adelino indagou ao Dr. Homero. 1 – se a postergação das obras foi acertada na reunião realizada em 2005, ou consta em algum aditivo firmado anteriormente. Resposta: nessa reunião e nos aditivos anteriores. Os três aditivos, 2000; 2002 e a Ata da reunião de 2005 alteraram o contrato; 2 – se a mudança da taxa de retorno trouxe desequilíbrio. Resposta: o Estado teve três opiniões distintas a respeito de qual é o critério para equilibrar o contrato. O relatório deixa claro qual é o critério objetivo, é a TIR sem financiamento; 3 – quando foi acertado o aumento da taxa de retorno. Resposta: no aditivo de 2000, passou a ser a taxa com financiamento. Após, o Deputado Bernardo Ribas Carli fez as seguintes indagações: 1 – em relação aos relatórios do TCE, quais seriam os próximos passos dentro do Tribunal. Resposta: o lote 03 já poderia ir a julgamento; 2 - qual é a ilegalidade da Ata nº 17. Resposta: desequilibra o contrato. Com a palavra o Deputado Elton Welter questionou se, dentro do estudo feito, existem fundamentos jurídicos para decretar a nulidade dos contratos e o Dr. Homero afirmou que é possível declarar a nulidade dos aditivos. O Deputado Péricles de Mello indagou ao Dr. Homero. 1 - pela auditoria do TCE, reduzir-se-ia a tarifa em 30%, no Lote 03, ou investimento de R$ 300 milhões de reais. Resposta: o Dr. Homero afirmou que esse valor foi calculado em dezembro de 2010, hoje seriam aproximadamente R$ 350 milhões de reais; 2 – do ponto de vista jurídico, qual seria a diferença para ação do

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 109

FLS.
CPI PEDÁGIO

Estado, entre o parecer assinado por técnicos do Tribunal e um parecer consolidado pelos Conselheiros. Resposta: a decisão do Tribunal é dado pelos Conselheiros e estes tem o poder dado pela Constituição do Brasil e do Paraná de determinar que o Estado anule os contratos. 3 – no parecer consta que a lei de licitação, que deve ser fiscalizada pelo Tribunal de Contas, não foi respeitada no caso dos aditivos. Resposta: o Tribunal falhou na fiscalização e que os três aditivos são nulos, não deveriam produzir os efeitos que produzem. O Dr. Homero teceu comentários a respeito da eleição para Conselheiro do Tribunal de Contas e em seguida, o Deputado Artagão Júnior esclareceu que deve haver respeito com os Poderes constituídos. O Deputado Alceu Maron repeliu as afirmações do depoente, que colocou o Poder Legislativo como covarde e de que este Poder está mancomunado com o Poder Executivo, Judiciário e Tribunal de Contas para a escolha de Conselheiro. Informou que a CPI do Poder Legislativo quer investigar o Pedágio com seriedade e democracia. O Deputado Douglas Fabricio comentou sobre o respeito à democracia e ao crivo do voto. Com a palavra o Deputado Wilson Quinteiro que, em respeito a esta Casa e em especial à esta Comissão, chamou à ordem os trabalhos desta CPI. Esclareceu que estão sendo evidenciados os convites e não as convocações. Percebeu que os depoimentos estão caminhando para o subjetivismo, comprometendo a riqueza da informação que o depoente traz, portanto, propôs a esta Comissão objetividade nas indagações e, por condução do Presidente, nas respostas. A objetividade se faz necessária para a elaboração do relatório e consequentemente solucionar e beneficiar o equilíbrio na questão do Pedágio. O Senhor Presidente fez breve comentário sobre o cargo de Conselheiro do Tribunal de Contas e convidou o auditor Alexandre Antônio dos Santos para fazer sua explanação. O depoente deu início explicando sobre o que é auditoria e sobre as questões priorizadas para o relatório. O Senhor Presidente abriu espaço aos comentários ou indagações. Deu início o Deputado Alceu Maron com as indagações: 1 – se, mediante os estudos feitos, o contrato original assinado em 1998 foi espelho do edital lançado. Resposta afirmativa; 2 – com a afirmação de que o contrato está desequilibrado, qual outro fator, fora a TIR, teria desequilibrado o contrato. Resposta: a TIR não desequilibra; ela mostra o desequilíbrio, conforme apresentou, com o auxílio de slides. O Deputado Douglas Fabricio indagou ao Dr. Alexandre: 1 - se seria simples acabar com os aditivos, tendo em vista que desde 1998 até hoje ninguém o fez. Resposta: tem que ter ousadia para enfrentar essa situação, por ser uma decisão extremamente pesada; 2 - uma das bandeiras do Governador Requião foi "pedágio abaixar ou acabar", não tomou a decisão radical de acabar, talvez, porque os precatórios para o Estado seriam maiores do que a situação enfrentada hoje. Resposta: talvez; 3 – o que afetou o equilíbrio dos contratos foi a redução das tarifas em 50%. Resposta afirmativa; 4 – as concessionárias alegam que a redução em 50%

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1107

FLS.
CPI PEDÁGIO

afetou a condição de financiamento do negócio. Resposta: não há registro nesse sentido; 5- se foi considerado no Relatório que, o reajuste dado com desconto, em torno de 30%, para ônibus e caminhões e que, segundo as concessionárias, afetou a receita prevista e desequilibrou o contrato. Resposta: foi considerado. 6 – se o volume de veículos faz diferença no equilíbrio econômico financeiro. Resposta: faz diferença no equilíbrio financeiro real do negócio, mas não faz na relação contratual. 7 – se os custos da concessionária são levados em consideração. Resposta afirmativa. 8 – como são medidas as obras realizadas pelas concessionárias, quais os valores aplicados e se devem estar previstas na proposta do edital de licitação. Se existe uma tabela de preço do DER e se o Tribunal teve acesso aos quantitativos empregados nas obras para a realização do cálculo. Resposta: responder às questões só seria possível se existissem os projetos executivos das obras; o DER tem poucos trechos com laudo de recebimento de obra. Na sequência o Deputado Péricles de Mello indagou ao Dr. Alexandre. 1 – se a razão da diferença apontada na tarifa, pelo Tribunal de Contas, é a comparação entre TIR com financiamento e sem financiamento. Resposta: o desequilíbrio é apontado na TIR. 2 – se o Poder Judiciário não anular os aditivos, se o estudo continua valendo. Resposta afirmativa. O Dr. Alexandre explicou que os contratos estão sendo cumpridos, nos termos da Ata 17, de 2005. 3 – a tarifa só poderá ser reduzida se o Poder Judiciário der ganho de causa para o Estado na anulação dos aditivos. Resposta afirmativa, se a questão for judicializada até o fim. 4 – A auditoria do TCE estabelece que deva haver ou uma redução da tarifa em 30% ou um investimento suplementar de R$ 300 milhões de reais, a valores de 2010, qual seria o valor aproximado para hoje. Resposta: Aproximadamente 20% a mais. O Dr. Alexandre comentou sobre a situação econômica da Viapar. O Deputado Kielse convidou o senhor auditor para participar da força-tarefa da Procuradoria da República, o qual foi recusado, mas não vê obstáculos em colaborar permanentemente com a CPI. Com a palavra o Deputado Artagão Júnior que indagou ao Dr. Alexandre sobre: 1 – se a decisão judicial foi exclusivamente de retomadas das tarifas ou se ensejou também o primeiro aditivo realizado. Resposta: foi retomada a tarifa e a questão dos investimentos ficou prejudicada. 2 – se o aditivo não foi referendado pelo Poder Judiciário. Resposta negativa. 3 – que tipo de garantia, se existir, o Estado tem sobre o cumprimento dos contratos. Resposta: o contrato não traz garantia. Após, o Deputado Wilson Quinteiro registrou a importância do depoimento do Dr. Alexandre e a objetividade das indagações dos Deputados. Enalteceu que, com respostas precisas e com absoluto equilíbrio, a CPI alcançou um dos pontos mais altos. O Deputado Bernardo Carli cumprimentou o Dr. Alexandre pela explanação técnica e agradeceu ao Presidente Artagão de Mattos Leão pelo auxílio em contribuir com os trabalhos da CPI. O Deputado Nereu Moura sugeriu à CPI que as pessoas que vierem depor sejam convocadas, para que possam fazer o termo de juramento. O Deputado Nelson

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 111

FLS.
CPI PEDÁGIO

Luersen convidou a Senhora Procuradora para fazer sua explanação e solicitou-lhe que fizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. Com a palavra o Deputado Kielse, propositor do convite, esclareceu o motivo da solicitação da presença. A Dra. Jozélia iniciou a fala esclarecendo a questão complexa do pedágio. O Senhor Presidente deu início às indagações, questionando sobre: 1 – em 2008, em entrevista à CBN, a Dra. Jozélia informou que as concessionárias de pedágio desejavam fazer alterações nos contratos e promover acordos, quais seriam as alterações e os acordos. Resposta: algumas concessionárias alegavam desequilíbrio no contrato, acabou em ação judicial, considerando esta, haver necessidade de reequilíbrio. 2 – se pretende tomar alguma medida, como Procuradora-Geral do atual Governo, obedecendo ao acórdão 346 de 2012 do Tribunal de Contas da União. Resposta negativa, a competência é do DER. 3 - se pode afirmar que há desequilíbrio em desfavor do Estado e dos usuários nas concessões. Resposta negativa, por falta de conhecimento técnico. O Senhor Presidente passou a palavra ao relator e informou que a CPI solicitou cópia do estudo da FIA para anexar à CPI. O Deputado Douglas Fabrício questionou sobre: 1 – se o equilíbrio econômico financeiro dever ser mantido ao longo da vigência do contrato ou durante determinado período. Resposta: Deve ser mantido durante todo o período. 2- quais as formas de se manter o equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão. Resposta: constante avaliação das necessidades das obras. 3 - se é possível, em um processo judicial, as partes requererem a suspensão da ação. Resposta afirmativa. 4 – se existe ilegalidade de um processo judicial ficar suspenso por mais de 180 dias. Resposta negativa, desde que seja justificado o motivo. 5 – se as ações estão suspensas pelo atual Governo. Resposta afirmativa. 6 – se faltou coragem aos governantes em tomar a atitude de anular o contrato. Resposta negativa. 7 – se a União não tem mais responsabilidade sobre as rodovias pedagiadas. Resposta: a União deveria acompanhar e fiscalizar os acontecimentos, porque as rodovias são federais. 8 – qual é a garantia do Estado, caso não haja o cumprimento das obras. Resposta: não tem conhecimento técnico para a resposta. O Senhor Relator solicitou a resposta por escrito. Com a palavra o Deputado Alceu Maron indagou sobre: 1- quais as medidas que o Estado poderá tomar judicialmente se, eventualmente, houver um calote. Resposta: todo contrato tem garantia e será executada. 2 – uma vez decidido pelo Poder Judiciário que não seja o caminho chegar ao faturamento da empresa, se o Estado cogita uma ação regressiva contra os agentes públicos que contrataram as empresas de pedágio. Resposta afirmativa e a Procuradoria tem a obrigação legal de buscar o ressarcimento. Após, o Deputado Artagão Júnior questionou sobre: 1 – se a decisão unilateral seria uma decisão inteligente no momento. Resposta negativa, a melhor decisão seria a judicial; 2 – se seria temerária uma decisão unilateral, do ponto de vista da Procuradoria,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1124

FLS.
CPI PEDÁGIO

proposta pelo Executivo ou outra entidade com competência. Resposta: a Procuradoria orienta o administrador público a tomar a decisão mais ponderada: ou acordo amigável ou a ação judicial. Com a palavra o Deputado Nereu Moura indagou sobre 1 – se, em sua opinião, o Governador Requião errou em não ter tentado buscar um acordo amigável para diminuir a tarifa. Resposta: O Governador tomou uma decisão coerente, a decisão tomada juridicamente. 2 – se o motivo da saída da Procuradoria, à época, esteve relacionado com o pedágio. Resposta negativa. 3 – porque o Governo não adota o relatório do TCE e do TCU para orientações. Resposta: o Estado está avaliando todos os estudos. Na sequência, o Deputado Péricles de Mello questionou a Dra. Jozélia sobre: 1 – se o Estado do Paraná, em algum momento da história do pedágio, solicitou o apoio da União; 2 – Por que deixou a assessoria do DER e qual o encaminhamento atual como Procuradora-Geral na questão do pedágio. Respostas: 1 até 2007 houve a participação do TCU; 2 – saiu do DER por ter sido convidada a ser Procuradora-Geral em Foz do Iguaçu. 3 – porque, no momento em que a ação chegou à fase pericial, o Governador do Estado fez a suspensão. Resposta: suspendeu para que o resultado do julgamento seja bom para todos e para o interesse público. O Deputado Péricles insistiu na mesma questão e a Senhora Procuradora informou que os Governadores tomaram decisões, orientadas pelos procuradores-gerais com base na constitucionalidade e legalidade, e devem ser respeitadas. O Deputado Douglas Fabricio sugeriu que, no depoimento do Secretário Pepe Richa, também esteja presente o Núcleo Jurídico da Administração da Procuradoria-Geral de Justiça para possíveis questionamentos, a qual foi acatada pelo Deputado Nelson Luersen. Com a palavra o Deputado Kielse indagou à Dra. Jozélia qual seria sua posição se fosse Governadora do Estado e esta se permitiu em não responder à questão. O Deputado Adelino perguntou se o Governador atual mantém diálogo com as empresas e a Senhora Procuradora afirmou que o Governo aguarda o término do estudo da FIA para tomar as decisões, mas não parou de discutir, de ouvir e de discordar. Após o Deputado Bernardi Carli informou acreditar que as negociações estão caminhando, pois foi anunciada uma duplicação no trecho Guarapuava-Relógio. O Senhor Presidente indagou se é possível o Estado ingressar com uma medida cautelar, requerendo depósito em juízo do valor excedente dobrado no pedágio, dados esses que já são apurados pelos Tribunais de Contas do Estado e da União e caso a FIA também confirme. A Dra. Jozélia respondeu que essa questão deve ser estudada juridicamente. Após, o Senhor Presidente colocou em discussão e votação os requerimentos lidos na sessão anterior. 1 – Requerimentos de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli 1.1 - Requer a convocação de Djama Rocha M. Pereira – Aprovado e 1.2 – Requer a convocação de Vera Beznos, para oitiva perante a CPI do Pedágio – Aprovado. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Alceu Maron que requer a convocação de Joel Larocca Júnior para oitiva perante a CPI do Pedágio -

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 113

FLS.
CPI PEDÁGIO

Aprovado. Requerimento de autoria do Deputado Nelson Luersen, que requer a criação da subcomissão a ser denominada Contorno de Campo Largo, fixando como missão para a mesma investigação, fiscalização, serviços de dados, informações relativas ao custo das obras do Contorno de Campo Largo – Retirado pelo autor. Passou à leitura dos Requerimentos a serem votados na próxima sessão. 1 – Requerimento de autoria do Deputado

Wilson Quinteiro que requer a convocação de João Chimizazzo Neto para oitiva perante a CPI. 2

– Requerimento de autoria do Deputado Kielse que solicita a oitiva dos ex-procuradores do Estado do Paraná, Dr. Luiz Carlos Caldas, Dr. Joel Geraldo Coimbra, Dra. Márcia Carla Pereira

Ribeiro. Para finalizar, ficou acordada a convocação dos senhores Djama Rocha M. Pereira, Vera Beznos e Joel Larocca Júnior para a próxima reunião. O Deputado Nereu Moura sugeriu colocar na pauta da próxima reunião a possibilidade de fazer duas sessões por semana. Após, foi aprovado o roteiro das Sessões Extraordinárias. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 10ª Reunião Ordinária

Aos vinte e quatro dias do mês de setembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Nereu Moura; Péricles de Mello, Bernardo Ribas Carli e Artagão de

Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse e Jonas Guimarães, Suplentes e Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, agradecendo a presença de todos e à receptividade na realização da Sessão Extraordinário no Município de Jacarezinho. Após, passou à leitura da Ata da 9ª Reunião Ordinária. O Deputado Adelino Ribeiro requereu a dispensa da leitura da Ata a qual, colocada em votação, foi aprovada. O Deputado Wilson Quinteiro destacou a importância do deslocamento desta CPI ao Município de Jacarezinho pelo fato de ter sido a primeira praça de pedágio do Paraná, tendo em vista que o diálogo e a busca de informações são necessários para um bom desempenho dos trabalhos. Após, o Senhor Presidente convidou o Senhor Djalma Rocha Pereira, para se fazer presente à Tribuna e solicitou-lhe que fizesse a leitura e

DIRETORIA LEGISL...
Pág. 114

FLS.
CPI PEDÁGIO

assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. O Deputado Bernardo Ribas Carli, propositor do convite, solicitou os esclarecimentos do depoente, tendo em vista a sua participação nos estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação do Programa de Concessão no Paraná. O Senhor Djalma iniciou sua explanação, com auxílio de slides, esclarecendo sobre a decisão do governo em idealizar um programa de concessões rodoviários; sobre o processo licitatório em que o Consórcio Cogito e Engefoto foram vencedoras e sobre a situação vigente, à época, dos estudos, contratados pela Secretaria dos Transportes junto ao Instituto Bonilha. Após, o Senhor Djalma passou a palavra à Senhora Vera Beznos para comentar sobre os resultados desses estudos. A senhora Vera, também com auxílio de slides, prestou informações sobre uma pesquisa de opinião, contratada pela Secretaria dos Transportes, e seus objetivos. Também esclareceu sobre a estruturação do programa, em que foram realizados estudos de estrutura tarifária e pedagiamento, de avaliação das obras e dos serviços e outros eventuais encargos das concessões. O Senhor Djalma, novamente com a palavra, explicou que a fase que antecedeu a cobrança de pedágio, chamada de "trabalhos iniciais", envolvia as ações para permitir uma condição mínima de circulação segura nas rodovias. Dando continuidade, explicou sobre a fase denominada "trabalhos ao longo da concessão"; que aconteceu após o início de arrecadação; e suas etapas, nas quais envolvem as obras de recuperação estrutural. Comentou sobre o contrato dos projetos básicos, em que foram realizados levantamentos que permitiram calcular quantitativos. O Deputado Péricles de Mello solicitou explicações sobre como se chegou ao valor da tarifa e sobre a TIR e a Senhora Vera, através de slides, demonstrou a metodologia usada para o cálculo da tarifa e o estudo realizado para a definição da Taxa Interna de Retorno – TIR. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen agradeceu a presença dos senhores Djalma Rocha Pereira e Vera Beznos e do Deputado Jonas Guimarães, Suplente desta Comissão. Dando início às indagações, o Senhor Presidente questionou se, como cidadãos, acreditam que as concessionárias estão cumprindo com o que foi proposto pelo estudo realizado. O Senhor Djalma respondeu não poder afirmar. Na sequência o Deputado Artagão Júnior questionou sobre quais foram os dias da semana que foi realizada a contagem de fluxo e se existiram outras pesquisas de opinião. Foi respondido que usualmente a contagem não se faz no final de semana e que desconhece outras pesquisas. O Deputado Kielse indagou sobre a existência de prestação de serviço da empresa junto ao Estado e, se afirmativo, qual a finalidade. O Senhor Djalma informou que a Engefoto tem um contrato com o DER com a finalidade de apoiar a fiscalização na ECONORTE, conforme o contrato atualmente vigente. O Senhor Presidente solicitou a informação sobre a composição societária da empresa Engefoto e qual o valor do contrato entre a empresa e o DER. O Senhor Djalma esclareceu ser ele um dos sócios, o Senhor Roberto Costa e Renato Asinelli Filho; o

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1154

FLS.
CPI PEDÁGIO

valor do contrato foi em torno de R$ um milhão de reais, por um ano de serviço. Pela ordem, o Deputado Douglas Fabrício solicitou informações sobre a experiência profissional e sobre os contratos e participações da empresa Engefoto, as quais foram informadas pelo Senhor Djalma. Na sequência o Deputado Bernardo Ribas Carli comentou que o estudo feito pela empresa deve ter sido prejudicado a partir da redução da tarifa e indagou qual o motivo do lote 06 ter o valor mais elevado de pedágio. O Senhor depoente informou que a tarifa, originalmente, é isonômica em relação à extensão que cobre. Para finalizar o Senhor Presidente questionou sobre o valor da TIR, sobre a TIR e o aumento de fluxo de veículos, e se no estudo realizado, está previsto um seguro para o caso de não realização das obras. O Senhor Djalma e a Senhora Vera esclareceram que a definição da TIR foi da Secretaria de Estado dos Transportes, que o risco de tráfego é das concessionárias e que existe a previsão no contrato de multa por inadimplência contratual e garantia de execução do contrato. Em seguida, o Senhor Presidente convidou o engenheiro civil, Senhor Joel Larocca Júnior, para se fazer presente à Tribuna e solicitou-lhe que fizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. O Deputado Alceu Maron, propositor do convite, sugeriu a presença do engenheiro, com o objetivo de contribuir com a CPI em relação ao estudo realizado no lote 05. O Senhor Joel fez sua explanação a respeito do estudo realizado sobre a empresa RODONORTE. A seguir, o Deputado Alceu Maron indagou qual é a impressão do depoente a respeito do alto valor dos pedágios, se partiu da gênese ou foi na redução de 50% da tarifa. O engenheiro informou que, como impressão e não como parecer técnico, parte é decorrente das modificações contratuais, e outra parte da gênese. Com a palavra o Deputado Douglas Fabricio questionou o motivo de serem revistas as tabelas do DER e do DNIT, anualmente. O Senhor Joel informou que hoje, por questões burocráticas, podem ser revistas anualmente, mas anos atrás, devido à inflação, poderiam ser revistas trimestralmente. Pela ordem, o Deputado Kielse indagou se o engenheiro teria condições de fazer o cálculo do lucro real das empresas, perante as obras que ainda devem ser feitas e o Senhor Joel afirmou que existe condição técnica para o cálculo. O Deputado Elton Welter usou da palavra para questionamentos, os quais foram esclarecidos pelo senhor depoente. O Deputado Péricles de Mello sugeriu que a CPI contrate a empresa Engefoto para calcular o orçamento do Contorno de Campo Largo e da duplicação do trecho MatelândiaMedianeira. Na sequência, o Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Fernando Scanavaca, passando à deliberação dos requerimentos: 1 – Requerimento de autoria do Deputado Kielse que requer oitiva dos ex-procuradores do Estado do Paraná; Dr. Luiz Carlos Caldas, Dr. Joel Geraldo Colmbra e Dra. Márcia Carla Pereira Ribeiro. Aprovado. O Deputado

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1164

FLS.
CPI PEDÁGIO

Kielse sugeriu acrescentar o ex-procurador Carlos Frederico Marés. O Deputado Péricles de Mello sugeriu convocar o Presidente do Tribunal de Contas da União. 2 - Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro que requer a convocação do Senhor João Chimizazzo Neto para prestar informações sobre o modelo de concessão no Paraná e seus aspectos legais, técnicos e sociais. – Aprovado. 3 – Requerimento de autoria do Deputado Nelson Luersen, que requer a criação da subcomissão a ser denominada Contorno de Campo Largo, fixando como missão para a mesma investigação, fiscalização, serviços de dados, informações relativas ao custo das obras do Contorno de Campo Largo. Solicitaram a palavra para encaminhar a discussão do Requerimento os Deputados a seguir: Deputado Alceu Maron Filho demonstrou preocupação na possibilidade de se tornar uma sequência de subcomissões e prejudicar o foco da CPI; Deputado Péricles de Mello defendeu a possibilidade de criar outras subcomissões para descentralização e fortalecimento da Relatoria; Deputado Wilson Quinteiro citou os objetivos da CPI e a questão regimental, pois o constante do Requerimento se confunde com a natureza da Constituição da CPI; Deputado Bernardo Ribas Carli opinou não achar necessário, no momento, a criação de subcomissão; Deputado Adelino Ribeiro avaliou ser importante a criação de subcomissão para contribuir com os trabalhos da CPI; Deputado Douglas Fabrício informou não achar necessário criar subcomissões por entender que os trabalhos devam continuar como estão; Deputado Artagão Júnior sugeriu que os trabalhos continuem sob a determinação e orientação do Presidente, de forma pública, aberta e com transparência como está sendo realizado. Em votação. Encerrada a votação. Rejeitado. Votaram a favor do Requerimento os Deputados Péricles de Mello e Adelino Ribeiro e contra os Deputados Bernardo Ribas Carli, Wilson Quinteiro, Artagão Júnior, Alceu Maron Filho, Jonas Guimarães, suplente do Deputado Nereu Moura (ausente) e Douglas Fabrício. 4 – Requerimento de autoria do Deputado Kielse que solicita a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico, das seis concessionárias de pedágio no Estado do Paraná. Solicitaram a palavra para encaminhar à discussão do Requerimento os Deputados a seguir: Deputado Kielse informou que este Requerimento tem a incumbência de elucidar todas as dúvidas da CPI e reforçar a conclusão do Relator; Deputado Wilson Quinteiro esclareceu sobre a competência da CPI para a quebra de sigilo bancário, fiscal e telefônico; citou algumas colocações das circunstâncias fáticas e da visão jurídica. Encaminhou, na condição de profissional do direito, a preocupação, no momento, quanto à questão da tempestividade do pedido, frisando não haver impeditivo do mesmo ser apresentado novamente; Deputado Péricles de Mello opinou que as concessionárias de serviço público, já deveriam ter colocado o seu sigilo fiscal e bancário à disposição da CPI e que não há risco do Poder Judiciário embargar o pedido; Deputado Kielse esclareceu sobre a importância da votação; Deputado Douglas Fabrício concordou com os argumentos do Deputado

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 117

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Wilson Quinteiro; Deputado Bernardo Ribas Carli propôs que sejam analisados os documentos encaminhados à Comissão. Em votação. Encerrada a votação. Rejeitado. Votaram a favor do Requerimento os Deputados Péricles de Mello e Adelino Ribeiro e contra os Deputados Bernardo Ribas Carli, Wilson Quinteiro, Artagão Júnior, Alceu Maron Filho, Jonas Guimarães, suplente do Deputado Nereu Moura (ausente) e Douglas Fabricio. Em seguida, o Senhor Presidente passou à leitura dos Requerimentos que serão votados na próxima sessão. 1- Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello. 1.1 – Requer a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie a Polícia Rodoviária
Federal para informar o número de passagem de veículo; 1.2 – Requer a contratação da empresa Engefoto para fazer análise orçamentária da obra no Contorno de Campo Largo; 1.3 – Requer a contratação da Engefoto para fazer análise orçamentária da obra na Rodovia 177, trecho de
Medianeira à Matelândia; 2 – Requerimentos de autoria do Deputado Adelino Ribeiro. 2.1 – Requer envio de pedido de informações ao Departamento de Estradas e Rodagem – DER, na forma que especifica; 2.2 - Requer envio de pedido de informações ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP, na forma que especifica; 3 – Requerimento de autoria do Deputado Kielse que solicita oitiva do Ex-Secretário dos Transportes do Estado do Paraná o Senhor Heinz Georg Herwig; 4 – Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli que requer a intimação do Senhor Raul Veloso; Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabricio que requer a expedição de ofício às 06 (seis) concessionárias de pedágio solicitando informações sobre o ISS; e 5 – Requerimento dos Deputados Nelson Luersen e Artagão de Mattos Leão Júnior que requer a expedição de ofício ao DER solicitando cópia dos contratos celebrados com empresas de consultoria. Para finalizar, foi aprovada a sugestão para oitiva da próxima sessão, o ExGovernador Jaime Lerner e o Senhor Sérgio Malucelli e esclareceu sobre a Reunião Extraordinária que acontecerá em Paranaguá, na próxima quinta-feira, às 10h00min, na Câmara Municipal de Vereadores. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata que após aprovada, segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 11ª Reunião Ordinária

Ao primeiro dia do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Sala de

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1182

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Reuniões das Comissões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Nereu Moura; Péricles de Mello, Bernardo Carli e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente, Elton Welter, Ademar Traiano e Tercílio Turini. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse a leitura da Ata da 10ª Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura a qual, colocada em votação, foi aprovada. Após, o Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor Jaime Lerner, Ex-Governador e Ex-Prefeito de Curitiba, para prestar esclarecimentos a respeito do Pedágio. O Deputado Alceu Maron, subscritor do Requerimento de autoria do Deputado Tercílio Turini, informou o motivo do convite, ter sido pelo fato de exercer o cargo de Governador do Estado, à época da implantação do pedágio no Paraná. O Senhor Jaime Lerner pontuou sobre as seguintes questões: essência do "fazer acontecer"; condições que atraem investimentos; estado das rodovias federais; concessão das rodovias à iniciativa privada; pioneirismo do Paraná nas concessões; modelo da tarifa única por quilômetro; acordo da taxa interna de retorno; redução unilateral das tarifas; termos aditivos de 2000 e 2002; atuação do governo sucessor; acordo de 2005; atuação do governo atual; comparação das tarifas de concessões recentes do Governo Federal com as praticadas por São Paulo e pelo Paraná; deveres do poder concedente e; benefícios da concessão passados 15 anos. O Senhor Jaime Lerner agradeceu a oportunidade em poder esclarecer os fatos. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen agradeceu a presença do Ex-Governador bem como dos Senhores Heinz Herwig e Guaraci de Andrade e Deputados Tercílio Turini, Elton Welter e Ademar Traiano. O Senhor Presidente destinou espaço aos senhores Deputados para questionamentos, respondidos na sequência pelo Senhor Jaime Lerner. Deu início o Deputado Nelson Luersen: Se, na opinião do Ex-Governador, não deveria haver uma revisão nos contratos do Paraná, ou talvez redução de preço nas tarifas, devido ao aumento de fluxo de veículos. Resposta: Há condições para tal com a criação da
Agência Reguladora. Deputado Alceu Maron: 1 - Qual o motivo do seu Governo de baixar em 50% as tarifas, às vésperas da eleição de 1998. Resposta: O motivo não foi a eleição e sim devido à reação da população à cobrança de pedágio. 2- Se entende ter sido a repactuação de 2000 e 2002 que fizeram com que a tarifa alcançasse o valor atual. Resposta: O período da repactuação não influiu tanto quanto oito anos de contencioso jurídico. 3- Se fosse governador nos dias de hoje, o que faria diferente para proteger o usuário dos altos preços. Resposta: Não faria nada diferente do que o Governo Federal está tentando fazer. Deputado Nereu Moura: 1- Pelo fato de ser o pioneiro, algumas questões poderiam ser melhoradas ou alguns erros foram

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 119

FLS.
CPI PEDÁGIO

praticados em razão de ser pioneiro. Resposta: Desconhece erro e, se houve os dados apresentados os minimizam. 2- Técnicos dos Tribunais de Contas do Estado e da União apontaram que os aditivos foram os erros do pedágio. Resposta: Desconhece os detalhes do Relatório, a partir dos detalhes das concessionárias e dos órgãos que deram pareceres se terá esclarecimentos da razão. O Senhor Presidente agradece a presença do Deputado Dr. Batista. Deputado Wilson Quinteiro: Se as empresas terão patrimônio suficiente para dar continuidade às obras e qual a visão, enquanto cidadão, das consequências do pedágio. Resposta: São grandes empresas, provavelmente terão condição patrimonial e acredita que, com a agência reguladora qualificada, possa ser revista a condição da execução das obras no seu devido momento. Deputado Kielse: Qual o posicionamento, diante do desequilíbrio econômico-financeiro. Resposta: Seria fundamental preservar ao máximo a execução das obras. Deputado Douglas Fabricio: Pela experiência de hoje, quais foram os erros e as lições aprendidas. Resposta: Se aprende todo dia, e naquele momento, a visão estava correta. Não se deve ter pretensão de resolver tudo. Deputado Adelino Ribeiro: Se não houve erro dos Governos Lerner e Requião no quesito da redução das tarifas, onde as empresas questionam na justiça a desobrigação na execução das obras. Resposta: Respondeu ao questionamento no início da explanação. Deputado Péricles de Mello: Se poderia aprofundar a comparação a respeito do estudo da ENGEFOTO com a proposta comercial das concessionárias em relação aos preços. Comentário: É necessário que esta Comissão e a Agência Reguladora firmem novos parâmetros para colocar o que acha justo. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Plauto Miró. Deputado Artagão Júnior: Em sua opinião e pela experiência, qual é o maior legado para a CPI: redução da tarifa; retomada das obras ou cancelamento dos contratos. Resposta: Continuar criando condições de infraestrutura no Estado, garantindo a continuidade das obras que são necessárias. Deputado Bernardo Carli: Se havia a obrigatoriedade da duplicação de todo o Anel de Integração no contrato original. Resposta: A implantação do Anel de Integração exigia a recuperação, a manutenção e a duplicação de alguns trechos, considerados fundamentais. Para finalizar o Deputado Tercilio Turini: Se não faltou a devida amarra no contrato para se estabelecer o fluxo de caixa. Resposta: Todas as precauções foram tomadas. O Deputado Douglas Fabricio sugeriu convidar os gestores da Agência Reguladora para esclarecimentos. O Senhor Presidente agradeceu ao Senhor Jaime Lerner, esclarecendo que a CPI discorda do preço do pedágio e com as obras não realizadas e que deverá cobrar a atuação da AGEPAR. Suspendeu a Sessão por alguns minutos para em seguida, ouvir o Senhor Sérgio Malucelli, Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado do Paraná - FETRANSPAR. Lembrou aos Senhores Deputados sobre as Sessões Extraordinárias que acontecerão na quinta-

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1208

FLS.
CPI PEDÁGIO

feira (03/10), às nove horas, na Câmara Municipal de Foz do Iguaçu e, às dezessete horas, na Câmara Municipal de Cascavel. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen reabriu a Sessão solicitando ao Deputado Douglas Fabrício, propositor do convite ao Senhor Sérgio Malucelli, para saudação. O Deputado Douglas agradeceu a presença do Senhor Sérgio justificando o convite por representar uma área bastante afetada pelo pedágio. O Senhor Sérgio deu início à sua explanação esclarecendo sobre: sua atuação na Federação em relação à questão do pedágio; sobre os estudos técnicos contratados e a pesquisa da Confederação Nacional de Transportes; custo frete-pedágio; posicionamento da Federação; justiça social aos usuários; concessão Rio-Petrópolis e; as reuniões do G7 com a Agência Reguladora e a Secretaria de Infraestrutura e Logística. Em seguida, por ordem de inscrição, fizeram uso da palavra os Deputados: Artagão Júnior: 1- qual é o maior legado para a CPI, do ponto de vista da Federação. Resposta: Auxiliar o Governo do Estado utilizando a Agência Reguladora, zerando as pendências judiciais, reduzindo tarifas, duplicando o anel de integração. 2- se a Federação tem levantamento de acidentes, mortes anteriores e posteriores ao pedágio. Resposta: Os acidentes se mantiveram com média razoável proporcional ao aumento de tráfego, e com redução de 25% no caso de morte. O Senhor Sérgio disponibilizou os estudos, pesquisas e estatísticas a esta Comissão. Deputado Kielse: se é justo, em sua opinião, obras serem reduzidas, retiradas e a arrecadação ser muito maior que os investimentos. Resposta: Não é justo, e é por esse motivo a existência da CPI. Deputado Adelino Ribeiro: Preocupou-se com o comentário da FETRANPAR, pois diverge do posicionamento dos caminhoneiros do interior. Senhor Sérgio ressaltou ser representante de empresas de transporte e não caminhoneiro. Deputado Péricles de Mello: 1- Se existe decisão judicial proibindo a cobrança sobre o eixo suspenso. Resposta: Foi conseguida a suspensão, por acordo com as concessionárias, durante longo período até que um Sindicato ou um Transportador entrou com ação contra o benefício e a decisão do STJ foi favorável à cobrança. 2- Qual o motivo do Sindicato dos Engenheiros e o CREA não aceitarem o relatório da Comissão Tripartite. Resposta: O Relatório foi assinado conforme está previsto no Decreto dos Usuários; o Sindicato e o CREA, como profissionais de engenharia, fizeram relatório paralelo. 3- Se há disposição em colaborar com a Comissão no sentido de contratação de assessoria técnica. Resposta: Colocou à disposição da CPI o Dr. Geraldo Viana, Ex-Presidente da Associação de Transportes do Brasil. Deputado Douglas Fabrício: 1- O que é considerado preço justo. Resposta: O Poder Concedente, a concessionária e esta CPI devem chegar ao valor. 2- Se, em sua opinião, as concessionárias aceitariam reduzir os preços e concluir as obras. Resposta afirmativa, por ser o momento pontual. 3- Se, em sua opinião, seria conveniente para o transporte de carga, extinguir as concessões por um ato unilateral. Resposta: Seria mais uma disputa jurídica. O Deputado Douglas solicitou à

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 121

FLS.
CPI PEDÁGIO

assessoria providenciar os documentos, junto ao DER, sobre a prorrogação da concessão Rio-Petrópolis concedida pelo Governo Federal. O Senhor Presidente agradeceu ao Senhor Sérgio Malucelli e ressaltou que esta CPI oportuniza a todos os segmentos da sociedade para trazer informações e opiniões. Por questões de tempo, definiu-se que a próxima reunião de segunda-feira, marcada para encontro com os técnicos das entidades, iniciará às 13h00min na Casa da CPI. Em seguida, o Senhor Presidente passou à deliberação dos Requerimentos lidos na sessão anterior: 1- Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabricio que requer a expedição de ofício às 06 (seis) concessionárias de pedágio solicitando informações sobre o ISS – Aprovado; 2 – Requerimentos de autoria do Deputado Adelino Ribeiro; 2.1 – Requer envio de pedido de informações ao Departamento de Estradas e Rodagem – DER, na forma que especifica - Aprovado; 2.2 - Requer envio de pedido de informações ao Instituto Ambiental do Parana – IAP, na forma que especifica – Aprovado; 3- Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello; 3.1 – Requer a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie a Polícia Rodoviária Federal para informar o número de passagem de veículo - Aprovado; 3.2 – Requer a contratação da empresa Engefoto para fazer análise orçamentária da obra no Contorno de Campo Largo – Retirado pelo Autor. O Deputado Nelson Luersen sugeriu solicitar ao CREA o levantamento do custo das obras para o Contorno de Campo Largo; 3.3 – Requer a contratação da Engefoto para fazer análise orçamentária da obra na Rodovia 177, trecho de Medianeira à Matelândia – Retirado pelo Autor; 4 – Requerimento dos Deputados Nelson Luersen e Artagão de Mattos Leão Júnior que requer a expedição de ofício ao DER solicitando cópia dos contratos celebrados com empresas de consultoria – Aprovado; 5- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Carli que requer a intimação do Senhor Raul Veloso – Aprovado; 6- Requerimento de autoria do Deputado Kielse, subscrito pelo Deputado Péricles de Mello que solicita oitiva do Ex-Secretário dos Transportes do Estado do Paraná, o Senhor Heinz Georg Herwig – Aprovado. Após, o Senhor Presidente procedeu à leitura da relação aprovada das pessoas solicitadas para oitivas, ficando determinada a convocação para a próxima sessão, do Presidente do Tribunal de Contas da União; dos Ex-Diretores do DER, Paulinho Dalmaz e Rogério Walbach Tizzot e do atual DiretorGeral do DER, Nelson Leal Júnior. Para finalizar, o Senhor Presidente pronunciou os
Requerimentos a serem votados na próxima sessão. 1– Requerimento de autoria do Deputado Artagão Júnior, requer a oitiva do Diretor-Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados no Estado do Paraná– AGEPAR, Senhor Antônio José Correia Ribas; 2- Requerimento de autoria do Deputado Nereu Moura, requer a oitiva do Delegado Mário Sérgio

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 122

FLS.
CPI PEDÁGIO

Bradock; 3- Requerimento do Deputado Bernardo Carli, requer convocação do Senhor Àgide

Meneguette para oitiva perante a CPI; 4- Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro, requer a convocação do Senhor Maurício de Sá de Ferrante para oitiva perante a CPI do Pedágio; 5- Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabrício, requer que seja oficiado ao DER para disponibilizar os documentos referentes à prorrogação da concessão da rodovia Rio-Petrópolis; 6- Requerimento de autoria dos membros da CPI que requer ao CREA que proceda levantamento do valor da obra do Contorno de Campo Largo. O Deputado Péricles de Mello propôs requerer o mesmo levantamento ao Sindicato dos Engenheiros. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 11ª Reunião Ordinária

Ao primeiro dia do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Sala de

Reuniões das Comissões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Nereu Moura; Péricles de Mello, Bernardo Carli e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente, Elton Welter, Ademar Traiano e Tercílio Turini. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse a leitura da Ata da 10ª Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura a qual, colocada em votação, foi aprovada. Após, o Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor Jaime Lerner, Ex-Governador e Ex-Prefeito de Curitiba, para prestar esclarecimentos a respeito do Pedágio. O Deputado Alceu Maron, subscritor do Requerimento de autoria do Deputado Tercílio Turini, informou o motivo do convite, ter sido pelo fato de exercer o cargo de Governador do Estado, à época da implantação do pedágio no Paraná. O Senhor Jaime Lerner pontuou sobre as seguintes questões: essência do "fazer acontecer"; condições que atraem investimentos; estado das rodovias federais; concessão das rodovias à iniciativa privada; pioneirismo do Paraná nas concessões; modelo da tarifa única por quilômetro; acordo da taxa interna de retorno; redução unilateral das tarifas; termos aditivos de 2000 e 2002; atuação do governo sucessor; acordo de 2005; atuação do governo atual; comparação das tarifas de concessões recentes do Governo Federal com as praticadas por São Paulo e pelo Paraná; deveres do poder concedente e; benefícios da concessão passados 15 anos. O Senhor Jaime Lerner agradeceu a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 123

FLS.
CPI PEDÁGIO

oportunidade em poder esclarecer os fatos. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen agradeceu a presença do Ex-Governador bem como dos Senhores Heinz Herwig e Guaraci de Andrade e Deputados Tercilio Turini, Elton Welter e Ademar Traiano. O Senhor Presidente destinou espaço aos senhores Deputados para questionamentos, respondidos na sequência pelo Senhor Jaime Lerner. Deu início o Deputado Nelson Luersen: Se, na opinião do Ex-Governador, não deveria haver uma revisão nos contratos do Paraná, ou talvez redução de preço nas tarifas, devido ao aumento de fluxo de veículos. Resposta: Há condições para tal com a criação da Agência Reguladora. Deputado Alceu Maron: 1 - Qual o motivo do seu Governo de baixar em 50% as tarifas, às vésperas da eleição de 1998. Resposta: O motivo não foi a eleição e sim devido à reação da população à cobrança de pedágio. 2– Se entende ter sido a repactuação de 2000 e 2002 que fizeram com que a tarifa alcançasse o valor atual. Resposta: O período da repactuação não influiu tanto quanto oito anos de contencioso jurídico. 3– Se fosse governador nos dias de hoje, o que faria diferente para proteger o usuário dos altos preços. Resposta: Não faria nada diferente do que o Governo Federal está tentando fazer. Deputado Nereu Moura: 1- Pelo fato de ser o pioneiro, algumas questões poderiam ser melhoradas ou alguns erros foram praticados em razão de ser pioneiro. Resposta: Desconhece erro e, se houve os dados apresentados os minimizam. 2- Técnicos dos Tribunais de Contas do Estado e da União apontaram que os aditivos foram os erros do pedágio. Resposta: Desconhece os detalhes do Relatório, a partir dos detalhes das concessionárias e dos órgãos que deram pareceres se terá esclarecimentos da razão. O Senhor Presidente agradece a presença do Deputado Dr. Batista. Deputado Wilson Quinteiro: Se as empresas terão patrimônio suficiente para dar continuidade às obras e qual a visão, enquanto cidadão, das consequências do pedágio. Resposta: São grandes empresas, provavelmente terão condição patrimonial e acredita que, com a agência reguladora qualificada, possa ser revista a condição da execução das obras no seu devido momento. Deputado Kielse: Qual o posicionamento, diante do desequilíbrio econômico-financeiro. Resposta: Seria fundamental preservar ao máximo a execução das obras. Deputado Douglas Fabrício: Pela experiência de hoje, quais foram os erros e as lições aprendidas. Resposta: Se aprende todo dia, e naquele momento, a visão estava correta. Não se deve ter pretensão de resolver tudo. Deputado Adelino Ribeiro: Se não houve erro dos Governos Lerner e Requião no quesito da redução das tarifas, onde as empresas questionam na justiça a desobrigação na execução das obras. Resposta: Respondeu ao questionamento no início da explanação. Deputado Péricles de Mello: Se poderia aprofundar a comparação a respeito do estudo da ENGEFOTO com a proposta comercial das concessionárias em relação aos preços. Comentário: É necessário que esta

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 124

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Comissão e a Agência Reguladora firmem novos parâmetros para colocar o que acha justo. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Plauto Miró. Deputado Artagão Júnior: Em sua opinião e pela experiência, qual é o maior legado para a CPI: redução da tarifa; retomada das obras ou cancelamento dos contratos. Resposta: Continuar criando condições de infraestrutura no Estado, garantindo a continuidade das obras que são necessárias. Deputado Bernardo Carli: Se havia a obrigatoriedade da duplicação de todo o Anel de Integração no contrato original. Resposta: A implantação do Anel de Integração exigia a recuperação, a manutenção e a duplicação de alguns trechos, considerados fundamentais. Para finalizar o Deputado Tercílio Turini: Se não faltou a devida amarra no contrato para se estabelecer o fluxo de caixa. Resposta: Todas as precauções foram tomadas. O Deputado Douglas Fabrício sugeriu convidar os gestores da Agência Reguladora para esclarecimentos. O Senhor Presidente agradeceu ao Senhor Jaime Lerner, esclarecendo que a CPI discorda do preço do pedágio e com as obras não realizadas e que devera cobrar a atuação da AGEPAR. Suspendeu a Sessão por alguns minutos para em seguida, ouvir o Senhor Sérgio Malucelli, Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado do Paraná - FETRANSPAR. Lembrou aos Senhores Deputados sobre as Sessões Extraordinarias que acontecerão na quinta-feira (03/10), às nove horas, na Câmara Municipal de Foz do Iguaçu e, às dezessete horas, na Câmara Municipal de Cascavel. Em seguida, o Deputado Nelson Luersen reabriu a Sessão solicitando ao Deputado Douglas Fabrício, propositor do convite ao Senhor Sergio Malucelli, para saudação. O Deputado Douglas agradeceu a presença do Senhor Sérgio justificando o convite por representar uma área bastante afetada pelo pedágio. O Senhor Sérgio deu início à sua explanação esclarecendo sobre: sua atuação na Federação em relação à questão do pedágio; sobre os estudos técnicos contratados e a pesquisa da Confederação Nacional de Transportes; custo frete-pedágio; posicionamento da Federação; justiça social aos usuários; concessão Rio-Petrópolis e; as reuniões do G7 com a Agência Reguladora e a Secretaria de Infraestrutura e Logística. Em seguida, por ordem de inscrição, fizeram uso da palavra os Deputados: Artagão Júnior: 1- qual é o maior legado para a CPI, do ponto de vista da Federação. Resposta: Auxiliar o Governo do Estado utilizando a Agência Reguladora, zerando as pendências judiciais, reduzindo tarifas, duplicando o anel de integração. 2- se a Federação tem levantamento de acidentes, mortes anteriores e posteriores ao pedágio. Resposta: Os acidentes se mantiveram com média razoável proporcional ao aumento de tráfego, e com redução de 25% no caso de morte. O Senhor Sérgio disponibilizou os estudos, pesquisas e estatísticas a esta Comissão. Deputado Kielse: se é justo, em sua opinião, obras serem reduzidas, retiradas e a arrecadação ser muito maior que os investimentos. Resposta: Não é justo, e é por esse motivo a existência da CPI. Deputado Adelino Ribeiro: Preocupou-se com o comentário da FETRANPAR, pois

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1254

FLS.
CPI PEDÁGIO

diverge do posicionamento dos caminhoneiros do interior. Senhor Sérgio ressaltou ser representante de empresas de transporte e não caminhoneiro. Deputado Péricles de Mello: 1- Se existe decisão judicial proibindo a cobrança sobre o eixo suspenso. Resposta: Foi conseguida a suspensão, por acordo com as concessionárias, durante longo período até que um Sindicato ou um Transportador entrou com ação contra o benefício e a decisão do STJ foi favorável à cobrança. 2- Qual o motivo do Sindicato dos Engenheiros e o CREA não aceitarem o relatório da Comissão Tripartite. Resposta: O Relatório foi assinado conforme está previsto no Decreto dos Usuários; o Sindicato e o CREA, como profissionais de engenharia, fizeram relatório paralelo. 3- Se há disposição em colaborar com a Comissão no sentido de contratação de assessoria técnica. Resposta: Colocou à disposição da CPI o Dr. Geraldo Viana, Ex-Presidente da Associação de Transportes do Brasil. Deputado Douglas Fabrício: 1- O que é considerado preço justo. Resposta: O Poder Concedente, a concessionaria e esta CPI devem chegar ao valor. 2- Se, em sua opinião, as concessionárias aceitariam reduzir os preços e concluir as obras. Resposta afirmativa, por ser o momento pontual. 3- Se, em sua opinião, seria conveniente para o transporte de carga, extinguir as concessões por um ato unilateral. Resposta: Seria mais uma disputa jurídica. O Deputado Douglas solicitou à assessoria providenciar os documentos, junto ao DER, sobre a prorrogação da concessão Rio-Petrópolis concedida pelo Governo Federal. O Senhor Presidente agradeceu ao Senhor Sérgio Malucelli e ressaltou que esta CPI oportuniza a todos os segmentos da sociedade para trazer informações e opiniões. Por questões de tempo, definiu-se que a próxima reunião de segunda-feira, marcada para encontro com os técnicos das entidades, iniciará às 13h00min na Casa da CPI. Em seguida, o Senhor Presidente passou à deliberação dos Requerimentos lidos na sessão anterior: 1- Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabrício que requer a expedição de ofício às 06 (seis) concessionárias de pedágio solicitando informações sobre o ISS – Aprovado; 2 – Requerimentos de autoria do Deputado Adelino Ribeiro; 2.1 – Requer envio de pedido de informações ao Departamento de Estradas e Rodagem – DER, na forma que especifica - Aprovado; 2.2 - Requer envio de pedido de informações ao Instituto Ambiental do Paraná – IAP, na forma que especifica – Aprovado; 3- Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello; 3.1 – Requer a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio que se oficie a Polícia Rodoviária Federal para informar o número de passagem de veículo - Aprovado; 3.2 – Requer a contratação da empresa Engefoto para fazer análise orçamentária da obra no Contorno de Campo Largo – Retirado pelo Autor. O Deputado Nelson Luersen sugeriu solicitar ao CREA o levantamento do custo das obras para o Contorno de Campo Largo; 3.3 – Requer a contratação da Engefoto para fazer análise orçamentária da obra na Rodovia 177, trecho de Medianeira à Matelândia – Retirado pelo Autor; 4 –

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 126

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Requerimento dos Deputados Nelson Luersen e Artagão de Mattos Leão Júnior que requer a expedição de ofício ao DER solicitando cópia dos contratos celebrados com empresas de consultoria - Aprovado; 5- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Carli que requer a intimação do Senhor Raul Veloso - Aprovado; 6- Requerimento de autoria do Deputado Kielse, subscrito pelo Deputado Péricles de Mello que solicita oitiva do Ex-Secretário dos Transportes do Estado do Paraná, o Senhor Heinz Georg Herwig - Aprovado. Após, o Senhor Presidente procedeu à leitura da relação aprovada das pessoas solicitadas para oitivas, ficando determinada a convocação para a próxima sessão, do Presidente do Tribunal de Contas da União; dos Ex-Diretores do DER, Paulinho Dalmaz e Rogério Walbach Tizzot e do atual DiretorGeral do DER, Nelson Leal Júnior. Para finalizar, o Senhor Presidente pronunciou os Requerimentos a serem votados na próxima sessão. 1- Requerimento de autoria do Deputado Artagão Júnior, requer a oitiva do Diretor-Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados no Estado do Paraná- AGEPAR, Senhor Antônio José Correia Ribas; 2- Requerimento de autoria do Deputado Nereu Moura, requer a oitiva do Delegado Mário Sérgio Bradock; 3- Requerimento do Deputado Bernardo Carli, requer convocação do Senhor Ágide Meneguette para oitiva perante a CPI; 4- Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro, requer a convocação do Senhor Maurício de Sá de Ferrante para oitiva perante a CPI do Pedágio; 5- Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabrício, requer que seja oficiado ao DER para disponibilizar os documentos referentes à prorrogação da concessão da rodovia Rio-Petrópolis; 6- Requerimento de autoria dos membros da CPI que requer ao CREA que proceda levantamento do valor da obra do Contorno de Campo Largo. O Deputado Péricles de Mello propôs requerer o mesmo levantamento ao Sindicato dos Engenheiros. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Filz, Secretária da Comissão.

Ata da 12ª Reunião Ordinária

Aos oito dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Nereu Moura; Péricles de Mello, Bernardo Carli e Artagão de Mattos Leão Júnior, Titulares e Cleiton Kielse, Suplente. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 11a Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 127

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente agradeceu a presença dos Senhores Paulinho Dalmaz e Nelson Leal Júnior, ex-Diretor e Diretor atual do DER, respectivamente. Comentou sobre a sessão ordinária e as extraordinárias realizadas na semana anterior, bem como os objetivos desta CPI. Na sequência, convidou o Senhor Paulinho Dalmaz, para se fazer presente à Tribuna e solicitou-lhe que lizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. O Senhor Paulinho iniciou a sua explanação pontuando sobre as seguintes questões: formação profissional; carência de recursos do Fundo Rodoviário Nacional; imposto sobre o combustivel, nomeado CIDE — Contribuição Sobre Intervenção do Domínio Econômico; estudos da implantação do pedagio no Estado pela Secretaria de Estado dos Transportes; processo licitatório; trabalhos iniciais e cobrança do pedágio; decisão unilateral da redução da tarifa; tutela antecipada obtida pelas concessionárias e; aditivos de 2000 e 2002. O Senhor Presidente abriu espaço aos senhores Deputados para questionamentos, sendo esclarecidos, na sequência, pelo Senhor Paulinho Dalmaz. Deputado Nelson Luersen: 1- Se os aditivos tiveram anuência da União. Resposta afirmativa; 2- Qual o periodo da tarifa reduzida? Resposta: Em torno de 18 meses; 3- Se não há incoerência na proporção entre o periodo de 18 meses em que o pedágio ficou reduzido em 50%, representando pouco mais de 6% e as obras terem sido reduzidas em mais de 40%. Resposta: Acredita existir explicações tecnicas; 4- Qual a metodologia usada para justificar a retirada das obras do contrato original? Resposta: No momento, não pode responder. Deputado Douglas Fabricio: Qual era a situação, à época, das rodovias? Resposta: Por falta de recurso, estavam se deteriorando; 2- A readequação dos investimentos, nos aditivos de 2000 e 2002, seguia o critério do DER ou das concessionárias? Resposta: Critério do DER; 3- Se, caso o valor da obra executada fosse maior que o aprovado, o Governo do Estado ressarciria a empresa? Resposta: O valor deveria ser o estipulado no contrato; 4- Se, em sua gestão, o DER fiscalizava as concessionárias? Resposta afirmativa. O Senhor Relator continuou com interpelações, sendo estas respondidas pelo senhor depoente. Deputado Nereu Moura: 1- Se confere que todas as empresas que participaram do processo licitatório foram contempladas? Resposta negativa; 2- Se faria mudanças no modelo implantado no Paraná, caso fosse Diretor do DER nos dias de hoje e se houve erro no modelo anterior? Resposta: Em função das condições econômicas, teria feito diferente e com relação ao modelo, à época, não houve erro; 3- Se não deveria ter tido uma preocupação maior com os interesses da comunidade, quando formalizados os aditivos de 2000 e 2002? Resposta: O modelo foi trazido do Governo Federal. Deputado Kielse. 1- O que o DER deve fazer para modificar o erro

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 128

FLS.
CPI PEDÁGIO

que ocorreu a partir dos aditivos? Resposta: Por estar em outra área, a pergunta deve ser para os atuais diretores; 2 — Como visualiza, pela experiência, se houvesse intervenção federal no contrato de pedágio? Resposta: O Governo Federal não o faria; 3- Se, em sua opinião, não seria justo quebrar o sigilo bancário e fiscal das concessionárias? Resposta: Não tem nada a dizer. Deputado Artagão Júnior: 1- De que forma foram referendados os aditivos de 2000 e 2002 pela justiça e pelo Governo Federal? Resposta: Houve a anuência da justiça por entendimento entre as partes; 2- Quais eram as fiscalizações realizadas pelo DER e se havia para o fluxo de veículos? Resposta: Havia fiscalização das realizações dos serviços e acredita que o DER possua trabalhos de auditoria na questão do fluxo de veículos e; 3- Se existe cláusula contratual que possibilite o reequilíbrio financeiro a favor do Estado? Resposta: Na questão do reequilíbrio econômico do contrato, deve separar contratos de obras e contrato de concessão. Deputado Péricles de Mello: 1- Como se justifica o aditivo sobre as questões: mudança de medição por resultados e por insumos e superfaturamento de preço? Resposta: Não tem condições, no momento, de fazer análise técnica; 2- Porque o DER não fiscalizava e não fiscaliza as receitas das concessionárias? Resposta: Acredita que o fluxo de veículos era fiscalizado e que deve existir auditoria sobre o assunto; 3- Se lembra de algum momento, à sua época, do DER ter feito auditoria para checagem do fluxo de veículos? Resposta negativa. O Senhor Presidente agradeceu a participação do Senhor Paulinho Dalmaz, disponibilizando-lhe espaço para as considerações finais. Agradeceu também a presença do Deputado Leonaldo Paranhos, bem como informou a justificativa de ausência do Senhor Rogério Tizzot. Em seguida, o Senhor Nelson Leal Júnior se fez presente à Tribuna, procedeu à leitura e assinou o termo de compromisso. Iniciou sua apresentação sobre o histórico do pedágio, com auxílio de slides, destacando as seguintes questões: o que é concessão; anel de integração; rodovias principais e de acessos, o objeto, tipo e prazo do contrato; onde é aplicado o valor da concessão; benefício aos usuários; etapas do contrato: recuperação inicial; restauração das rodovias principais; obras de melhoria e ampliação de capacidade; operação, conservação e manutenção das rodovias principais; alterações contratuais e seus efeitos nos termos aditivos de 2000 e 2002; o contrato inicial e suas alterações nos Lotes 01- ECONORTE, 02- VIAPAR, 03- ECOCATARATAS, 04- CAMINHOS DO PARANÁ, 05- RODONORTE e 06- ECOVIA e; premissas da negociação amigável. O Senhor Nelson Leal Júnior encerrou sua explicação, tendo sido aparteado pelos Senhores Deputados Kielse, Douglas Fabrício e Péricles de Mello. O Deputado Nelson Luersen deu início aos questionamentos, sendo estes esclarecidos pelo Diretor-Geral do DER: 1- Se as concessionárias possuem seguro e, se afirmativo, qual o valor, caso não realizem as obras? Resposta afirmativa e informou o valor de cobertura para cada lote; 2- Se, em sua opinião, a qualidade do asfalto obedece ao constante do contrato?

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 129

FLS.
CPI PEDÁGIO

Resposta: Atualmente cada concessão tem uma consultoria para dar apoio à fiscalização; 3- Se é permitido à mesma empresa prestar serviço para as concessionárias e para o DER? Resposta afirmativa; 4- Com o aumento da arrecadação acima do índice de inflação, se não seria motivo para rever o preço das tarifas? Resposta afirmativa; 5- Quais as conclusões retiradas da análise do relatório da FIA? Resposta: Com os trabalhos entregues até o momento, é o subsídio para a renegociação com as concessionárias. Deputado Adelino Ribeiro: 1- Se, comprovado em auditoria pelo Tribunal de Contas, haverá degrau tarifário para se concluir 14 quilômetros de duplicação? Resposta: O Tribunal de Contas não levou em consideração os aditivos; 2- Conforme denúncia existe uma ambulância em um trecho de 270 quilômetros, se confere com o contrato? Resposta: O contrato estabelece possuir ambulâncias de acordo com a demanda. Deputado Artagão Júnior: 1- Como é realizado o controle de fluxo de veículos? Resposta: Atualmente é feito por amostragem; 2- De que forma é feita a amostragem? Resposta: É feita dentro da necessidade de cada contrato, pelo gerente do contrato e sua equipe; 3- Se existia previsão contratual para avaliação do equilíbrio financeiro? Resposta negativa e; 4- Se os cupons entregues pelas concessionárias não deveriam ter valor fiscal? Resposta: Não é prerrogativa do DER e sim da Receita Federal do Brasil. Deputado Douglas Fabrício: 1- Qual é o teor das negociações em andamento com as concessionárias, se está em discussão a duplicação do Anel de Integração e a redução de tarifas? Resposta: O Governo espera chegar à redução de tarifas, antecipação e colocação de obras; 2- Se, caso as concessionárias não cheguem a um acordo com o Governo, não seria mais interessante deixar a justiça julgar os aditivos? Resposta: Será o caminho, se não conseguir negociar; 3- O Governo do Estado pode ressarcir a concessionária, caso o valor das obras executadas, seja maior do que o aprovado pelo poder concedente, após a aprovação do projeto executivo. Resposta: O Governo Estadual e o Federal podem; 4- Se é possível detalhar os projetos executivos das obras em um contrato de 24 anos? Resposta: O que houve no contrato inicial não foram os projetos e sim, uma estimativa de custo das obras. O Senhor Relator continuou as indagações, sendo esclarecidas pelo Senhor Nelson Leal Júnior. Deputado Bernardo Carli: 1- Para quando é a previsão da duplicação no trecho do Trevo do Caetano à Apucarana. Resposta: Prevista para iniciar em 2015; 2- Porque os aditivos estão sendo questionados pelo DER? Resposta: Quem questionou foi o Governo em 2005, o atual governo cumpre os aditivos. Deputado Péricles de Mello: 1- O preço de uma obra é estabelecido pelo valor estimado ou pelo valor real? Resposta: Quando foi feito o contrato inicial os valores foram estimados e hoje é feito pelo custo real; 2- Se; o valor da obra do Contorno de Campo Largo é pelo custo real e se alguém assinou concordando com o valor? Respostas afirmativas; 3- No início do contrato

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1304

FLS.
CPI PEDÁGIO

existia uma fiscalização dos serviços reais prestados, sendo o ponto de equilíbrio a TIR? Resposta afirmativa; 4- Em sua opinião, se o valor de 70 milhões de reais para 11 quilômetros de obras no Contorno de Campo Largo não é muito alto? Resposta: Por ser perímetro urbano há várias obras de arte. Foram realizadas demais perguntas pelo Deputado Péricles de Mello, sendo esclarecidas pelo Diretor-Geral do DER. O Senhor Presidente agradeceu a presença dos Deputados Ademar Traiam e Fernando Scanavaca. Pela ordem, o Deputado Wilson Quinteiro: 1- Qual é a diferença entre os aditivos de 2000 e 2002, com a Emenda 17 de 2005 e o que trouxe de benefício para o Estado ou para as concessionárias? Resposta: O aditivo de 2000 reequilibrou o contrato em relação à redução da tarifa; no aditivo de 2002 houve a colocação de dois trechos e o acordo de 2005 envolveu o Estado do Paraná e a ECOCATARATAS, reduzindo o valor do pedágio em 30% e retirando as obras; 2- Na questão da origem do contrato foi feita uma projeção muito alta, relacionada ao número de veículos e que hoje ainda não alcançaria para fins de se estabelecer como parâmetro do custo do pedágio? Resposta afirmativa; 3- Com um eventual acordo no sentido de redução do pedágio e a readequação para a realização das obras, parte também com a anuência e participação da União Federal. Resposta afirmativa; 4- Se existe, por parte do Governo, a preocupação de uma readequação dos valores dos seguros; em relação à segurança da execução das obras? Resposta: O seguro é estabelecido no contrato e pode ser negociado; 5- Indagou em nome do Deputado Fernando Scanavaca, qual o custo da obra entre Maringá-Paiçandu? Resposta: Em torno de 33 milhões de reais. Deputado Kielse: 1- Se, em sua opinião, foi conveniente o acordo feito para a construção dos 13,84 quilômetros da ECOCATARATAS? Resposta afirmativa. Deputado Nereu Moura: 1- Se a prorrogação dos contratos do pedágio está em discussão, neste momento, pelo DER com as concessionárias? Resposta: A prorrogação depende do Governo Federal; 2- Se o Governo do Estado pediu prorrogação da concessão ao Governo Federal? Resposta negativa; 3- Qual é o prazo para um possível entendimento com as concessionárias? Resposta: Este ano. Os Deputados Péricles de Mello e Cleiton Kielse fizeram outras interrogações ao Senhor Diretor, tendo sido atendidos. O Deputado Douglas Fabrício reforçou a solicitação ao Diretor do documento resumido ano a ano, trecho a trecho de cada lote de concessão, para auxiliar nos trabalhos desta Comissão. Após deliberação, o Senhor Presidente determinou a convocação, para a próxima sessão, do representante do Tribunal de Contas da União; do ex¬Diretor do DER, Rogério Walbach Tizzot e do Presidente da FAEP, Senhor Ágide Meneguette. Para finalizar, passou-se à votação dos Requerimentos lidos na sessão anterior: 1— Requerimento de autoria do Deputado Artagão Júnior, requer a oitiva do DiretorPresidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados no Estado do Paraná, AGEPAR, Senhor Antônio José Correia Ribas - Aprovado; 2- Requerimento de autoria do Deputado Nereu Moura,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 131

FLS.
CPI PEDÁGIO

requer a oitiva do Delegado Mário Sérgio Bradock — Retirado pelo autor; 3- Requerimento do Deputado Bernardo Carli, requer convocação do Senhor Ágide Meneguette para oitiva perante a CPI - Aprovado; 4- Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro, requer a convocação do Senhor Mauricio de Sá de Ferrante para oitiva perante a CPI do Pedágio - Aprovado; 5- Requerimento de autoria do Deputado Douglas Fabricio, requer que seja oficiado ao DER para disponibilizar os documentos referentes à prorrogação da concessão da rodovia Rio-Petrópolis - Aprovado; 6- Requerimento de autoria dos membros da CPI que requerem ao CREA que proceda levantamento do valor da obra do Contorno de Campo Largo - Aprovado. A seguir, o Deputado Nelson Luersen procedeu à leitura do Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello, que requer pedido de informação à CCR RODONORTE sobre quantitativo e valor de insumos. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 13ª Reunião Ordinária

Aos quinze dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, as nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na Reunião os Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino

Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Nereu

Moura; Péricles de Mello, Alceu Maron Filho, Bernardo Carli e Cleiton Kielse, Titulares e Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 12ª Reunião Ordinária. O Deputado Adelino Ribeiro requereu a dispensa da leitura da Ata,a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares naSecretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente fez breve resumo da reunião anterior e lembrou aos Deputados sobre as sessões extraordinárias que acontecerão no dia 17 de outubro nos Municípios de Londrina e Maringá. Após, agradeceu a presença dos Senhores Antonio Correia Ribas, Diretor-Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegadosdo Estado do Paraná, AGEPAR e Mauricio de Sá Ferrante, ex-Diretor Jurídico do DER e atual Diretor Jurídico da AGEPAR. Convidou o Senhor Antonio José Correia Ribas para se dirigir à tribuna e solicitou-lhe que fizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. O Deputado Douglas Fabrício solicitou

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 132

FLS.
CPI PEDÁGIO

ao SenhorRibas informações sobre a Agência e a questão do Pedágio e também sobre as atribuições realizadas em benefício do paranaense. O Senhor Ribas iniciou a sua explanação pontuando sobre as seguintes questões: formação profissional; financiamento do setor rodoviário: criação e extinção do Fundo Rodoviário Nacional, Selo Pedágio, CIDE e iniciativa privada; missão da AGEPAR; início das concessões; serviços iniciais; início da cobrança da tarifa; empréstimo de curto e longo prazo; termo unilateral de redução da tarifa; ações judiciais das concessionárias e desobrigação dos investimentos; termo aditivo de2000, Taxa Interna de Retorno, fluxo de caixa de projeto e fluxo de caixa alavancado e;proposta do DER. Dando continuidade à sua explanação, com auxílio de slides, o Senhor Ribas demonstrou, por meio de gráficos, a TIR Alavancada e a Taxa Selic, no período de 1997 a 2013, bem como o fluxo veicular anual real e projetado, no período de 1998 a 2012, dos seis lotes de concessão. Os Deputados Nelson Luersen, Péricles de Mello e Cleiton Kielse interpelaram o depoente que respondeu na sequência. O Senhor Ribas continuou sua demonstração com a questão da receita bruta das concessionárias com base em 2012 e as receitas acessórias, tendo sido aparteado pelos Deputados Douglas Fabrício, Péricles de Mello e Nelson Luersen. Após, o depoente esclareceu sobre: o recolhimento de Impostos, Tributos Federais e Impostos Municipais das concessionárias; momentos de lucro e momentos de prejuízo em qualquer concessão; tarifa quilométrica no Paraná e o comparativo das tarifas quilométricas no Brasil. O Senhor Presidente abriu espaço aos senhores Deputadospara questionamentos, sendo esclarecidos, na sequência, pelo Senhor Antonio José CorreiaRibas.

Deputado Nelson Luersen: 1- Se não poderia, em sua opinião, fazer um reequilíbrio e um novo fluxo de caixa. Resposta: Deve ser mantida a forma como foi estabelecido o contrato original; 2- Se não teria como rever o preço da tarifa, se a taxa de retorno compostafosse, hoje, de no máximo 12%. Resposta: A taxa de retorno não é momentânea, vale paralongo prazo; 3 – Se não teria como fazer a recomposição da taxa de retorno, tendo emvista o aumento do fluxo de automóveis e da arrecadação. Resposta: Existe o contrato e, o que pode acontecer é uma negociação entre as partes; 4- se, em sua opinião, a qualidade dos asfaltos no Paraná, correspondem com uma qualidade razoável. Resposta: Existem problemas. O Senhor Presidente continuou com interrogações ao Senhor Ribas, que foram esclarecidas em seguida. Deputado Alceu Maron: 1- se há possibilidade de antecipação de obra, sem prorrogar o prazo de concessão. Resposta: É possível, com acordo entre as partes; 2- Como a Agência pode intervir no sentido de diminuir o prejuízo da população do litoral, redistribuindo as praças de pedágio. Resposta: Deve haver equilíbrio entre receitas e despesas. A AGEPAR trabalha na questão da abertura do mercado às empresas de cobrança eletrônica para pagamento do pedágio quilométrico, sendo ideal o maior número possível de praças de pedágio. O Senhor Presidente agradeceu a presença

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 133

FLS.
CPI PEDÁGIO

dos Deputados Elton Welter e Tercilio Turini. Pela ordem, o Deputado Adelino Ribeiro comentou que espera que a Agência, os Governos Estadual e Federal cumpram a sua função para que o cidadão não seja mais uma vez penalizado com o aumento da tarifa no trecho de Cascavel a Foz do Iguaçu. O Senhor Antonio José Correia Ribas concordou com a explanação do Deputado Adelino. Deputado Douglas Fabricio: 1- Se a Agência pode fazer alguma coisa em caso de falta de atendimento da concessionária. Resposta: A Agência necessita de projeto delei para ter condições de aplicar sanções e informou que a ação inicial da Agência foi a estruturação da Ouvidoria. O Deputado solicitou apoio do depoente para a CPI apresentar tal projeto de lei, o qual foi atendido. 2- Qual é o teor das negociações em andamento com as concessionárias, qual o papel da AGEPAR no processo e qual é a base contratual para as negociações: o contrato original ou o aditivo de 2002? Resposta: A negociação acontece entre o

DER e a concessionária com a mediação da AGEPAR. A Agência contratou a FIPE para apoio; 3- Se tem prazo para a conclusão do relatório da FIPE. Resposta: O prazo contratual é final de outubro; 4- Se existe a possibilidade de chegar a um acordo entre Governo do Estado e concessionárias. Resposta afirmativa. O Senhor Relator fez outras indagações ao depoente, que as esclareceu na sequência. Deputado Péricles de Mello solicitou que sejam encaminhados a esta Comissão os dados das concessionárias lote a lote e os investimentos, custos operacionais e receitas atualizadas desde o primeiro ano até hoje e, emseguida, passou à primeira pergunta: 1- Se existe a possibilidade de fiscalizar o gasto das concessionárias nos trabalhos iniciais. Resposta: O DER deve possuir os documentos;2- Se a AGEPAR não teria autonomia para cobrar do Estado o cumprimento da determinação do Tribunal de Contas da União. Resposta afirmativa; 3- Se existe garantia dos contratos, caso a concessionária não cumpra com os investimentos. Resposta: Existe o seguro-garantia; 4- Se, pela sua experiência, foi correta a alteração da forma de medição: de resultado para insumo. Resposta: Se pudesse opinar à época, preferiria a medição por metro quadrado. O Deputado Péricles solicitou outros esclarecimentos, tendo sido atendido. Deputado Nereu Moura: 1- Se o depoente era diretor do DER na implantação do pedágio. Resposta: negativa; 2- Se a negociação com as concessões teria fluido em favor do povo paranaense, caso a AGEPAR existisse antes. Resposta afirmativa; 3- De onde provêm os recursos para a manutenção da AGEPAR. Resposta: Foi estabelecida por lei, uma taxa de regulação que corresponde a um percentual da receita bruta de todas as empresas que são reguladas pela Agência; 4- Qual é o entendimento com relação as obras executadas sem amparo legal. O Senhor Ribas solicitou a resposta ao Senhor Mauricio de Sá Ferrante,que foi autorizada pelo Senhor Presidente. Resposta: Foi detectado que alguns procedimentos feitos ao longo dos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 134

FLS.
CPI PEDÁGIO

contratos de concessões pós 2002, não cumpriram os ritos processuais legais necessários. Para finalizar, o Deputado recomendou à AGEPAR que, num possivel entendimento com as concessionárias, resolva a situação das praças de pedágio que dividem os municipios ao meio. Deputado Cleiton Kielse: 1- Se existem números oficiais para a AGEPAR apresentar, no mês de novembro. Resposta: Por não estar devidamente estruturada, os números são os apresentados pelo DER; 2- Se considera verdadeiros osnúmeros apresentados pelas concessionárias. Resposta: não há porque duvidar, pois são considerados números do DER; 3- Como a AGEPAR faz aferição sobre os dados administrativos das concessionárias. Resposta: Não é problema da AGEPAR a forma como a concessionária conduz os seus gastos administrativos. O Deputado Kielse sugeriu à assessoria propor que nenhum acordo seja feito, pela Agência ou pelo Governo do Estado, sem o aval do Plenário desta Casa de Leis e continuou com interpelações ao depoente, que respondeu na sequência. Deputado Wilson Quinteiro: 1- Se está previsto em lei o poder dearbitragem por parte da Agência. Resposta afirmativa; 2- Se a arbitragem pode alcançar a questão do preço do pedágio, conforme os lotes, e também a questão do cronograma de obras e prazos. Resposta: Resposta afirmativa na questão da redução do valor; 3- Qual o prazo estabelecido na questão do processo de mediação. Resposta: O Governador estabeleceu o prazo de final de novembro; 4- Qual o valor da contratação do Instituto FIPE. Resposta: Valor total de um milhão e oitocentos mil reais, num prazo de sete meses de execução. Deputado Bernardo Carli: 1- Se haverá degrau tarifário para a conclusão da obra no trecho Guarapuava/Rio das Mortes. Resposta: A Agência não possui a informação oficial, 2- Seos aditivos de 2000 e 2002 prejudicaram os investimentos que seriam realizados, pois no trecho de Guarapuava a Cascavel, foram retiradas todas as obras. O Senhor Antonio opinou que o grande prejuizo das concessões foi o ato unilateral. 3- Se, em sua opinião, o convênio de delegação será prorrogado pelo Governo Federal. Resposta: O Governo Federal arrecada milhões anualmente em impostos e é desonerado das obrigações. O Deputado Bernardo Carli sugeriu à AGEPAR que busque o entendimento com relação às praças de pedágio situadas, praticamente, dentro de área urbana. Deputado Elton Welter comentou sobre osapontamentos evidentes obtidos pela CPI e que estes possam contribuir para a diminuição detarifas e retorno dos investimentos. Os Deputados Nelson Luersen e Péricles de Mello apartearam o Senhor Ribas, tendo sido atendidos. Para finalizar, o Senhor Presidente agradeceu a toda a equipe da AGEPAR e passou à votação do Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello que requer pedido de informação à CCR RODONORTE sobre quantitativo e valor de insumos das obras do Contorno de Campo Largo. Aprovado. A seguir, o Deputado Nelson Luersen procedeu à leitura dos Requerimentos a serem aprovados na próxima Sessão. 1- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Carli que requer a convocação do representante

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1357

FLS.
CPI PEDÁGIO

legal de Vieceli & Furlan Soluções para oitiva perante a CPI. 2- Requerimentos do Deputado Péricles de Mello. 2.1- Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que se oficie o Tribunal de Contas da União para apresentar estudo sobre a duplicação entre Matelândia e Medianeira. 2.2- Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que se oficie o Tribunal de Contas da União para apresentar estudo sobre a obra deCampo Largo. O Senhor Presidente, após deliberação, determinou a convocação, para a próxima sessão, do ex-Diretor do

DER, Rogério Walbach Tizzot, do Senhor Davi Ferreira Gomes Barreto, servidor do Tribunal de Contas da União e do Senhor Ágide Meneguette, Presidente da FAEP. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Filz, Secretária da Comissão.

Ata da 14ª Reunião Ordinária

Aos vinte e dois dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Nereu Moura; Péricles de Mello, Alceu Maron Filho, Bernardo Carli e Artagão Júnior, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente e Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 13a Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente agradeceu a presença dos Senhores Ágide Meneguette, Presidente da Federação da

Agricultura do Estado do Paraná, FAEP; Rogério Wallbach Tizzot, ex-Diretor do Departamento de Estradas de Rodagem, DER, Deputado Elton Welter e Acir Mezzadri, ex-Deputado e Presidente do Fórum Nacional de Transportes. Após, fez breve comentário da sessão anterior e das sessões extraordinárias que aconteceram no dia 17 de outubro nos Municípios de Londrina e Maringá. A seguir, o Senhor Ágide Meneguette dirigiu-se à tribuna e assinou o termo de compromisso. Com a palavra, o Deputado Douglas Fabrício solicitou ao depoente, sua contribuição à CPI, com relação ao tema pedágio no Paraná. O Senhor Ágide fez a leitura do seu pronunciamento,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 136

FLS.
CPI PEDÁGIO

esclarecendo que, para a FAEP, o importante é a realização das obras, a redução do preço do pedágio e que a Agência Reguladora fiscalize o cumprimento dos contratos. Passou a cópia da leitura do posicionamento da FAEP ao Senhor Presidente que, na sequência, abriu espaço aos senhores Deputados para questionamentos, sendo esclarecidos, a seguir, pelo depoente. Deputado Nereu Moura: Se defende que haja renegociação do Governo com as concessionárias. Resposta: Defende a necessidade das obras de imediato, e se necessário renegociar, deve ser de forma transparente, com a participação da sociedade. Deputado Wilson Quinteiro: Se o caminho seria estabelecer o processo de mediação com as concessionárias. Resposta: O posicionamento da FAEP, para diminuir o prejuízo, é que haja negociação para que as obras sejam realizadas imediatamente. Deputado Douglas Fabrício: 1- Em sua opinião, quais as formas para redução do valor pedágio? Resposta: Não vê outra maneira a não ser passar por uma negociação. 2- Em sua opinião, quais foram as obras de duplicação mais importantes para o setor de agricultura e que não foram realizadas? Resposta: Todas as obras eram necessárias. 3- Se os serviços prestados pelas concessionárias são adequados. Resposta: O maior serviço seriam as duplicações das rodovias. Deputado Cleiton Kielse: 1- Se a FAEP tem representação junto à AGEPAR. Resposta negativa; 2- Se a Federação auxiliaria na auditoria sobre os números das concessionárias, caso a CPI consiga a quebra do sigilo bancário e fiscal. Resposta: Poderia participar, dentro da atribuição da Federação. Deputado Artagão Júnior: Se foi feita alguma planilha de levantamento do prejuízo financeiro e quantos por cento implica, no custo da produção até o consumidor final. Resposta: O trabalho foi realizado junto com a OCEPAR e encaminhado, inclusive, para a Assembleia. Deputado Péricles de Mello fez um apelo à FAEP para que, juntamente com outras forças, auxilie na mobilização da população para que a CPI obtenha vitória. O Senhor Ágide esclareceu que a Federação tem o princípio na defesa da Constituição, das Leis e dos Contratos. Deputado Bernardo Carli, propositor do convite, agradeceu a explanação com visão do agronegócio do Estado do Paraná. Deputado Elton Welter fez considerações quanto à importância da participação da Federação nos trabalhos da CPI. De acordo o Senhor Ágide, que lembrou a existência do relatório do Tribunal de Contas da União e que as medidas legais cabíveis não estão sendo tomadas. Deputado Nelson Luersen: 1- Qual a porcentagem do aumento da produtividade de grãos, de 1998 a 2013? Resposta: Conforme sua assessoria, o aumento é de 218% (duzentos e dezoito por cento). 2- Se a produtividade é transportada por caminhões ou trem. Resposta: Por caminhões, pois o transporte ferroviário é mais caro. 3- Qual seria a sugestão para um preço razoável do pedágio? Resposta: Para o produtor rural, o menor preço possível, mas deve ser compatível com a viabilidade do negócio. Para finalizar, o Senhor Presidente fez breve comentário sobre os trabalhos da CPI e parabenizou o Senhor Ágide Meneguette pela condução da FAEP. Pela ordem,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1374

FLS.
CPI PEDÁGIO

solicitou ao Senhor Rogério Tizzot para se dirigir à tribuna e solicitou-lhe que fizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. Com a palavra o Deputado Nereu Moura que solicitou a sua contribuição para encaminhar uma solução para o pedágio do Paraná. O Senhor Tizzot deu início à sua explanação, com o auxílio de slides, pontuando sobre as seguintes questões: modelo de contrato adotado; prazo de concessão; trechos de acessos previstos pelo DER. Os Deputados Cleiton Kielse e Péricles de Mello interpelaram o depoente que respondeu na sequência. O Senhor Tizzot continuou sua demonstração sobre: tarifa, investimentos e cronogramas fixados pelo poder concedente; alterações de projeto e quantidades de serviços previstos para obras; riscos das concessionárias com tráfego de veículos; indefinição da quantidade mínima de trechos de acessos; projetos de engenharia utilizados na definição dos investimentos; apresentação da Proposta Comercial, pela proponente, para a área estimada de intervenção de restauração na pista; alteração dos serviços medidos, de área para insumos e; cronograma de investimentos. Os Deputados Nereu Moura e Péricles de Mello apartearam o depoente, tendo sido atendidos. Dando continuidade à sua explanação, o Senhor Tizzot informou sobre: os custos da restauração de rodovia; elevação da Taxa Interna de Retorno, por Lote; degraus tarifários; termos aditivos; equipe técnica do Estado e contratação da Fundação Instituto de Administração, FIA e; o estudo comparativo da TIR, realizado pela FIA. Para finalizar, o Senhor Tizzot procedeu à leitura do parecer, elaborado pela FIA, sobre o tema TIR. Em seguida, o Senhor Presidente abriu espaço aos senhores Deputados para questionamentos, sendo esclarecidos, na sequência, pelo Senhor Rogério Wallbach Tizzot. Deputado Nelson Luersen: 1- No seu ponto de vista, porque a disputa foi pequena para a concessão do pedágio no Paraná? Resposta: Talvez por haver poucas empresas com condições de participar, não viveu a época das licitações; 2- Outros depoentes informaram que houve acerto entre os participantes, qual a sua opinião a respeito. Resposta: Não teria como afirmar a respeito; 3- O que tem a informar sobre a fiscalização realizada pelo DER nas rodovias concessionadas. Resposta: A fiscalização existe e os profissionais são sérios; 4- Se, em sua opinião, as concessionárias cumprem o contrato quanto à qualidade do asfalto. Resposta: Provavelmente, a verba prevista em contrato não seja o suficiente para a recuperação asfáltica. O Senhor Presidente continuou com interrogações ao
Senhor Tizzot, que foram esclarecidas em seguida. Deputado Nereu Moura: 1- Local de trabalho. Resposta: Funcionário de carreira do DER; 2- Porque o Governador Requião não baixou ou não acabou com o pedágio? Resposta: O Governador optou pela via judicial; 3- Porque foi homologada a Ata nº 17, no Governo Requião? Resposta: A Ata foi produzida pela discussão da comissão, gerada por um pré-contrato, com a Concessionária, para diminuir a tarifa em 30% (trinta por cento) e

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1384

FLS.
CPI PEDÁGIO

retirar a duplicação. O Governador não concordou e a Ata não está incorporada nos contratos, para isto, é necessário efetuar um termo aditivo assinado pelo Governo do Estado e pela União; 4- Se a União concedeu o aval para efetuar o aditivo. Resposta: Não foi procurada. O Deputado Nereu Moura fez outras indagações ao depoente, que as esclareceu na sequência. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Gilberto Martin, dos técnicos da FIEP e do Prefeito de Capitão Leônidas Marques, Ivar Barea. Com a palavra o Deputado Artagão Júnior: 1- Se existe o aditivo de 2005. Resposta negativa; 2- Se foram feitas autuações pelo DER por conta de descumprimentos contratuais. Resposta: Não se recorda; 3- Se foram feitas autuações pelo DER por obrigações não realizadas, serviços mal feitos ou obras atrasadas. Resposta: Existem multas; 4- Se as multas foram pagas. Resposta: as concessionárias foram discutir a multa na justiça. O Deputado continuou com questionamentos ao Senhor Tizzot, que os respondeu em seguida e também sugeriu à CPI constituir uma comitiva para ir a Brasília. Pela ordem, o Deputado Adelino Ribeiro: 1- Se as obras na região de Cascavel foram retiradas em 2005, admite-se que houve aditivo. Resposta: Não houve aditivo; 2- Se a retirada das obras não aconteceu na época do acordo. Resposta: O acordo não foi consumado. O Senhor Presidente aparteou o Senhor Tizzot, tendo sido esclarecido na sequência. Com a palavra o Deputado Alceu Maron Filho: 1- Em que ano o Senhor Tizzot foi Diretor Geral do DER. Resposta: De 2003 a 2010; 2- Se membros do Governo assinaram a Ata. Resposta afirmativa; 3- Se esses membros estavam falando em nome do Governo. Resposta afirmativa, porém, sem poder de decisão do Governo; 4- Se houve precaução, informando que a Ata só è considerada válida com a homologação do Governador. Resposta: Para firmar o acordo, deve-se alterar o contrato com termo aditivo. O Deputado continuou com interpelações ao depoente, que foram respondidas na sequência. Deputado Cleiton Kielse: 1- Se seria interessante a vinda do Senador Roberto Requião e do Governador Beto Richa. Resposta: Acredita que o Senador viria, se fosse convidado pela Comissão; 2- Se a Agência, no seu tempo, teve finalidade. Resposta: o Governador optou por não instituir a Agência e destinou ao DER o poder da fiscalização. O Deputado solicitou à assessoria formalizar o convite ao Senador Roberto Requião e ao Governador Beto Richa. Deputado Péricles de Mello: 1- Se foi o Governo do Estado quem definiu a licitação do pedágio do Paraná. Resposta afirmativa; 2- Se foi o Governo do Estado quem definiu as obras, o organograma e a equação de reajuste da tarifa. Resposta afirmativa; 3- Se as concessionárias podem reajustar o valor da obra, caso o valor real da obra não seja o valor apresentado na proposta comercial. Resposta afirmativa; 4- Se foi o Aditivo de 2000 que permitiu reajustar o valor da obra. Resposta afirmativa. O Deputado solicitou outros esclarecimentos, tendo sido atendido. O Senhor Presidente anunciou a presença do Deputado Fernando Scanavaca e passou a palavra ao Deputado Douglas Fabricio: 1-

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 139

FLS.
CPI PEDÁGIO

Qual era e quantas pessoas formavam a equipe do DER para fiscalização. Resposta: Não lembrou; 2- O atual Diretor do DER informou que havia um gerente para cada concessão e que não havia equipe, na época, para a fiscalização. Resposta: A equipe do gerente era a equipe do TECPAR; 3- Se existe outro documento, exceto a Ata 17, com o intuito de formalizar uma tratativa com as concessionárias. Resposta: Não lembrou, mas afirmou não ter assinado outro documento; 4- Em sua opinião, o que a CPI poderia fazer para baixar o valor da tarifa ou antecipar as obras. Resposta: Poderia fazer um movimento de conscientização na Justiça, pois considera difícil um acordo. O Deputado fez outros questionamentos, respondidos pelo depoente. O Senhor Presidente agradeceu a participação do Senhor Tizzot e passou à votação dos Requerimentos. 1- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Carli que requer a convocação do representante legal de Vieceli & Furlan Soluções para oitiva perante a CPI. Aprovado 2- Requerimentos do Deputado Péricles de Mello. 2.1- Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que se oficie o Tribunal de Contas da União para apresentar estudo sobre a duplicação entre Matelândia e Medianeira. Aprovado 2.2- Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que se oficie o Tribunal de Contas da União para apresentar estudo sobre a obra de Campo Largo. Aprovado. A seguir, o Deputado Nelson Luersen procedeu à leitura dos Requerimentos a serem aprovados na próxima Sessão: 1- Requerimento de autoria dos membros da CPI, que requerem audiências junto ao

Supremo Tribunal Federal, STF, Tribunal de Contas da União, TCU e Ministério Público Federal,

MPF; 2- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli que requer a convocação do Sócio-Diretor da Deloitte Touche Tohmatsu Auditores Independentes para oitiva perante a CPI do Pedágio; 3- Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello: 3.1- Requer que se oficie a FIPE para que encaminhe responsável pelo relatório apresentado à AGEPAR; 3.2- Requer que se oficie à FIPE para que encaminhe o relatório feito à AGEPAR; 3.3- Requer pedido de informação ao Tribunal de Contas da União a respeito do Acórdão 346/2012; 3.4- Requer que se oficiem às seguintes concessionárias para que nos apresentem um relatório com todas as consultorias contratadas: ECONORTE, CAMINHOS DO PARANÁ,VIAPAR, ECOCATARATAS,, RODONORTE e ECOVIA; 3.5- Requer pedido de informação ao DER e à AGEPAR sobre as justificativas jurídicas e técnicas que levaram aos aditivos 1 e 2. O Senhor Presidente, após deliberação, determinou a convocação, para a próxima sessão dos Senhores Helio Ogama e Evandro Viana, Presidentes da ECONORTE e ECOCATARATAS, respectivamente e João Chiminazzo Neto, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, ABCR. Informou que o representante do Tribunal de Contas da União comparecerá na reunião do dia 05 de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 140

FLS.
CPI PEDÁGIO

novembro do corrente ano. Para finalizar, o Senhor Presidente colocou em discussão o Requerimento de Prorrogação da CPI, já contemplado no Plano de Trabalho desta Comissão, o qual foi aprovado por unanimidade. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente lembrou os Parlamentares das Sessões Extraordinárias que acontecerão na próxima semana, dia trinta e um de outubro, nos Municípios de Paranavaí e Campo Mourão e após, encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 15ª Reunião Ordinária

Aos vinte e nove dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Nereu Moura; Péricles de Mello, Alceu Maron Filho, Bernardo Carli e Artagão Junior, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente, Elton Welter e Fernando Scanavaca. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 14a Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente fez breve comentário da sessão anterior, agradeceu a presença do Senhor João Chiminazzo Neto, Diretor Regional da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, ABCR, solicitando-lhe que fizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. O Senhor Presidente justificou a ausência do Senhor Evandro Couto Vialma, Diretor-Presidente da Ecocataratas. O Senhor João Chiminazzo Neto iniciou sua explanação, com auxílio de slides, pontuando sobre as seguintes questões: a representação da ABCR nos Estados brasileiros e no Paraná; diferença entre concessão e privatização; riscos do negócio de concessão; diferenças nos modelos de concessão entre o Programa do Anel de Integração em 1997 e o Programa Federal em 2007; relação das tarifas médias, por cem quilômetros, no Brasil e; recuperação das rodovias, com apresentação de vídeo. Na sequência, o Senhor João Chiminazzo Neto deu continuidade à sua explanação sobre: redução de tarifa em 50%, aditivos de 2000 e 2002 e acordos para a redução de tarifa em 30%, em 2004; relação das obras retiradas nos aditivos, das obras realizadas no período de 1998 a 2012 e das obras futuras e; com apresentação de vídeos, mostrou as diferenças e o avanço nas rodovias e na economia. A seguir, apresentou o estudo da TecTran, sobre o histórico

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 141

FLS.
CPI PEDÁGIO

do índice de mortes desde o início da concessão até 2010 e vídeos sobre a situação, à época, e a qualidade dos trabalhos hoje prestados. Para finalizar sua explanação com apresentação de slides, o depoente mostrou os números financeiros das receitas e despesas das concessionárias no período de 1998 a 2012; a geração de empregos diretos e indiretos; as práticas sustentáveis e os avanços na economia do Paraná. Após, procedeu à leitura do seu pronunciamento final. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Prefeito do Município de Nova Aurora e a seguir, destinou a palavra aos Senhores Parlamentares para questionamentos, sendo esclarecidos, na sequência, pelo depoente. Deputado Adelino Ribeiro: 1- Se o número de veículos aumentou, aumentou também o número de acidentes, e a estrutura não está sendo suficiente para atendimento e; 2- Se foi assinado o acordo em 2005. Respostas: A estrutura de atendimento nas rodovias foi definida pelo projeto do DER e está sendo cumprido e com relação ao acordo de 2005: houve e o Governo, na época, comprometeu-se em assumir a manutenção e a recuperação das rodovias, não cumpriu o acordo e a tarifa retornou. Deputado Nereu Moura: 1- Se as concessionárias ajuizaram a questão logo após a redução da tarifa em 50%. Resposta: Foi solicitada a tutela no mês de agosto; 2- Se a prorrogação dos contratos está fora da renegociação com o Governo do Estado. Resposta: A questão da prorrogação ainda não entrou em discussão; 3 — Se existem a Ata de 2005 e contrato definitivo. Resposta: A Justiça reconheceu, em decisão liminar, a Ata 17 de 2005 e não foi feito aditivo definitivo. Deputado Bernardo Carli: 1- Se existe previsão, por parte das concessionárias, de emitir cupom com valor fiscal no ato do pagamento. Resposta: Há um grupo de trabalho formado entre a Receita Federal e a ABCR estudando a questão. 2- Porque o aditivo de 2000 suprimiu tantas obras e não apenas 7,3% das obras, referentes aos meses da redução da tarifa. O Senhor João Chiminazzo Neto pediu a permissão para que o Senhor Gildo Rodrigues, assessor econômico da ABCR, respondesse à questão. Resposta: O reequilíbrio do contrato deve ser pela TIR pactuada. A seguir, o Senhor Presidente agradeceu a presença do Prefeito e do Presidente da Câmara do Município de Barracão, dos Deputados Elton Welter, Tercílio Turini e Fernando Scanavaca. Com a palavra o Deputado Alceu Maron: 1- Onde é recolhido o ISS do "Via Fácil" e do "Sem Parar"? Resposta: Essas empresas prestam serviço para as concessionárias, portanto o gerador do tributo são as concessionárias; 2- Se essas empresas não recolhem o ISS da prestação de serviço às concessionárias. Resposta: Não tem informações da maneira da tributação que incide sobre a empresa; 3- Se pagando a tarifa em dinheiro ou no "Via Fácil" se recolhe o ISS da mesma maneira para os Municípios do litoral. Resposta afirmativa. As questões 1, 2 e 3 foram respondidas pelo Senhor Gildo Rodrigues; 4- A BR-277, de Curitiba à Paranaguá, ficou interditada por horas, no mês de fevereiro, qual é o

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 142

FLS. 142
CPI PEDÁGIO

padrão dos planos de emergência para desobstruções necessárias das vias pedagiadas? Resposta: Existem regras do atendimento que são fiscalizadas pelo DER, no caso da BR-277, preferiu que se questionasse à Ecovia. O Deputado solicitou o comprometimento do Senhor João Chiminazzo Neto para trazer à CPI, os valores pagos em multa ao DER e após, fez outros questionamentos, respondidos pelo depoente. Pela ordem, o Deputado Péricles de Mello solicitou visualizar novamente o quadro apresentado, referente aos números financeiros no período de 1998 a 2012 e iniciou os questionamentos a respeito do mesmo. As respostas foram dadas pelo depoente e pelo Senhor Gildo Rodrigues. O Senhor Presidente lembrou que o Senhor Gildo também está sob juramento. Para finalizar suas indagações, o Deputado Péricles perguntou sobre o cronograma de investimentos da Viapar. O Senhor João Chiminazzo Neto solicitou que as questões específicas das concessionárias sejam esclarecidas pelas mesmas. Deputado Artagão Júnior: 1- Qual o controle do Estado em relação ao fluxo de veículos? Resposta: O controle é feito pelos relatórios mensais entregues ao DER; 2- Se existe fiscalização sobre o sistema dos sensores nas praças de pedágio. Resposta: Está sob a tutela e responsabilidade das concessionárias e é auditado regularmente; 3- Se houve alguma multa paga em autuações feitas pelo DER. Resposta: A concessionária tem o direito de recurso, mas multas já foram pagas. O Senhor Presidente informou que já foi solicitado ao DER e às concessionárias se as multas e autuações foram cumpridas. Deputado Cleiton Kielse: 1- Há quantos funcionários diretos nas seis concessionárias? Resposta: São atualmente 2mil 168 funcionários; 2- Se o depoente pode ajudar em um Termo de Acordo Circunstanciado - TAC. Resposta afirmativa. O Deputado efetuou outras interpelações ao depoente, sendo atendido na sequência. Deputado Douglas Fabrício: 1- Se o programa de obras seguido pelas concessionárias é constante do aditivo de 2002. Resposta: Aditivo de 2000; 2- Se as alterações de contratos foram anuídas pela União. Resposta afirmativa. O Deputado Kielse aparteou o Senhor Relator. 3- Se, nos aditivos de 2000 e 2002, a proposta de retirar as obras foi das concessionárias. Resposta: A proposta foi do Governo do Estado; 4- Se não seria necessário rever a TIR para valores mais próximos dos praticados hoje. Resposta: Um contrato de 24 anos possui um fluxo de caixa fechado, e o risco é analisado no momento da licitação. O Deputado solicitou outros esclarecimentos, os quais foram esclarecidos, na sequência. Deputado Wilson Quinteiro: 1- Se existe a possibilidade de mediação. Resposta afirmativa e a AGEPAR poderá mediar; 2- Qual é a avaliação da ABCR para resolver a questão do pedágio no Paraná? Resposta: Assegura que as concessionárias têm interesse em ajustar a situação. O Deputado propôs que a CPI estabeleça, junto com o Governo do Estado, um ponto de equilíbrio para solucionar a questão do pedágio no Estado do Paraná. Deputado Elton Welter: 1- Se o pedágio pode baixar e fazer os investimentos. Resposta: Está sendo visto com o Governo do Estado; 2- Se os números apresentados

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 143

FLS.
CPI PEDÁGIO

pelo depoente são reais. Resposta afirmativa. O Deputado fez outros questionamentos ao Senhor João Chiminazzo Neto, sendo atendido. Deputado Fernando Scanavaca: 1- Se as negociações estão sendo realizadas em todas as concessionárias ou individualmente. Resposta: As tratativas estão sendo feitas individualmente. Para finalizar, o Senhor Presidente indagou sobre: 1- Se recebe salário como Presidente da ABCR. Resposta afirmativa; 2- Qual o vínculo com a empresa Chiminazzo Associados? Resposta:
É um dos sócios; 3- Se a sua empresa presta serviço às concessionárias. Resposta afirmativa; 4- Se saberia informar o valor do contrato de prestação de serviço anual da sua empresa com as concessionárias. Resposta: Pode informar por via ofício. O Senhor Presidente informou que irá solicitar a informação. O depoente informou que deixará o relatório e o discurso apresentado à disposição desta Comissão. O Deputado Péricles de Mello sugeriu suspender a oitiva do Senhor Hélio Ogama. O Deputado Artagão Junior sugeriu iniciar a oitiva e, se necessário complementação, fazer nova convocação. O Senhor Presidente colocou em votação a sugestão do Deputado Artagão Junior, a qual; foi aprovada. Após, solicitou ao depoente que procedesse à leitura do Termo de Compromisso e que iniciasse a sua apresentação. O Senhor Helio Ogama cumpriu a determinação do Presidente e, com auxílio de slides, destacou sobre as seguintes questões: a empresa Econorte e a abrangência do Lote 1; a evolução do quadro acionário e a empresa TPI; o contrato de concessão e suas obrigações; o histórico contratual: Termo de Alteração Unilateral do Contrato e Termos Aditivos de 2000 e 2002; canais de comunicação com a empresa e o resumo de atendimentos; fluxo de veículos; ações realizadas para conscientização e redução de acidentes; receita e desembolso da empresa; comparativo do quadro de investimento em relação às alterações contratuais; quantitativo de obras realizadas e a realizar; fiscalização do DER/PR; avaliação dos usuários por meio de pesquisa de opinião; programas socioambientais; certificações e geração de empregos.O Senhor Presidente deu início aos questionamentos, respondidos na sequência, pelo depoente. 1- Em que ano foi instalada a praça de Jacarezinho? Resposta: novembro ou dezembro de 2002; 2- Se não seria mais prático ter instalado uma praça de pedágio no trecho da BR-153, ao invés de transferir de onde estava. Resposta: Foi resolvido entre as partes. O Deputado esclareceu que houve uma evolução na arrecadação na praça de Jataizinho de 363% e de Sertaneja de 524% de 2001 a 2012 e o depoente informou que depende do crescimento de tráfego e da economia; 3- Se, em sua opinião, não seria oportuno fazer um TAC em favor do contribuinte. Resposta: Está em negociação. Deputado Péricles de Mello solicitou ao depoente os valores atualizados das receitas e das despesas da Econorte e passou aos questionamentos: 1- Se poderia esclarecer sobre a prestação de serviços não ser mais por área de restauração, e sim por

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 144

FLS.
CPI PEDÁGIO

insumos. Resposta: O trecho da rodovia 303 estava previsto somente a restauração e foram construídas terceiras faixas. O valor foi consumido dentro da restauração; 2- Se essas obras não foram previstas. Resposta afirmativa. Deputado Cleiton Kielse: Se è justo a arrecadação de 1 bilhão 115 milhões até 2001 para 69,8 milhões de investimentos. Resposta: Não se deve fazer simples comparativo, existem outras obrigações contratuais; 2- Se o depoente teria autonomia de negociar um TAC junto com esta Casa. Resposta negativa. Deputado Douglas Fabricio: 1- Se a mudança da praça de pedágio de Cambará/Andirá para Jacarezinho foi um ato legal. Resposta afirmativa; 2- Se uma praça de pedágio pode dividir dois bairros da mesma cidade. Resposta: Em resposta, procedeu à leitura da ação judicial; 3- Se a praça de pedágio de Jacarezinho é área ambiental. Resposta: A empresa obtém as licenças; 4- Se è distribuído um vale-pedágio. Resposta: Foi distribuida tarifa diferenciada para a comunidade lindeira à praça de pedágio.0 Deputado solicitou todos os documentos ao depoente e continuou com outros questionamentos, sendo esclarecidos. Deputado Artagão Junior: 1- Se è convencional e qual o critério para a contratação de consultorias que possuem vinculo direto com a concessionária. Resposta esclarecida pelo assessor do Senhor Hélio Ogama: a contratação é feita por pesquisa de mercado e a Econorte não possui nenhuma consultoria vinculada ao grupo; 2- Se existe tabela do DER para a contração de consultorias. Resposta negativa; 3- Se a redução de obras e os gatilhos inseridos no contrato foram necessários, único e exclusivamente, para o reequilíbrio do contrato. Resposta afirmativa. Para finalizar, o Senhor Presidente fez outros questionamentos ao Senhor Hélio Ogama e a seguir passou à deliberação dos Requerimentos: 1- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Carli que requer a convocação do Sócio-Diretor da Deloitte Touche Tohmatsu Auditores Independentes para oitiva perante a CPI do Pedágio - Aprovado; 2- Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello: 2.1- Requer que se oficie a FIPE para que encaminhe responsável pelo relatório apresentado à AGEPAR - Aprovado; 2.2- Requer pedido de informação ao Tribunal de Contas da União a respeito do Acórdão 346/2012- Aprovado; 2.3- Requer que se oficiem às seguintes concessionárias para que apresentem um relatório com todas as consultorias contratadas: Econorte, Caminhos do Paraná,Viapar, Ecocataratas, Rodonorte e Ecovia - Aprovado; 2.4- Requer pedido de informação ao DER e à AGEPAR sobre as justificativas juridicas e técnicas que levaram aos aditivos 1 e 2 (2000 e 2002) — Aprovado; 2.5- Requer que se oficie à FIPE para que encaminhe o relatório feito à Agepar —

Retirado; 3- Requerimento subscrito pelos membros da CPI, que requerem audiências junto ao

Supremo Tribunal Federal, Tribunal de Contas da União e Ministério Público Federal. — Aprovado. Não havendo mais Requerimentos a serem lidos, o Senhor Presidente, após deliberação, determinou a convocação para a próxima sessão, do representante

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1454

FLS. 17
CPI PEDÁGIO

do Tribunal de Contas da União e do Presidente da Ecocataratas, Senhor Evandro Viana. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente lembrou aos Parlamentares das Sessões Extraordinárias na próxima quinta-feira, nos Municípios de Paranavaí e Campo Mourão e após, encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, parte integrante desta ata, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 16ª Reunião Ordinária

Aos cinco dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Artagão Junior; Bernardo Carli; Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente; Gilberto Martin e Tercílio Turini. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, tecendo breve comentário a respeito da Sessão anterior e das Sessões Extraordinárias que aconteceram no dia 31 de outubro nos Municípios de Paranavaí e Campo Mourão. Após, solicitou ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 15a Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, agradeceu a presença do Senhor Evandro Couto Viana, Diretor-Presidente da Ecocataratas e da Ecovia, solicitando-lhe que fizesse a leitura e assinasse o termo de compromisso, o qual foi cumprido. O Senhor Presidente esclareceu que a oitiva do Senhor Evandro, nesta Sessão, será sobre a Ecocataratas. O Senhor Evandro Couto Viana iniciou sua explanação, com auxílio de slides, com informações de ordem pessoal e profissional e após, destacou as seguintes questões: participação societária e aquisição da empresa; contrato de concessão e suas observações; aplicação do valor da arrecadação; benefícios para os usuários; principais itens de serviços e histórico do contrato: concorrência pública, assinatura, início da cobrança do pedágio, ato unilateral, proposta da ação judicial pelas concessionárias, termos aditivos de 2000 e 2002. Os Deputados Cleiton Kielse e Nelson Luersen apartearam o depoente. O Senhor Evandro Couto Viana deu continuidade aos esclarecimentos sobre: assinatura e objeto do contrato preliminar, instituição da Comissão Paritária e sua conclusão, através da Ata nº 17 e; as ações e

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1467

FLS.
CPI PEDÁGIO

decisões judiciais. Os Deputados Nereu Moura, Douglas Fabricio, Nelson Luersen, Cleiton Kielse e Wilson Quinteiro interpelaram sobre as questões jurídicas, que foram esclarecidas, na sequência, pela Senhora Vanelis Mucelin, assessora jurídica da empresa. O Deputado Wilson Quinteiro solicitou à Senhora Vanelis Mucelin cópias, na íntegra, das peças processuais com as manifestações, por parte da União, em relação à Ata 17 de 2005 Após, o depoente retornou à sua oitiva, mostrando, ainda com apresentação de Após, o depoente retornou à sua oitiva, mostrando, ainda com apresentação de slides, o resumo das alterações contratuais; pesquisa de satisfação; serviços de atendimento ao usuário; geração de empregos e; sistema de arrecadação. Os Deputados Douglas Fabricio, Nelson Luersen e Tercílio Turini solicitaram esclarecimentos sobre o controle, fiscalização e projeção de tráfego, tendo sido atendidos pelo depoente. Prosseguiu sua explanação destacando a redução de acidentes e aumento do fluxo de veículos; receitas e desembolsos. Os Deputados Péricles de Mello, Cleiton Kielse, Nelson Luersen e Douglas Fabricio indagaram os valores apresentados, no que foram respondidos pelo depoente. Após, o Senhor Evandro Couto Viana salientou as questões sobre fiscalização do Poder Concedente; certificações e projetos de responsabilidade social. A seguir, o Senhor Presidente deu início aos questionamentos ou comentários, esclarecidos, na sequência, pelo depoente. 1- Se o contrato original previa a duplicação de Foz do Iguaçu à Guarapuava. Resposta: Previa a duplicação de Foz do Iguaçu até Cascavel e de Guarapuava até o Trevo de Três Pinheiros; 2- Se está no contrato a obrigação da duplicação do Trevo de Três Pinheiros a Guarapuava. Resposta negativa; 3- Se haverá gatilho para pagar a obra de duplicação de Medianeira a Matelândia. Resposta afirmativa, dois gatilhos de 3,82%, 4- Se esse aumento será nas cinco praças de pedágio. Resposta afirmativa; 5- Se quem pagará a obra será o usuário. Resposta afirmativa. O Deputado efetuou outras interpelações ao depoente, sendo atendido na sequência. Deputado Nereu Moura: Se a empresa tem lucro. Resposta afirmativa; 2- O que a Ecocataratas espera na negociação com o Governo? Resposta: Relembrar e negociar o que foi feito nos oito anos de "guerra jurídica"; 3- Se qualquer negociação para a empresa seria prejuízo, se permanecer como está seria melhor. Resposta: Estão abertos para negociar; 4- Porque não foi iniciada a obra de duplicação do trecho de Cascavel a São João do Oeste? Resposta: O Poder concedente está fazendo a análise do projeto básico; 5- Se, referente à Ata nº 17, houver decisão desfavorável à empresa, esta não teria como cobrar as obras do povo do Paraná. Resposta: A empresa irá cumprir a sentença judicial. O Deputado Adelino Ribeiro comentou que: o Governo deveria ter obrigado a empresa a duplicar o trecho de 14 quilômetros, sem haver gatilho; morosidade na decisão judicial e melhoria na estrutura para atendimento de acidentados. Deputado Artagão Junior: 1- Se no início do contrato, a obrigação da Concessionária era apenas da conservação das rodovias adicionais;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1474

FLS.
CPI PEDÁGIO

Resposta: Eram todos os serviços emergenciais para dar trafegabilidade ao usuário; 2- Qual a justificativa para um novo gatilho, tendo em vista já ter existido outros gatilhos para o reequilíbrio econômico financeiro? Resposta: Quando acontece o desequilíbrio dentro de algum fato, deve ser automaticamente reequilibrado; 3- Quando houve a redução da tarifa, por um ato unilateral, houve o primeiro aditivo? Resposta afirmativa; 4- Se houveram degraus tarifários para recompor as tarifas nesta oportunidade. Resposta negativa. Os Deputados Cleiton Kielse e Nelson Luersen interpelaram o Senhor Evandro Couto Viana sobre sua resposta, que esclareceu não ter conhecimento dos valores informados pelo Deputado Cleiton Kielse, mas comprometeuse em levantar os dados. O Deputado Artagão Junior continuou com indagações, respondidas pelo depoente e após, solicitou à assessoria que requeresse a manifestação de defesa elaborada pelas concessionárias sobre o parecer do Tribunal de Contas do Estado. Deputado Alceu Maron solicitou esclarecimentos a respeito da incidência da CPMF, que deixou de ser cobrada em 2009. O Senhor Evandro Couto Viana informou que o Governo e as concessionárias estão analisando as contas. Deputado Bernardo Carli: Quantos quilômetros foram duplicados no trecho de concessão da Ecocataratas? Resposta: De 158,9 quilômetros no contrato original, passou para 67 quilômetros; 2- Já realizados ou a serem realizados? Reposta: Já realizados; 3- Se haverá alguma duplicação de Guarapuava a Cascavel. Resposta negativa; 4- O que justifica o degrau tarifário previsto para dezembro e por quanto tempo irá vigorar? Resposta: O degrau de 3,82 vigorará até o final do ano de 2021. O Deputado fez outros questionamentos, tendo sido atendido. Pela ordem, o Deputado Péricles de Mello: 1- Onde está localizado o item consultorias? Resposta: Está localizado em despesas operacionais; 2- Como é a questão consultoria? Resposta: O depoente solicitou a permissão para apresentar o serviço de consultoria da Ecorodovias Concessões e Serviços, que possui um serviço compartilhado para todas as concessionárias. O Deputado Nelson Luersen interpelou o depoente sobre o tema em pauta tendo sido esclarecido na sequência. 3- Como é feita a contratação, pela concessionária, das empreiteiras que realizam a obra? Resposta: A contratação é feita pelo Centro de Serviço Compartilhado; 4- Se é feita licitação. Resposta afirmativa. O Deputado continuou com outros questionamentos que foram respondidos pelo Senhor Evandro Couto Viana. Deputado Douglas Fabrício: 1- Muitas vezes, existem filas para pagar nas praças de pedágio, e há cabines fechadas. Resposta: A Ecocataratas e a Ecovia cumprem os parâmetros estipulados no contrato; 2- O Tribunal de Contas analisou que existe desequilíbrio, se há condição de fazer um acordo com o Governo, com esta CPI para reduzir o preço do pedágio. Resposta: O Tribunal de Contas não considerou os termos aditivos e nem a Ata 17; 3- Qual é o prazo para negociar com o Governo? Resposta: Final deste ano; 4- Se já

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 148

F.L.S.
CPI PEDÁGIO

houve alguma proposta do Governo. Resposta negativa. O Deputado solicitou outras informações do depoente, no que foi atendido. Com a palavra o Deputado Cleiton Kielse que solicitou a permissão para apresentação de vídeo, tendo sido atendido e após iniciou os questionamentos. 1- Quanto, em contabilidade real, foi a terceirização das consultorias? Resposta: Não possuir os números no momento; 2- Quanto foi pago para a Rodovia das Cataratas na compra da concessão? Resposta: Não possuir os números no momento; 3- Se o depoente tem autonomia de decisão sobre um TAC, com esta CPI. Resposta: Não tem por que assinar um TAC, sendo que não estão inadimplentes. Deputado Gilberto Martin: 1- De quem é a responsabilidade das mortes que acontecem nas rodovias? Resposta: O que for relativo à segurança, deve ser fiscalizado pela Polícia Rodoviária Federal e Estadual. Os Deputados Nelson Luersen, Artagão Junior, Cleiton Kielse e Péricles de Mello fizeram outras interpelações ao Senhor Evandro Couto Viana, que as respondeu na sequência. Após, o Senhor Presidente procedeu à leitura dos Requerimentos que serão aprovados na próxima Sessão: 1- Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro que requer que seja encaminhado ofício para as seis concessionárias de pedágio, solicitando cópias das apólices de seguro quanto às obras a serem realizadas e; 2- Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello, que requer pedido de informações à ABCR, para que apresente o fluxo de caixa das concessionárias. Em seguida, o
Senhor Presidente colocou em discussão o pedido à Justiça de Brasília para que encaminhe, sob Vara, um representante do Tribunal de Contas da União, o qual, colocado em votação foi aprovado. Para finalizar, o Senhor Presidente, após deliberação, determinou a convocação para a próxima Sessão, do Senhor Marcelo Stachow Machado, Presidente da Viapar e Rui Sérgio Giublin, Presidente da Caminhos do Paraná. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente lembrou aos Parlamentares das Sessões Extraordinárias no próximo dia seis, no Município de Ponta Grossa e, no dia sete, no Município de Guarapuava e após, encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 17ª Reunião Ordinária

Aos doze dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 149

FLS
CPI PEDÁGIO

Adjunto; Alceu Maron Filho; Artagão Junior; Bernardo Carli; Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente e Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 1 6a Reunião Ordinaria. O Deputado Wilson Quinteiro requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente teceu breve comentário a respeito da Sessão anterior e das Sessões Extraordinárias que aconteceram nos dias seis e sete de novembro, nos Municípios de Ponta Grossa e Guarapuava, respectivamente. Após, agradeceu a presença dos Senhores Ruy Sérgio Glublin, Diretor-Presidente da Caminhos do Paraná e Marcelo Stachow Machado da Silva, DiretorPresidente da Viapar. Solicitou ao Senhor Ruy para se dirigisse à tribuna, fizesse a leitura e assinasse o Termo de Compromisso, o que foi cumprido. O Senhor Ruy deu início à explanação, com auxilio de slides, com informações de ordem profissional e após, destacou as seguintes questões: constituição societária da empresa; contrato de concessão: objeto de concessão; rodovias concedidas, obrigações contratuais; histórico do contrato; comparativo do quadro de investimentos; resumo das alterações contratuais; dados financeiros. O Deputado Péricles de Mello interpelou o depoente com relação ao quadro apresentado sobre os números financeiros, tendo sido atendido. O Senhor Ruy deu continuidade aos esclarecimentos sobre: repasse de verbas contratuais; fluxo de veiculos; seguro garantia; dados de operação; veiculos e equipamentos; serviço de atendimento ao usuário; índice de acidentes e óbitos; fiscalização do Poder Concedente; pesquisa de satisfação; qualidade e sustentabilidade; principais obras realizadas e para finalizar, apresentou video sobre a BR-476. A seguir, o Senhor Presidente deu início aos questionamentos, esclarecidos, na sequência, pelo depoente. 1- Se existe expectativa de antecipar as obras do Rio das Mortes até o Trevo do Relógio. Resposta: Está em negociação com o Poder Concedente; 2-Se as concessionárias repassam 0,25% da arrecadação para a AGEPAR. Resposta: 0,25% este ano e 0,50% a partir do próximo ano; 3- Se está previsto uma trincheira ou um viaduto no acesso à cidade de Prudentópolis. Resposta: Está iniciando um viaduto no quilômetro 266. Deputado Artagão Junior: 1- Se procede a informação de que os impactos de diminuição de obras foram menores para a Concessionária Caminhos do Paraná.

Resposta: Só pode falar pela Caminhos do Paraná, o Termo Unilateral penalizou o contrato; 2- Se exlste diferença no número de mortes apresentado pela concessionária e o número de mortes ocorridas no hospital, após as primeiras horas de atendimento. Resposta: As mortes ocorridas no hospital não estão contabilizadas no controle da concessionária; 3- Se existe um levantamento da concessionária em

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 150

FLS.
CPI PEDÁGIO

relação ao fluxo de veículos, acidentes e mortes, antes e depois, das obras realizadas. Resposta: Mesmo com a evolução de tráfego, existe uma redução no índice de mortes.Deputado Bernardo Carli: 1- Se haverá degrau tarifário nas obras que estão sendo realizadas. Resposta: Se concluir a negociação, não haverá degrau, se não concluir, está previsto degrau de 4,86; 2- Se há previsão para definição das negociações. Resposta: Está em andamento junto ao Poder Concedente; 3- Qual é o teor da negociação? Resposta: Está sendo analisado o desequilíbrio existente no contrato; 4- Qual o prazo para finalizar a duplicação até o Rio das Mortes? Resposta: Até o final do próximo ano. O Deputado efetuou outras interpelações ao depoente, sendo atendido na sequência. Deputado Nereu Moura: 1- Se as negociações com o Governo estão amparadas na redução da tarifa e na ampliação dos investimentos. Resposta afirmativa; 2- Se existe margem para reduzir a tarifa. Resposta: Está sendo verificado o desequilíbrio existente nos contratos; 3- Se não existe previsão contratual, nem aditivo de antecipação da obra Guarapuava até o Rio das Mortes. Resposta: Existe um Termo de Ajuste; 4- Se o Termo de Ajuste não deveria ter o aval do Governo Federal. Resposta: Não necessariamente, quando for efetuado o Termo Aditivo, será levado ao Governo Federal. O Deputado continuou com indagações, respondidas pelo depoente. Deputado Douglas Fabrício: 1- Se o trecho de Araucária à Lapa foi objeto de licitação. Resposta negativa; 2- Se a Caminhos do Paraná tem seguros e garantias que suportam os investimentos até o final do contrato. Resposta afirmativa. O Deputado continuou com questionamentos jurídicos, tendo sido respondido pelo depoente e também pelo Senhor Roberto Brzezinski Neto, assessor jurídico da empresa, e questionamentos sobre a negociação da empresa com o Governo, tendo sido esclarecido pelo depoente. Deputado Cleiton Kielse: 1- Quais as datas das execuções das obras restantes? Resposta: A duplicação da BR-476 é 2017/2018 e da BR-277 é 2019/2020; 2- Se, neste ano, os cálculos de arrecadação devam chegar à casa dos 200 milhões de reais. Resposta: afirmativa. O Deputado fez outros questionamentos, tendo sido atendido. Deputado Adelino Ribeiro: 1- Se há possibilidade de colocar maior estrutura para atendimento de acidentados. Resposta: Em nenhum momento foram notificados, pelo Poder Concedente, de não estar cumprindo os parâmetros de atendimento; 2- Se existe a possibilidade de não haver degrau tarifário em 2014. Resposta: Tem confiança na negociação com o Poder Concedente para não haver o degrau; Deputado Péricles de Mello: 1- Se os números apresentados, no quadro dos investimentos, são correntes e se foram atualizados. Resposta: São valores nominais, não atualizados; 2- Porque o item "consultoria" não aparece na subdivisão do quadro dos custos operacionais? Resposta: Foram encaminhados à CPI todos os contratos de consultoria; 3- Se está prevista a prorrogação de contrato na negociação com o Governo Resposta negativa; 4- O que significa equilíbrio de contrato para a Caminhos do Paraná? Resposta: Retornar às

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 151

FLS.
CPI PEDÁGIO

condições inicialmente pactuadas. O Deputado solicitou outras informações do depoente, no que foi atendido. Deputado Elton Welter: 1- Se é possível encaminhar um relatório nominal do lucro distribuído, de acordo com o percentual do consórcio formado. Resposta: Já foram encaminhadas as demonstrações contábeis auditadas para a CPI; 2- Se o depoente dispõe das informações de quanto foi gasto com consultoria. Resposta: Não possui o valor, no momento, mas foram encaminhadas as notas fiscais e os contratos de consultoria à CPI. O Deputado fez outras interpelações que foram respondidas pelo Senhor Ruy. Deputado Wilson Quinteiro: Se todas as concessionárias estão com a tese do reequilíbrio contratual: Resposta afirmativa; 2- Se o entendimento para o reequilíbrio, de forma genérica, seria estar investindo mais do que está recebendo. Resposta afirmativa. O Deputado evidenciou a necessidade de buscar o equilíbrio na questão do pedágio, em conjunto com a União Federal, Governo do Estado, Concessionárias e Assembleia Legislativa. A seguir, o Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Fernando Scanavaca e solicitou a presença do Senhor Marcelo Stachow Machado da Silva à tribuna, que procedeu à leitura e assinou o termo de compromisso. O Senhor Marcelo iniciou sua apresentação, com auxílio de slides, pontuando sobre as seguintes questões: formação profissional; constituição societária da empresa; anel de integração; dados do contrato; contrato de concessão; termos aditivos de 2000 e 2002; arrecadação e repasses; reequilíbrio do contrato. O Deputado Cleiton Kielse aparteou o depoente solicitando esclarecimentos sobre os números apresentados, tendo sido atendido. Continuou sua explanação sobre tarifa quilométrica no Brasil. Os Deputados Cleiton Kielse e Nelson Luersen interpelaram o depoente, que os respondeu na sequência. A seguir, o Senhor Marcelo prosseguiu com sua apresentação sobre: classificação do Estado em gestões concedida e pública; ações judiciais. O Deputado Douglas Fabrício solicitou informações ao depoente, no que foi atendido. Ainda, com o auxílio de slides, o depoente explanou sobre: serviço de atendimento ao usuário. O Deputado Douglas Fabrício solicitou o envio de informações sobre a operação das balanças de pedágio e a receita encaminhada ao DER. Em seguida, o Senhor Marcelo continuou esclarecendo sobre: animais apreendidos, redução no índice de acidentes e atendimento ambulatorial; tráfego; reaparelhamento da Polícia Rodoviária; recursos humanos; itens extracontratuais; repasse do ISSQN; investimentos: obras realizadas, em andamento e a serem realizadas. Os Deputados Douglas Fabrício e Wilson Quinteiro indagaram o depoente, que os respondeu na sequência. Para finalizar, apresentou o total de rodovias administradas, valor em investimentos realizados e fluxo de caixa, do período de 1998 a 2012, e pesquisa de satisfação do usuário. A seguir, o Senhor Presidente deu início aos questionamentos esclarecidos, na sequência, pelo depoente. Deputado Douglas Fabrício: 1- Se a arrecadação prevista

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 152

FLS.
CPI PEDÁGIO

para os próximos anos é suficiente para os custos das obras previstas. Resposta afirmativa; 2- Se a Viapar tem condições de cumprir o cronograma. Resposta afirmativa. O Deputado solicitou que seja encaminhada à CPI a contestação da concessionária referente ao Relatório do Tribunal de Contas do Estado; 3- Se existe outro aditivo, além de 2002, envolvendo a Viapar. Resposta negativa; 4- Se é possivel baixar tarifa, incluir obras e não prorrogar o contrato. Resposta: Existem "n" possibilidades para equilibrar o contrato. O Deputado continuou com indagações, respondidas pelo depoente. Deputado Alceu Maron Filho: 1- Qual a empresa seguradora contratada pela concessionária? Resposta: A Seguradora que faz parte dos Seguros Corporativos S/A; 2- Quem fixou o limite total de indenização? Resposta: Está previsto pelo contrato; 3- Se a natureza societária da Viapar é uma sociedade de propósito especifico. Resposta afirmativa; 4- Se o patrimônio dos sócios garante os investimentos. Resposta negativa. O Deputado fez outros questionamentos, tendo sido atendido. Deputado Adelino Ribeiro: 1- Se, no contrato de 97, foi previsto o índice de aumento de carros, no trecho Cascavel a Corbélia, devido ao grande número de acidentes. Resposta: Existe ociosidade em função da quantidade de acidentes; 2- O Deputado reforçou a necessidade de se investir na área do atendimento emergencial, com suporte de atendimento aéreo, tendo tido o acordo do Senhor Marcelo e; 3- O Deputado colocou a importância de que seja votado o Relatório do Tribunal de Contas do Estado e o depoente insistiu que os desvios observados neste Relatório são significativos. Deputado Artagão Junior: 1- Porque não cancelar os aditivos e voltar ao contrato original? Resposta: O prejuizo seria para o usuário em função do ônus dos desequilibrios; 2- Se existem consultorias contratadas pela Viapar. Resposta afirmativa; 3- Qual a necessidade da contratação das consultorias? Resposta: Para serviços especializados. O Deputado fez outras interpelações ao depoente, tendo sido esclarecido e solicitou ao Relator, Deputado Douglas Fabrício, que inclua, no Relatório da CPI, a participação do Legislativo em toda alteração contratual que, eventualmente, possa ser realizado em concessões públicas. Deputado Cleiton Kielse: 1- Qual o valor de investimentos da Viapar para este ano? Resposta: Deve passar de R$ 100 milhões de reais; 2- Qual é o valor dos juros do BNDES? Resposta: Deve chegar perto do 10%; 3- Se teria autonomia de antecipar obras. Resposta: Dentro das regras contratuais, sim. O Deputado solicitou outras informações do depoente, no que foi atendido. Deputado Wilson Quinteiro: 1- Se há previsão de viaduto para o acesso á Sarandi. Resposta: O acesso foi melhorado, mas é necessária uma intervenção mais profunda; 2- Se existe a possibilidade de intercessões na rodovia que liga Nova Esperança a Paranavai. Resposta afirmativa; 3- Qual a previsão de duplicação de Mandaguaçu a Nova Esperança. Resposta: O Projeto está em desenvolvimento; 4- Se está prevista a duplicação de Floresta a Campo Mourão. Resposta: A obra deve começar em janeiro. O Deputado fez outras indagações ao depoente, enfatizou a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1534

FLS.
CPI PEDÁGIO

necessidade de estabelecer um equilíbrio e solicitou que a Viapar assuma o contexto da região de Maringá, para ter melhores rodovias. Deputado Péricles de Mello: 1- Qual é o lucro médio da empresa? Resposta: 10%, talvez 11%; 2- Se os grandes investimentos foram deixados para o final da concessão, a tendência é diminuir o lucro.

Resposta afirmativa; 3- Se, na tabela apresentada pela empresa, o investimento é 25% da receita. Resposta afirmativa. O Deputado solicitou outros esclarecimentos, tendo sido respondido pelo depoente. O Deputado agradeceu a participação do Senhor Marcelo Stachow

Machado da Silva e após, passou à deliberação dos Requerimentos lidos na Sessão anterior: 1- Requerimento de autoria do Deputado Wilson Quinteiro que requer que seja encaminhado ofício para as seis concessionárias de pedágio, solicitando cópias das apólices de seguro quanto às obras a serem realizadas — Aprovado e; 2- Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello, que requer pedido de informações à ABCR, para que apresente o fluxo de caixa das concessionárias- Aprovado. Após o Senhor Presidente informou sobre o Ofício da ABCR convidando os Senhores Parlamentares para verificarem, in loco, o sistema de controle de passagem de veículos e arrecadação das concessionárias. Em seguida, procedeu à leitura do Requerimento que será deliberado na próxima Sessão: 1- Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello que requer que se oficie o Senhor Cássio José Ribas Macedo para depor nesta CPI. Para finalizar, o Senhor Presidente, após deliberação, determinou a convocação para a próxima Sessão, do Senhor Evandro Couto Vialma, Diretor-Presidente da Ecovia e José Alberto Moita, Diretor-Presidente da Rodonorte. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 18ª Reunião Ordinária

Aos dezenove dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho; Artagão Junior; Bernardo Ribas Carli; Nereu Moura e Péricles de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 154

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Mello, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente, Elton Welter, Fernando Scanavaca e Plauto Miró Guimarães. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 17a Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente agradeceu a presença dos Senhores Evandro Couto Vieira, Diretor-Presidente da Ecovia Caminho do Mar e José Alberto Moita, Diretor-Presidente da Rodonorte. Após, solicitou ao Senhor José Alberto que fizesse a leitura e assinasse o Termo de Compromisso, o que foi cumprido. O Senhor Presidente, por sugestão do Deputado Nereu Moura, solicitou que os depoentes apresentassem sua equipe de apoio e autorizou que os mesmos participassem da reunião, se necessário fosse. O Senhor José Alberto iniciou a explanação apresentando a equipe de assessores e após, com auxílio de slides, pontuou as seguintes questões: formação profissional; constituição societária da empresa; área de atuação do Grupo CCR, estradas ofertadas; pesquisas de opinião; estrutura operacional; números de atendimento; investimentos; contrato de concessão e suas alterações; investimentos previstos; duplicação da BR-277 e o Contorno de Campo Largo e; projetos de responsabilidade social. A seguir, o Senhor Presidente deu início aos questionamentos, esclarecidos, na sequência, pelo depoente. 1- Se a concessionária cumpre com a meta do IGG - índice de Gravidade Global. Resposta afirmativa; 2- Se a empresa tem autorização do DER para a postergação da duplicação de Pirai do Sul. Resposta afirmativa; 3- Porque não iniciou a obra de duplicação de Ponta Grossa a Apucarana? Resposta: Está em negociação com o DER; 4- Se seria possível antecipar as duplicações com recursos do BNDES. Resposta: É uma solução que pode ser estudada. O Deputado solicitou outros esclarecimentos, tendo sido atendido e informou que uma das metas desta Comissão, é buscar a antecipação das obras. Deputado Douglas Fabrício: 1- A Rodonorte refere-se à qual aditivo? Resposta: Ao aditivo de 2002; 2- Se o depoente tem conhecimento que, ao final deste mês, encerra o prazo para as negociações. Resposta: A busca para conclusão das negociações é de ambas as partes; 3- Como, em sua opinião, seria sua apresentação se não houvesse o ato unilateral? Resposta: Acredita que o quadro de investimentos apresentado seria outro; 4- Se houve superfaturamento nos trabalhos iniciais da Rodonorte. Não participou da elaboração da proposta; 5- Qual a empresa contratada para realizar o Contorno de Campo Largo? Resposta. JMalucelli. O Deputado efetuou outros questionamentos, tendo sido esclarecido pelo depoente. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Plauto Miró Guimarães e após, passou a palavra ao Deputado Nereu Moura: 1- Se, em sua opinião, a CPI está auxiliando na negociação com o Governo. Resposta afirmativa; 2- Se existe relação dos atuais proprietários da Rodonorte com as demais concessões

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 155

FLS.
CPI PEDÁGIO

do Paraná. Resposta negativa; 3- Se existe o projeto da obra Apucarana a Ponta Grossa. Resposta: O projeto ligando Apucarana à Califórnia está em fase de execução; 4- E os projetos do restante da rodovia? Resposta: Serão elaborados conforme o cronograma das obras. O Deputado continuou com indagações, respondidas pelo depoente e constatou que o problema existente na questão do Pedágio foi devido à intervenção, em 1998, do Poder Concedente. Deputado Cleiton Kielse: 1- Quanto foi a arrecadação total corrigida? Resposta: Os números contábeis, até dezembro de 2012, são 3 bilhões, 760 milhões e 827 mil reais; 2- Se há condições em reduzir 50% as tarifas para os moradores de Ortigueira. Resposta negativa; 3- Qual é a previsão média de investimento ao ano? Resposta: São 150 milhões ao ano; 4- Qual é a previsão de arrecadação? Resposta: Expectativa de 598 milhões para 2013. O Deputado fez outros questionamentos, tendo sido atendido. Deputado Artagão Junior: 1- Se o projeto executivo, aprovado pelo DER, está baseado na tabela do DER. Resposta: Na tabela de contrato; 2- Se a tabela de contrato é superior à do DER. Resposta: Hoje, de forma geral, está superior à do DER. O Deputado esclareceu que, no seu entendimento, foi absurdo o modelo de concessão em que a tabela de preços para a execução dos projetos está acima da tabela oficial do Poder Concedente e após, efetuou outras interpelações ao depoente, sendo atendido na sequência. Deputado Péricles de Mello: 1- Se o depoente conhece alguma obra em que a tabela do DER fosse maior do que a praticada pela concessionária. Resposta: Não lembra; 2- Qual o lucro que a empresa JMalucelli teve com a obra do Contorno de Campo Largo? Resposta: O lucro das construtoras é uma questão até de sigilo empresarial. O Deputado considerou ser necessário, para análise da CPI, obter o contrato feito pela Rodonorte e JMalucelli, no caso do Contorno de Campo Largo e os dados atualizados da receita e das despesas da Rodonorte. 3- Se existe solicitação da Rodonorte junto ao DER, para adiamento do início da duplicação de Jaguariaíva a Pirai do Sul. Resposta negativa. Deputado Adelino Ribeiro parabenizou o depoente pelo baixo índice de acidentes na rodovia administrada pela Rodonorte e passou aos questionamentos. 1- Qual é o valor que pode chegar o CBUQ? A senhora Thais Labre , gestora administrativa-financeira da empresa, respondeu que pode chegar a 424; 2- Se é normal pagar o valor do CBUQ de 270 a uma empresa que já tem uma porcentagem de sociedade no Grupo. Resposta: Para a empresa, o importante é uma licitação correta, pagar o menor valor de mercado e garantir a qualidade dos serviços. Deputado Bernardo Ribas Carli: 1- Se existe a discussão com o Governo do Estado para a inclusão do contorno de Ponta Grossa até o final do contrato. Resposta negativa; 2- Se a negativa da Presidente Dilma Rousseff, em renovar as concessões, atrapalha as negociações da concessionária com o Governo do Estado. Resposta: Deve-se buscar outras soluções; 3- Se existe a possibilidade de isentar as

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 156

FLS.
CPI PEDÁGIO

motocicletas do pagamento do pedágio. Resposta: Deverá ser feita uma análise sobre essa questão. O Deputado informou que oficializará o referido questionamento. O Deputado Elton Welter questionou sobre a expressão: "as obras não são tão superfaturadas assim", usada pelo depoente, em resposta ao Deputado Adelino Ribeiro. O Senhor José Alberto retificou suas palavras, informando que não reconhece qualquer superfaturamento na proposta. Para encerrar a oitiva do Senhor José Alberto Moita, os Deputados Nelson Luersen, Nereu Moura e Adelino Ribeiro questionaram o Senhor Elvio Torres, gestor de atendimento, que esclareceu, na sequência. A seguir, o Senhor Presidente solicitou que o Senhor Evandro Couto Vianna se dirigisse à tribuna, procedesse à leitura e assinasse o termo de compromisso, que foi cumprido. Após, agradeceu a presença e convidou o Deputado Fernando Scanavaca para compor a Mesa. Passou a palavra ao Senhor Evandro que iniciou apresentando sua equipe de assessores e após, com auxílio de slides, esclareceu as seguintes questões: formação profissional; Grupo EcoRodovias; contrato de concessão: trecho concedido, objeto da concessão, obrigações contratuais e histórico do contrato; seguros; investimentos; valores acumulados, de 1998 a 2012; quadro de pessoal; impostos pagos; repasses de verbas contratuais; atendimento ao usuário; tráfego; índice de acidentes. O Deputado Alceu Maron Filho interpelou o depoente, solicitando os dados das vítimas fatais da PR-407. O Senhor Evandro deu continuidade à sua apresentação, esclarecendo sobre: estrutura de atendimento; comunicação com o usuário; fiscalização do Poder Concedente; sustentabilidade; certificações; preservação do meio ambiente; monitoramento de encostas e de fauna; campanhas ambientais; ações para conscientização e redução de acidentes; apoio a projetos sociais; pesquisa de satisfação e; para finalizar apresentou vídeo sobre a catástrofe que aconteceu no litoral na data de 11 de março de 2011. A seguir, o Senhor Presidente deu início aos questionamentos esclarecidos, na sequência, pelo depoente. 1- Se a empresa tem planejamento para melhorar os congestionamentos nas épocas de feriado e temporada de verão. Resposta afirmativa; 2- Se existe possibilidade de antecipar a obra de duplicação da BR-277 à Pontal do Paraná. Resposta:

Está em negociação junto ao DER; 3- Porque o gasto excessivo em consultoria? Resposta: A consultoria presta serviço para todo o grupo; 4- Se o custo da consultoria é debitado na conta da Ecovia. Resposta afirmativa; 5- Se o custo de consultoria compõe a TIR. Resposta negativa. Deputado Fernando Scanavaca: 1- Se a consultoria tem ações na Bolsa. Resposta negativa. O Deputado solicitou outras informações ao depoente, em relação à questão consultoria, no que foi atendido. Deputado Douglas Fabrício: 1- Qual a opinião do depoente a respeito do desvio de cargas do Porto de Paranaguá para o Porto de Santa Catarina? Resposta: O desvio ocorre devido a dificuldade na infi-aestrutura do Porto de Paranaguá; 2- Qual é o faturamento da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1574

FLS.
CPI PEDÁGIO

empresa? Resposta: A receita é de 60% comercial e 40% veículos leves; 3- Qual é o Termo Aditivo seguido pela empresa? Resposta: Hoje segue o Termo de Ajuste de 2008. O Deputado efetuou outras indagações, respondidas pelo depoente. Após, sugeriu que esta Comissão contrate um Instituto de Pesquisa de Opinião Técnica e também sugeriu que, qualquer alteração contratual, esta Assembleia Legislativa seja consultada. Deputado Alceu Maron Filho: 1- Como analisa o fato de que, sendo o tráfego comercial a principal receita da Ecovia, esta não estar responsabilizada pela manutenção das vias que levam ao portão do Porto. Resposta: A Ecovia não tem autorização do Poder Concedente para entrar na cidade de Paranaguá; 2- Se a empresa estaria disposta a assumir a manutenção até o portão do Porto. Resposta afirmativa, desde que seja negociado com o Poder Concedente; 3- Quanto custaria para fixar uma passarela na PR-407? Resposta: Um milhão e meio de reais. O Deputado parabenizou o depoente pela agilidade da Ecovia na recuperação da BR-277, após as fortes chuvas em 2011. Efetuou outros questionamentos, tendo sido atendido pelo Senhor Evandro Couto Viatma e, para concluir, o Deputado Alceu Maron Filho fez o apelo, em nome da população do litoral e de Paranaguá, que a empresa torne mais rápida as obras de segurança, para que as mortes sejam evitadas. Deputado Cleiton Kielse:

1- Quantos quilômetros de duplicação a Ecovia têm para fazer? Resposta: 19,5 quilômetros; 2- Quanto de investimento calculado? Resposta: Não possui os números, no momento; 3- Quanto será arrecadado em 2013?. Resposta: Em torno de 208 milhões de reais. O Deputado solicitou outros esclarecimentos, tendo sido respondido pelo depoente. Para finalizar, solicitou não à sensibilidade de números, mas à sensibilidade humana dos proprietários das concessionárias e, que esta CPI, visualiza a redução dos valores e as obras de duplicações para a segurança da população. Deputado Péricles de Mello: 1- Qual foi o lucro líquido, em porcentagem, da Ecovia no ano de 2012? Resposta: Não sabe, no momento 2- Se as consultorias não entram na questão do cálculo da tarifa. Resposta afirmativa, o custo é risco da concessionária; 3- Como é a fiscalização do DER em relação às consultorias. Resposta: Todos os números são comunicados para o DER mensalmente e trimestralmente. O Deputado fez outras interpelações ao depoente, tendo sido atendido. O Senhor Presidente agradeceu a participação do Senhor Evandro Couto Viatma e informou que a CPI solicitou ao Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística, Pepe Richa, o nome das pessoas que compõem a comissão que está discutindo a questão do pedágio com as concessionárias, para realizar uma reunião em conjunto com o DER, concessionárias e os Deputados. Após, passou à deliberação do Requerimento lido na Sessão anterior: 1- Requerimento de autoria do Deputado Péricles de Mello que requer que se oficie o Senhor Cássio José Ribas Macedo para depor nesta CPI —

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 158

FLS.
CPI PEDÁGIO

Aprovado. Em seguida, procedeu à leitura dos Requerimentos que serão deliberados na próxima Sessão: Deputado Alceu Maron, que requer a convocação do Senhor Luiz Afonso dos Santos Senna para oitiva perante a CPI do Pedágio; 2- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli que requer a convocação do Senhor Paulo Resende para oitiva perante a CPI do Pedágio. Para finalizar, o Senhor Presidente informou a confirmação da presença do representante do Tribunal de Contas da União, para a próxima Sessão e, após deliberação, também determinou a convocação do Senhor Laertes Freitas, Presidente do Sindicato dos Caminhoneiros, Sindicam. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 19ª Reunião Ordinária

Aos vinte e seis dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson
Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho, Bernardo Ribas Carli, Péricles de Mello e Cleiton Kielse, Titulares. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, informando sobre a oitiva dos Senhores Davi Ferreira Gomes Barreto, Secretário de Fiscalização de Desestatização e Regulação de Transportes do Tribunal de Contas da União e José Roberto Pinto Carneiro, da empresa Deloitte Touche Tohmatsu Auditores Independentes e em seguida, procedeu à leitura do resumo da Sessão anterior. Convidou o Senhor José Roberto que se dirigisse à tribuna, e iniciasse sua explanação a respeito das rodovias pedagiadas do Estado do Paraná. O Senhor José Roberto iniciou sua apresentação, com auxílio de slides, sobre as seguintes questões: experiência profissional; serviços prestados pela empresa; estrutura de organização da empresa; trabalho do auditor; normas de auditoria e revisão; órgãos reguladores da profissão; exigências regulatórias e abordagem de auditoria. O Senhor Presidente interpelou o convidado solicitando que a apresentação fosse específica na questão das concessionárias de pedágio. O Senhor José Roberto continuou sua apresentação sobre o tema abordagem de auditoria relacionado ao pedágio. Os Deputados Nelson Luersen e Cleiton Kielse indagaram ao Senhor José Roberto sobre quais seriam as concessionárias auditadas pela Deloitte, tendo sido respondido pelo convidado que, em seguida, finalizou sua explanação. O Senhor Presidente solicitou ao Deputado Bernardo Ribas Carli, propositor do requerimento, para que esclarecesse o objetivo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 159

FLS.
CPI PEDÁGIO

do convite ao Senhor José Roberto. O Deputado informou que a empresa Deloitte é uma das maiores empresas de contabilidade do mundo e que atualmente presta serviço para a Rodonorte. Após, procedeu com os seguintes questionamentos: 1- Se, em sua opinião, há como mudar os valores, apresentados nesta CPI, sobre o Contorno de Campo Largo. Resposta: O trabalho de auditoria deste ano está em andamento e, nos anos anteriores, o relatório emitido foi sem nenhuma ressalva; 2- Se todas as concessionárias do Paraná têm os seus balanços auditados. Resposta: No seu conhecimento toda concessionária de rodovia têm o balanço auditado; 3- Se a Deloitte prestou serviço somente para a Rodonorte e EcoRodovias. Resposta: Com certeza à CCR EcoRodovias. A seguir, com a palavra o Deputado Douglas Fabrício. 1- Por quem são pagas as auditorias? Resposta: Pelas concessionárias; 2- Se já aconteceu, no Paraná, algum erro no balanço das concessionárias. Resposta: Não tem conhecimento; 3- Como a auditoria analisa as despesas de consultoria? Resposta: Objetivamente procura identificar se o serviço foi necessário, se foi realizado e se, eventualmente, a companhia tem procedimentos para definição de preços; 4- Quais são as irregularidades mais comuns encontradas em balanços pela empresa Deloitte? Resposta: A grande parte dos erros identificados está vinculada à operações não usuais, complexas e de grande valor. O Deputado continuou com indagações, respondidas pelo Senhor José Roberto. Deputado Cleiton Kielse: 1- Se o convidado possui autonomia para dizer o que é certo ou errado na empresa. Resposta: O trabalho do Auditor não pode ser cerceado. O Deputado solicitou outras informações do Senhor David, tendo sido atendido. O Senhor Presidente agradeceu a presença dos Senhores José Airson Hortz e Germano Toledo Alves, Vereadores do Município de Guarapuava. A seguir, passou a palavra ao Deputado Péricles de Mello: Se uma auditoria averigua quando há valores significativos em uma obra. Resposta: Não é o objetivo do trabalho do auditor. Deputado Adelino Ribeiro lamentou a falta de investimentos em obras nas rodovias do Paraná e o alto valor gasto pelas concessionárias em consultorias e auditorias. Para encerrar a oitiva do Senhor José Roberto, o Deputado Nelson Luersen, questionou sobre os impostos que são pagos pelas consultorias e auditorias, tendo sido atendido pelo Senhor José Roberto. A seguir, o Senhor Presidente agradeceu e solicitou que o Senhor Davi Ferreira Gomes Barreto se dirigisse à tribuna e após, passou a palavra ao Deputado Wilson Quinteiro, propositor do Requerimento, para que justificasse o convite do representante do TCU nesta CPI. O Deputado argumentou a necessidade da CPI tomar conhecimento do procedimento da União nas questões das Rodovias Delegadas do Paraná, pelo sistema de concessão.Na sequência, o Senhor Presidente procedeu à leitura da determinação do TCU ao DER no ano de 2012 e após, solicitou ao Senhor Davi que iniciasse sua explanação. Com auxílio de slides, o convidado esclareceu que o tópico

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 160

FLS
CPI PEDÁGIO

principal da apresentação é a auditoria nos contratos de concessão das rodovias delegadas do Estado do Paraná, nos anos de 2011 e 2012 e que resultou no acórdão 346/2012 do Tribunal de Contas da União. Iniciou explicando sobre o acompanhamento e controle externo da regulação pelo TCU; Órgãos Reguladores; Convênios de Delegação; Programa de Concessões Rodoviárias do Paraná e na sequência, passou para o tópico principal da apresentação: histórico das rodovias; análise do TCU; determinações do TCU ao DER; monitoramento do Acórdão 346/2012 e recursos aos acórdãos protocolados pelo Tribunal. Os Deputados Nelson Luersen, Péricles de Mello, Cleiton Kielse e Wilson Quinteiro interpelaram o Senhor Davi sobre o prazo para o cumprimento do acórdão e sobre os recursos apresentados, no que foram atendidos. O Senhor Davi deu prosseguimento aos esclarecimentos sobre monitoramento diligenciando o DER no cumprimento das determinações, tendo este informado da necessidade de mais seis meses de prazo. Os Deputados Cleiton Kielse e Nelson Luersen apartearam o Senhor Davi, que os respondeu na sequência. O Senhor Davi finalizou sua apresentação, colocando-se à disposição para esclarecimentos. O Senhor Presidente informou que o Acórdão do Tribunal de Contas da União evidenciou que existem irregularidades nas concessões de rodovias do Paraná, fornecendo assim, mais argumentos para que a CPI fosse instalada. Deu início aos questionamentos que foram respondidos, na sequência, pelo Senhor Davi. 1- Qual é a sua opinião particular sobre as concessões das rodovias no Paraná? Resposta: Não consegue dar uma opinião mais qualitativa sobre as rodovias do Estado do Paraná, por não conhecer de fato a realidade de cada rodovia e de cada um dos pedágios; 2- Se é possível reduzir a tarifa de pedágio sem realizar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Resposta: O ente regulador deve fazer o reequilíbrio do contrato ou o Poder Concedente tem a opção de tomar a concessão, decretar, anular o contrato da concessão, mas o contrato deve ser respeitado no que esta pactuado. Deputado Douglas Fabrício: 1- Se, em sua opinião, os aditivos atendem o interesse público. Resposta: O TCU constatou que causaram desequilíbrios em desfavor dos usuários; 2- Se é exigida a anuência da União para alterar o cronograma de obras. Resposta negativa; 3- Se o Governo teria que indenizar as concessionárias, caso retome as rodovias para sua responsabilidade. Resposta: Deve ser analisado o contrato exatamente como foi escrito; 4- Se o Governo do Paraná poderia tomar a decisão de retomar as rodovias sem a anuência da União. Resposta: Deve ser analisado o convênio de delegação. O Deputado fez outras indagações e solicitou ao Senhor Davi o encaminhamento a esta CPI, do relatório enviado ao TCU sobre em que estágio se encontra a negociação com cada uma das concessionárias do Paraná, tendo sido atendido. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Deputado Fernando Scanavaca e passou a palavra ao Deputado Wilson Quinteiro, que teceu comentários para que os presentes à Sessão pudessem entender a natureza jurídica

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1617

FLS.
CPI PEDÁGIO

do Tribunal de Contas. 1- Quais as consequências do julgado do TCU? Resposta: O Tribunal pode fazer dois tipos de ações: determinar ou recomendar; 2- Em um paralelo do acórdão do Tribunal de Contas da União e a decisão do Poder Judiciário, o que tem maior peso? Resposta: O Poder Judiciário é a última instância de decisão do País; 3- Se o TCU pode se opor a um acordo entre o Governo do Paraná, as Concessionárias e a União Federal. Resposta: Se houver irregularidade ou desrespeito à legislação, o TCU pode determinar que seja corrigido e que não seja feito; 4- Se o TCU pode interferir dentro da conveniência do Poder Discricionário do Gestor. Resposta: A discricionariedade do gestor está sujeita à Legislação, aos contratos vigentes e aos princípios consagrados da razoabilidade e proporcionalidade consagrados na jurisdição. Deputado Adelino Ribeiro parabenizou o trabalho realizado pelo Tribunal de Contas da União e considerou que o prazo dado ao Governo do Estado, foi muito longo. Deputado Cleiton Kielse: 1- Porque o TCU não determinou no seu Relatório, o reequilíbrio de imediato? Resposta: O Tribunal, na decisão do seu Plenário, entendeu razoável o prazo de 360 dias. 2- Se existe alguma fórmula para proibir o aumento de 3,82% e se o Tribunal pode ajudar. Resposta: O Parlamentar ou a CPI tem o poder de representar o Tribunal destacando a irregularidade e o Órgão irá analisar e fazer as determinações possíveis. O Deputado expôs outras considerações ao convidado. O Deputado Péricles de Mello iniciou questionando sobre o prazo solicitado pelo DER para o cumprimento das determinações do TCU, que foram esclarecidas pelo Senhor Davi e após, indagou se: 1- O Tribunal pode analisar o contrato original e os preços das propostas comerciais a pedido da CPI. Resposta afirmativa se houver irregularidade apontada; 2- O gestor não cumprir as determinações, a sanção é puramente multa? Resposta: Há uma série de sanções previstas no Regimento Interno do Tribunal e na Legislação. O Deputado efetuou outras indagações, tendo sido atendido. Para finalizar a oitiva do Senhor Davi Ferreira Gomes Barreto, o Senhor Presidente indagou se: 1- Os atos dos gestores, que não são publicados em Diário Oficial, são punidos pelos Tribunais de Contas. Resposta: A Lei determina publicidade dos atos, exceto os sigilosos e, caso haja irregularidade, o gestor está sujeito a sanções da Lei e; 2- Se os atos administrativos, que alteram um cronograma de obra com um contrato que não é publicado em Diário Oficial, são inválidos. Resposta: Não pode afirmar sem análise. O Senhor Presidente agradeceu a presença ao Senhor Davi e solicitou-lhe que estivesse presente na reunião que será marcada com o Presidente do Tribunal de Contas da União. A seguir, o Deputado Douglas Fabrício colocou-se à disposição para proceder à leitura da Ata da 18a Reunião Ordinária. O Deputado Bernardo Ribas Carli requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual, foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 162

FLS.
CPI PEDÁGIO

desejassem. Na sequência, o Senhor Presidente, por sugestão do Deputado Wilson Quinteiro e apoiado pelos demais membros presentes na reunião, determinou o convite ao representante da FIA para o dia 03 de dezembro, ao representante da FIPE para o dia 10 de dezembro e ao Secretário Estadual de Infi-aestrutura e Logistica, Pepe Richa para o dia 17 de dezembro do corrente ano. Para finalizar, passou à deliberação dos Requerimentos lidos na Sessão anterior: 1- Requerimento do Deputado Alceu Maron, que requer a convocação do Senhor Luiz Afonso dos Santos Senna para oitiva perante a CPI do Pedágio; Retirado pelo Autor e 2-Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli que requer a convocação do Senhor Paulo Resende para oitiva perante a CPI do Pedágio. Retirado pelo Autor. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 20ª Reunião Ordinária

Aos três dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, às nove horas e trinta minutos, na

Sala de Reuniões das Comissões da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho, Artagão Junior, Bernardo Ribas Carli, Nereu Moura, Péricles de Mello, Titulares; Cleiton Kielse, Suplente e Tercilio Turini. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 19a Reunião Ordinária. O Deputado Adelino Ribeiro requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na

Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, procedeu à leitura do resumo da Sessão anterior e agradeceu a todos os presentes na reunião. No aguardo da presença do Senhor Fernando Albino de Oliveira, representante da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, FIPE, o Senhor Presidente teceu comentários sobre o alto preço das tarifas de pedágio no Paraná, e na sequência os Senhores Deputados fizeram uso da palavra. Deputado Douglas Fabrício: informou sobre a apresentação de Requerimento, subscrito pelos membros desta CPI, solicitando ao Governador a suspensão do aumento da tarifa concedida no início do mês de dezembro, para que seja aprovado em Plenário nesta data. Entendeu que, o referido aumento

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 163

FLS.
CPI PEDÁGIO

desmoralizou esta CPI e esta Assembleia Legislativa e que foi incoerente neste momento de renegociação entre o Governo do Estado e as Concessionárias. Deputado Adelino Ribeiro: lamentou sobre o gatilho, autorizado pelo Governo do Estado, nas tarifas das cinco praças de pedágio da Ecocataratas, pela duplicação do trecho Matelândia a Medianeira, e sobre o enfrentamento das empresas ao Poder Legislativo. Deputado Wilson Quinteiro: esclareceu que o apelo que está sendo feito na questão do Requerimento é no sentido de restabelecer um cenário de solução e que é necessário abrir o diálogo entre esta CPI, o Governo do Estado e as Concessionárias, restabelecendo a ordem, no Estado do Paraná, na questão do pedágio. O Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor Fernando Albino de Oliveira, Natália Poiatti e Paula Pereda. Na sequência, com a palavra o Deputado Tercilio Turini: frisou sobre a necessidade desta CPI em dar resposta contundente sobre o reajuste concedido sem justificativa. Deputado Nereu Moura: reforçou a posição de que as Concessionárias estão desmoralizando esta Casa e esta CPI e que fará análise do Regimento Interno da Casa e, havendo fundamento, irá propor o Requerimento para a quebra do sigilo bancário e fiscal das concessionárias, como resposta ao inaceitável aumento das tarifas. Deputado Bernardo Ribas Carli: ressaltou a importância da apresentação do Requerimento e que, o aumento das tarifas foi inoportuno e não vai ao encontro dos trabalhos da CPI e com o que a população espera. Na sequência, o Senhor Presidente procedeu à leitura das informações encaminhadas pela: Econorte, Viapar, Ecocataratas, Rodonorte e Ecovia, a respeito da relação de obras a serem realizadas até o final dos contratos com valores atualizados em novembro de 2013. Informou também, que o DER encaminhou a informação à CPI sobre a composição da equipe que trata da negociação do pedágio junto às Concessionárias. A seguir, com a palavra o Deputado Cleiton Kielse: comentou sobre o atraso na negociação anunciado pelo Governador do Estado e avalizou a proposta do Deputado Nereu Moura. Deputado Alceu Maron: explanou sobre a falta de informação oficial dos termos que estão sendo propostos os acordos entre o DER e as Concessionárias, para que a CPI pudesse acompanhar, no sentido de colaborar para realização do acordo. Deputado Péricles de Mello: justificou, como Propositor do convite, a presença do Senhor Fernando Albino de Oliveira e solicitou esclarecimentos sobre a auditoria realizada pela FIPE. Com a palavra o Deputado Artagão Junior: enfatizou o aumento do pedágio ser ofensivo aos trabalhos desta CPI e defendeu toda medida possível para a suspensão e participação imediata desta Comissão nas tratativas que estão sendo realizadas. Na sequência o Senhor Fernando iniciou sua explanação informando sua formação profissional e de sua equipe técnica; a instituição FIPE e os motivos pelos quais foi contratada. Após, passou a palavra à Senhora Paula Pereda que iniciou a apresentação, com o auxílio de slides, pontuando

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1647

FLS.
CPI PEDÁGIO

as seguintes questões: objetivo do estudo contratado pela AGEPAR; análise dos contratos vigentes; alterações contratuais; premissas para avaliação do equilíbrio dos contratos e fatores de desequilíbrios contratuais. Finalizada a apresentação, o Senhor Presidente destinou espaço aos Senhores

Parlamentares para que efetuassem questionamentos ou comentários. O primeiro inscrito foi o

Deputado Péricles de Mello e na sequência os Deputados Artagão Junior, Douglas Fabrício, Nereu Moura e Cleiton Kielse fizeram uso da palavra. Não havendo mais oradores inscritos, o Senhor Presidente agradeceu a presença da equipe técnica da FIPE e em seguida, sugeriu que fosse marcada para o dia 18 de dezembro a reunião com os Deputados que compõem a CPI, os membros da Comissão composta pelo DER, os representantes das concessionárias e a AGEPAR. Para finalizar, o Senhor Presidente passou à leitura do Requerimento, de autoria do Deputado Péricles de Mello, a ser deliberado na próxima Sessão, que requer, a partir da presente data, que todos os Requerimentos a serem apresentados junto a esta CPI, sejam entregues à Secretaria da Comissão, com prazo de 24 horas de antecedência, para serem deliberados na próxima reunião. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 21ª Reunião Ordinária

Aos dez dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Alceu Maron Filho, Artagão Junior, Bernardo Ribas Carli, Péricles de Mello, Titulares e Cleiton Kielse, Suplente. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 20a Reunião Ordinária. O Deputado Péricles de Mello requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente procedeu à leitura do resumo da Sessão anterior e anunciou a presença do Senhor Pedro Ricardo Furlan, da empresa Vieceli & Furlan Soluções e José Roberto

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1654

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Ferreira Savoia, Coordenador-Geral do Relatório Técnico de Apresentação dos Resultados das Simulações de Valores de Parâmetros do Desequilíbrio Econômico-Financeiro Atual realizado pela Fundação Instituto de Administração, FIA. O Senhor Presidente solicitou ao Senhor Pedro Ricardo que se dirigisse à tribuna e passou a palavra ao propositor do convite, Deputado Bernardo Ribas Carli, que justificou a necessidade de esclarecimentos a esta CPI, sobre o controle de tráfego nas praças de pedágio. O Senhor Pedro Ricardo agradeceu a oportunidade e em seguida, iniciou sua apresentação, com auxílio de slides, informando sobre as seguintes questões: características e histórico da empresa; áreas de atuação; serviços oferecidos; parceiros comerciais; sistema de arrecadação. Os Deputados Nelson Luersen e Cleiton Kielse apartearam o convidado, no que foram atendidos. O Senhor Pedro Ricardo prosseguiu sua apresentação sobre: modelo de praça genérica, pista manual e pista automática; administração da praça e administração da concessão. O Senhor Pedro Ricardo finalizou sua explanação, colocando-se à disposição dos Senhores Parlamentares para esclarecimentos. O Senhor Presidente agradeceu ao convidado e abriu espaço para questionamentos, tendo sido o primeiro a efetuar as indagações, seguido pelos seguintes Deputados: Bernardo Ribas Carli, Douglas Fabrício, Péricles de Mello e Cleiton Kielse, e que foram atendidos, na sequência, pelo Senhor Pedro Ricardo. Não havendo mais oradores inscritos, o Senhor Presidente sugeriu que a empresa Vieceli & Furlan Soluções fizesse um orçamento para esta CPI, do custo para realizar um aferimento paralelo ao das concessionárias, do número de veículos e eixos que transitam pelas rodovias pedagiadas do Paraná e após, convidou para a oitiva, o Senhor José Roberto Ferreira Savoia. O Senhor José Roberto iniciou com informações de ordem profissional e após, com o auxílio de slides, destacou as seguintes questões: escopo do contrato da FIA; relatórios produzidos; agentes envolvidos no processo de negociação; premissas do modelo de reequilíbrio; cenário econômico à época da celebração dos contratos; matriz de risco; metodologia de reequilíbrio; fluxo de caixa total e fluxo de caixa marginal; eventos de perda de receita; tráfego real versus tráfego projetado nos eventos de perda de receita; manutenção, conservação e operação; cláusula de revisão periódica e indexador do contrato. Os Deputados Douglas Fabrício, Péricles de Mello, Nelson Luersen e Cleiton Kielse efetuaram apartes ao convidado durante a apresentação, no que foram atendidos em seguida. Encerrada a explanação do Senhor José Roberto, o Senhor Presidente deu início aos questionamentos, solicitando ao convidado que procedesse a conclusão do estudo realizado pela FIA. O Senhor José Roberto iniciou a apresentação, com auxílio de slides, do relatório do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de cada lote de concessão. Os Deputados Nelson Luersen, Douglas Fabrício, Péricles de Mello, Cleiton Kielse

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 166

FLS.
CPI PEDÁGIO

interpelaram o convidado, que esclareceu na sequência. O Deputado Cleiton Kielse solicitou a presença à tribuna do Senhor Romeu Stencel, engenheiro aposentado do DER. Após, efetuaram indagações ao Senhor Romeu os seguintes Parlamentares: Cleiton Kielse, Nelson Luersen, Douglas Fabrício e Péricles de Mello, no que foram atendidos. O Senhor Presidente agradeceu a intervenção do Senhor Romeu Stencel e solicitou que o Senhor José Roberto desse continuidade à sua explicação, o que foi cumprido. Os Deputados Nelson Luersen, Douglas Fabrício, Cleiton Kielse apartearam o convidado, que os respondeu na sequência. O Senhor Presidente sugeriu que os questionamentos fossem efetuados após a conclusão da apresentação de todos os lotes de concessão. Encerrada a apresentação, o Senhor Presidente passou a palavra ao Deputado Douglas Fabrício que iniciou as indagações, seguida pelos seguintes Senhores Parlamentares: Péricles de Mello, tendo sido atendido pelos Senhores José Roberto e Romeu Stencel, Artagão Junior e Cleiton Kielse, no que foram atendidos pelo Senhor José Roberto. O Senhor Presidente agradeceu a presença da FIA e após, passou à discussão do Requerimento, de autoria do Deputado Péricles de Mello que requer, a partir da presente data, que todos os Requerimentos a serem apresentados junto a esta CPI, sejam entregues à Secretaria da Comissão, com prazo de 24 horas de antecedência. Aprovado, com a alteração do prazo para 48 horas. Para finalizar, o Senhor Presidente passou à leitura dos Requerimentos, a serem deliberados na próxima Sessão. 1- Requerimentos de autoria do Deputado Péricles de Mello. 1.1- Oficiar o Governo do Estado para que encaminhe informações sobre a concessão de rodovia no trecho de Jaguariaiva a Pirai; 1.2- Requer que se oficie a ANTT para ser ouvida a respeito da concessão da Rodovia Federal BR-163 no Mato Grosso; 1.3- Oficiar o Governo do Estado e o DER para que encaminhe os estudos da nova PPP da rodovia PR-323 que liga Maringá a Guaíra; 1.4- Oficiar a ANTT para que encaminhe todo o processo de concessão das rodovias federais; 2- Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kielse que solicita oitiva do Ministro dos Transportes, César Augusto Rabello Borges; 3- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli que requer a expedição de oficio às Concessionárias para que se manifestem acerca da possibilidade de criação do beneficio de isenção da tarifa de pedágio para as motocicletas. Nada mais havendo a tratar, o Senhor

Presidente encerrou os trabalhos, informando a presença, para a próxima Sessão, do Senhor Secretário José Richa Filho, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 167

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Ata da 22ª Reunião Ordinária

Aos dezessete dias do mês de dezembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Alceu Maron Filho,

Artagão Junior, Bernardo Ribas Carli, Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente e Elton Welter. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 21ª Reunião Ordinária. O Deputado Nereu Moura requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor José Richa Filho, Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística do Paraná, convidado a prestar esclarecimentos por Requerimento do Deputado Douglas Fabrício. Após, o Senhor Presidente agradeceu a presença do Dr. Diogo Castor de Mattos e Dr. Ercias Rodrigues de Souza, Procuradores da República dos Municípios de Jacarezinho e Foz do Iguaçu, respectivamente. Com a palavra o Deputado Douglas Fabrício, que agradeceu a presença do Secretário e de sua equipe, informando que o objetivo desta reunião é conseguir encontrar uma solução em benefício da população. O Senhor Presidente solicitou ao Senhor José Richa Filho que se dirigisse à tribuna e iniciasse sua explanação. O Senhor Secretário agradeceu o convite e em seguida, com auxílio de slides, pontuou sobre as seguintes questões: finalidade da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística, SEIL, integração dos modais; corredores estaduais; investimento em conservação da malha; premissas do diálogo; investimentos das concessões e a questão tarifária. O Senhor Secretário finalizou sua explanação, enfatizando o empenho da Secretaria na questão do planejamento. O Senhor Presidente agradeceu ao convidado e abriu espaço para questionamentos ou comentários, autorizando o Senhor Secretário a utilizar a participação da equipe de apoio, se julgar necessário. O Deputado Nelson Luersen foi o primeiro a fazer o uso da palavra, seguido pelos seguintes Parlamentares: Douglas Fabrício, Nereu Moura e Bernardo Ribas Carli. Por motivo de manifestações no Plenário, o Senhor Presidente suspendeu a Sessão, tendo sido reaberta após alguns instantes, dando continuidade ao uso da palavra o Deputado Bernardo Ribas Carli. Na sequência usaram da palavra os Deputados: Artagão Junior, Péricles de Mello, Adelino Ribeiro, Alceu Maron Filho, Cleiton Kielse e Elton

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1634

FLS.
CPI PEDÁGIO

Welter, e que foram atendidos pelos Senhores José Richa Filho e Nelson Leal Junior, DiretorGeral do DER-PR. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Senhor Secretário e de sua equipe e informou o cancelamento da reunião marcada para o dia dezoito de dezembro do corrente ano. Após, passou à discussão dos Requerimentos, de autoria do Deputado Péricles de Mello. 1.1- Oficiar o Governo do Estado do Paraná para que encaminhe informações sobre a concessão de rodovia no trecho de Jaguariaíva a Piraí do Sul - Aprovado; 1.2- Requer que se oficie a Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT para ser ouvida a respeito da concessão da Rodovia Federal BR-163 no Mato Grosso - Aprovado; 1.3- Oficiar o Governo do Estado e o DER para que sejam encaminhados os estudos da nova PPP da rodovia PR-323 que liga Maringá a Guaira - Aprovado; 1.4- Oficiar a ANTT para que encaminhe todo o processo de concessão das rodovias federais - aprovado; 2- Requerimento de autoria do Deputado Cleiton Kielse, subscrito pelo Deputado Péricles de Mello, solicitando oitiva do Ministro dos Transportes,

César Augusto Rabello Borges - Aprovado; 3- Requerimento de autoria do Deputado Bernardo Ribas Carli que requer a expedição de ofício às Concessionárias para que se manifestem acerca da possibilidade de criação do benefício de isenção da tarifa de pedágio para as motocicletas - Aprovado. Não havendo expediente a ser lido, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, informando que a próxima Sessão acontecerá no dia 04 de fevereiro de 2014, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 23ª Reunião Ordinária

Aos quatro dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e quatorze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Alceu Maron Filho, Artagão Junior, Bernardo Ribas Carli, Nereu Moura, Pôricles de Mello, Titulares e Cleiton Kielse, Suplente. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 22" Reunião Ordinaria. O Deputado Adelino Ribeiro requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente procedeu à leitura do resumo da Sessão anterior, anunciou a ausência do Senhor Laertes José de Freitas e a presença do Senhor

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 169

FLS.
CPI PEDÁGIO

Dilmar Deleo Cunha Bueno, Presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. Após, solicitou ao Deputado Douglas Fabricio que fizesse a apresentação do depoente, o qual foi cumprido. O Senhor Presidente solicitou ao Senhor Dilmar Deleo Cunha

Bueno que ocupasse assento à Mesa, justificando o motivo, e iniciasse sua explanação. O Senhor Dilmar esclareceu sobre a participação e as dificuldades dos transportadores nos anos de concessão das estradas; a representação dos caminhoneiros autônomos no transporte e o vale-pedágio instituído pela Lei Federal nº 10.209/01. O Deputado Douglas Fabrício aparteou o depoente, tendo sido atendido. Dando continuidade, o Senhor Dilmar sugeriu a esta Comissão que solucionasse a questão dos transportadores autônomos com o cumprimento da Lei do ValePedágio. Em seguida, comentou sobre a adequação nas prioridades das obras e o custo pedágio. Finalizada a explanação, o Senhor Presidente agradeceu ao convidado, ressaltando a importância dos caminhoneiros autônomos para o país e após, abriu espaço para questionamentos ou comentários, que foram efetuados pelos seguintes Parlamentares: Douglas Fabricio, Nereu Moura, Adelino Ribeiro, Péricles de Mello e Cleiton Kielse. Não havendo mais inscritos, o Senhor Presidente deu por encerrada a oitiva do Senhor Dilmar Deleo Cunha Bueno, concedendo-lhe espaço para as considerações finais. Na sequência, foi colocada em discussão e votação a presença do Senhor Heinz Georg Herwig, ex-Secretário de Transportes do Estado para a próxima Sessão e o Senhor Raul Veloso, doutor em Economia, para a Sessão subsequente. Não havendo expediente a ser lido, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 24ª Reunião Ordinária

Aos onze dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e quatorze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Artagão Junior, Bernardo Ribas Carli, Nereu Moura, Péricles de Mello, Titulares e Cleiton Kielse, Suplente. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 23ª Reunião Ordinária. O Deputado Wilson Quinteiro

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 170

FLS.
CPI PEDÁGIO

requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente procedeu à leitura do resumo da Sessão anterior e do comunicado do Senhor Heinz Georg Herwig, adiando sua presença para a próxima Sessão. Após, comentou a respeito das conclusões dos trabalhos da CPI, passando a palavra ao Deputado Douglas Fabricio, que explanou sobre o esboço do Relatório Final desta CPI, pontuando os seguintes itens: relatório da formação e desenvolvimento das atividades da Comissão Parlamentar de Inquérito; as investigações precedentes: CPI de 2003 e CEI de 2007; A CPI de 2013/2014: introdução, a modelagem e os critérios utilizados na criação do Anel de Integração – Programa de Concessões Rodoviárias do Paraná, histórico dos contratos e dos aditivos, as principais denúncias e irregularidades que ensejaram a abertura da CPI e as denúncias que surgiram no decorrer da CPI a partir dos depoimentos e documentos obtidos. Na sequência, o Senhor Presidente enfatizou o bom desempenho dos trabalhos desta Comissão e argumentou sobre a taxa de retorno; as ações judiciais; alteração de obras; os aditivos e a Ata nº 17; a revisão dos contratos; valores arrecadados; fiscalização do DER e atuação da Agepar; qualidade da pavimentação e contagem de veículos. Após, passou a palavras aos seguintes Parlamentares: Adelino Ribeiro que colocou a importância dos depoimentos para a elaboração do Relatório Final; a incapacidade dos governos e ressaltou que esta Comissão deverá solicitar a quebra de contrato das empresas, por não cumprirem o acordo nos dezesseis anos de cobrança no Estado do Paraná. Péricles de Mello informou que vários encaminhamentos solicitados ao DER e órgãos do Estado, ainda não foram recebidos e que, pelo estudo realizado, a CPI contém elementos substanciais para fortalecer as ações judiciais da TIR do acionista e de anulação dos aditivos. O Senhor Presidente comunicou que a visita ao Supremo Tribunal Federal, Conselho Nacional de Justiça, Tribunal de Contas do Estado e da União, Ministério Público Estadual e Federal, Poder Executivo Estadual e União será realizada após a conclusão do Relatório Final. Com a palavra o Deputado Cleiton Kielse que enfatizou sobre a omissão de alguns representantes do Estado, do Governo Federal e da Justiça e solicitou um comparativo de números das outras concessionárias que atendem o Estado do Paraná. A seguir, o Senhor Presidente comentou sobre as propostas de concessão e cobrança de pedágio no trecho Maringá a Guaíra; as concessões do Governo Federal e o trajeto entre Horizonte, em Palmas e o Município de Realeza. Deputado Artagão Júnior esclareceu sobre as parcerias público-privadas nas licitações, que estas deveriam ser realizadas no próximo ano, após as eleições e comentou sobre o resumo do Relatório apresentado pelo Deputado Douglas Fabricio. Deputado Bernardo Ribas Carli discorreu sobre os trabalhos e os resultados desta Comissão. Deputado Wilson

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 171

Quinteiro explanou sobre o sistema de pedágio adotado no Paraná; que o melhor modelo não fosse da iniciativa privada e fosse do Estado, cobrando um valor menor, sem a busca do lucro; os atores do contexto pedágio do Paraná são a União, o Estado e o Judiciário; sugeriu à União a isenção de impostos para diminuir as tarifas e que a CPI já possui um relatório robusto e equilibrado. Deputado Nereu Moura comentou sobre os esclarecimentos, obtido pela CPI, da história do pedágio e que ao concluir o Relatório, se resolva o grave problema do Paraná. O Senhor Presidente agradeceu a participação de todos, informou que os trabalhos da CPI se encerram no dia quatro de março e passou a palavra ao Relator para suas colocações. O Deputado Douglas Fabrício informou que necessita dos documentos que ainda não foram entregues à CPI para, dentro do prazo de sessenta dias, finalizar o Relatório Final. O Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 25ª Reunião Ordinária

Aos dezoito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e quatorze, às nove horas, no Plenarinho da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Fizeram-se presentes na reunião os seguintes Parlamentares: Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator

Adjunto, Alceu Maron Filho, Artagão Junior, Bernardo Ribas Carli, Nereu Moura, Péricles de Mello, Titulares e Cleiton Kiclse, Suplente. O Senhor Presidente abriu os trabalhos, solicitando ao Relator que procedesse à leitura da Ata da 24ª Reunião Ordinária. O Deputado Wilson Quinteiro requereu a dispensa da leitura da Ata, a qual foi aprovada por unanimidade, tendo ficado à disposição dos Senhores Parlamentares na Secretaria da Mesa até o final da Sessão, para que pudessem retificá-la por escrito se assim desejassem. Em seguida, o Senhor Presidente procedeu à leitura do resumo da Sessão anterior e anunciou a presença dos Senhores Heinz Georg Herwig, ex-Secretário de Estado de Transportes e Raul Velloso, doutor em Economia. Após, solicitou ao Senhor Heinz que se dirigisse à tribuna e passou a palavra ao Deputado Douglas Fabricio para que fizesse a apresentação do depoente, o qual foi cumprido. Em seguida, o Senhor Heinz agradeceu a oportunidade, justificou a ausência na Sessão anterior e explanou sobre sua participação como Secretário dos Transportes, no período de junho de 1999 a outubro de 2000, pontuando sobre: a situação das

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 172

FLS.
CPI PEDÁGIO

estradas, à época e a consequente necessidade de melhoria para a industrialização do interior do Estado; o ganho do Governo Federal com as concessões das estradas; o modelo de concessão à época; a politização do pedágio; a redução de 50% das tarifas e a redução de obras; aditivo de 2000 e condições e risco das concessões. O Senhor Heinz finalizou sua explanação, colocando-se à disposição dos Senhores Parlamentares para esclarecimentos. O Senhor Presidente agradeceu ao depoente e abriu espaço para questionamentos, tendo sido o primeiro a efetuar as indagações, seguido pelos seguintes Deputados: Douglas Fabrício, Nereu Moura, Adelino Ribeiro, Péricles de Mello e Cleiton Kielse e que foram atendidos, na sequência, pelo Senhor Heinz. Após, o Senhor Presidente agradeceu a presença do Senhor Guaraci Andrade, do Deputado Tercílio Turini e de todos os presentes nesta Sessão, passando na sequência, a palavra ao último orador inscrito, Deputado Artagão Junior. Encerrada a oitiva do Senhor Heinz Georg Herwig, o Senhor Presidente agradeceu e concedeulhe a palavra para as considerações finais. Após, solicitou a presença na tribuna do Senhor Raul Velloso e requereu ao Deputado Bernardo Ribas Carli, propositor do convite, para a apresentação do depoente, o qual foi cumprido. O Senhor Raul agradeceu a participação nos trabalhos desta CPI, teceu breve relato da vida profissional e, com o auxílio de slides, comentou sobre: as condições, para efeito de reequilíbrio, estabelecidas nos contratos de concessão; a relação investimento PIB do Ministério dos Transportes; os gastos do Governo Federal com o modelo de inclusão social. O Deputado Péricles de Mello aparteou o depoente e, na sequência, o Senhor Raul encerrou sua participação, enfatizando a importância de investimentos na infraestrutura. O Senhor Presidente agradeceu a presença de outras autoridades e após, passou a palavra para que efetuassem questionamentos ou comentários aos Deputados: Douglas Fabrício, Bernardo Ribas Carli e Péricles de Mello. Não havendo mais inscritos, o Senhor Presidente deu por encerrada a oitiva do Senhor Raul Velloso, concedendo-lhe espaço para as considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

A Ata da 26ª Sessão Ordinária, aprovada juntamente com este relatório final, bem como a Ata da 27ª Sessão Ordinária – a presente sessão em que se delibera sobre este relatório final - encontram-se encartadas entre os anexos do presente documento.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 173

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

É preciso, mais uma vez, registrar que além das sessões ordinárias, cujas atas foram acima transcritas, como já restou afirmado, também foram realizadas sessões extraordinárias, em forma de audiências públicas, fora da Assembleia Legislativa do Paraná. Em relação a tais sessões, segue abaixo as atas que foram lavradas, esclarecendo que a*s denúncias eventualmente surgidas em tais sessões foram objeto de investigação e encontram-se contempladas no presente relatório.*

Ata da 1ª Reunião Extraordinária

Aos dezenove dias do mês de setembro do ano de dois mil e treze, às dez horas, na Câmara Municipal de Jacarezinho, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Péricles de Mello e Cleiton Kielse, Titulares; e os senhores: Diogo Augusto Biato Filho, Presidente da Câmara Municipal de Jacarezinho; Dr. Diogo Castor de Mattos, Procurador da República do
Ministério Público Federal; Dr. Antonio Carlos Pereira, representante da Subseção da OAB; Francisco Carlos Moraes, Vereador do Município de Jacarezinho; José Pereira Godoi, representando o Presidente da Câmara de Santo Antonio da Platina; Rogério Frutuoso, Vereador do Município de Cambará; Aloisio Guerra, Vereador do Município de Siqueira Campos; Homero Pavan Filho, Secretário Municipal da Indústria e Comércio, representando neste ato, o Prefeito do Município de Jacarezinho; Maiara de Souza Guimarães, Chefe da Divisão do Procon; Walter José Conter Júnior, Diretor-Geral do Procon de Jacarezinho; Silvia Flores, Presidente das Coordenadorias das Associações Comerciais e Empresariais do Norte Pioneiro; Dr. Januário Paludo, Procurador Regional da República e Corregedor Auxiliar do Ministério Público Federal; Allan Marcos de Andrade, representando o Deputado Artagão Junior. O Senhor Presidente agradeceu a todos os presentes na Audiência e esclareceu os objetivos desta Comissão. Após, passou a palavra ao Deputado Cleiton Kielse que teceu breve comentário sobre a atuação da CPI e solicitou apoio da sociedade para que esta Comissão mude a realidade dos paranaenses. O Senhor Presidente concedeu a palavra ao presidente da Câmara Municipal de Jacarezinho e na

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1746

FLS.
CPI PEDÁGIO

sequência aos senhores Parlamentares. O Senhor Diogo Augusto agradeceu a presença da Comissão Parlamentar de Inquérito e informou acreditar nas intenções da Comissão para solucionar os problemas do pedágio no Paraná. Também informou que o Município de Jacarezinho é uma exceção, por possuir uma praça de pedágio instalada irregularmente. Em seguida, o Deputado Adelino Ribeiro colocou a importância da participação da população para denunciar e opinar sobre a questão do pedágio. O Deputado Wilson Quinteiro destacou a necessidade de reavaliação de todo o processo do pedágio no Estado do Paraná e a relevância do encontro, neste Município, para debater construtivamente a questão do pedágio, tendo como finalidade, obter mais informações para a elaboração do Relatório Final. O Deputado Péricles de Mello explanou sobre: as condições de otimismo para o bom desempenho dos trabalhos da CPI; os pareceres dos Tribunais de Contas do Estado e da União e; a necessidade de assessoria técnica especializada para auxiliar os trabalhos da CPI. O Deputado Douglas Fabrício comentou sobre os trabalhos realizados e o histórico das informações recebidas por esta Comissão. O Senhor Presidente esclareceu que a CPI é o maior instrumento de fiscalização do Poder Legislativo e após passou a palavra ao Dr. Diogo Castor de Mattos. O Dr. Diogo pontuou sobre osseguintes temas: da praça de pedágio de Ourinhos-Jacarezinho; ações do Ministério Público Federal; força-tarefa composta por Procuradores de regiões do Estado e seu plano de trabalho; ação no Supremo Tribunal Federal; trabalhos realizados e poder de resolução da CPI. Os Senhores Deputados Cleiton Kielse; Wilson Quinteiro e Péricles de Melloquestionaram o Senhor Procurador, tendo sido esclarecidos na sequência. O Senhor Presidente agradeceu a contribuição do Dr. Diogo Castor de Mattos e após passou a palavra ao Senhor André Luiz Ferreira de Castro, representante do Movimento "Fim do Pedágio" de Jacarezinho. O Senhor André Luiz enumerou sobre as irregularidades existentes na questão do Pedágio; as reivindicações do Movimento e da população; o desequilíbrio nos processos da Justiça; os contratos firmados; oportunidade da CPI ; o Movimento "Fim do Pedágio"em todo o Estado do Paraná;caminhos alternativos e; sobre o benefício detrafegar sem pagar tarifa com cartões. Os Deputados Péricles de Mello; Wilson Quinteiro;Cleiton Kielse; Douglas Fabrício e Nelson Luersen discorreram a respeito da explanação do Senhor André Luiz. O Senhor Presidente agradeceu e solicitou para a oitiva o Senhor Carlos Roberto Dellarosa, Presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Londrina e Região – Sindicam. O Senhor Carlos discorreu sobre a esperança depositada nesta CPI; a ilegalidade da guarita construída à beira da ponte; desviode curso de rodovia e; cobrança por eixo suspenso. Os Deputados Péricles de Mello, Douglas Fabrício e Cleiton Kielse sugeriram apresentar Projeto de Lei suspendendo a cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos.Com a palavra o Senhor Auber Silva Pereira, Coordenador do Movimento Popular Contra a Corrupção Por Amor a Londrina, que explanou sobre as

Pag. 1754 DIRETORIA LEGISLATIVA

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. 172 CPI PEDÁGIO

seguintes questões: direito de ir e vir; sistema de pedágio no exterior; mortes nas rodovias paranaenses; relação custo-benefício; obrigatoriedade do cupom fiscal; e falta de controle na informação dos dados. Após, os Senhores Francisco Carlos e Aloisio Guerra, Vereadores dos Municípios de Jacarezinho e Siqueira Campos, respectivamente, fizeram uso da palavra e comentaram sobre a dificuldade de lutar contra o pedágio. Como último orador, o Senhor José Pereira Godoi, representante do Presidente da Câmara de Santo Antônio da Platina, enfatizou a esperança nos trabalhos da CPI, devido ao grande número de acidentes que ocorrem na região, que já é penalizada por falta de investimentos. O Senhor Presidente disponibilizou a palavra aos senhores presentes na Audiência para que fizessem questionamentos ou comentários e agradeceu a presença de outras autoridades que se fizeram presentes. O primeiro inscrito foi o Senhor Alberto Bonardi Junior, sócio de empresa de transporte, que informou sobre a cobrança indevida dos eixosdo caminhão e a segurança aos usuários da via. O Senhor Presidente solicitou cópia dos extratos da cobrança indevida. Após, o Senhor Pelegrini, morador da região, comentou sobre as irregularidades da Praça de Jacarezinho e sugeriu que as cancelas tivessem no mínimo cem quilômetros, uma da outra. O Senhor Rafael Bonito Pereira comentou sobre a lentidão dos processos que tramitam na justiça; as irregularidades na construção da praça perto da Ponte Velha e o prejuízo do Município de Jacarezinho por conta dos pedágios. O Senhor Luiz Antonio Volpato lamentou a perda de um ente familiar por falta de passarela parafazer a travessia. O Senhor João Carlos comentou sobre o direito de ir e vir e, como último orador inscrito, o Senhor Carlos Zanardo comunicou que famílias deixaram de se visitar, devido ao alto custo das tarifas. A seguir, os Deputados Cleiton Kielse, Péricles de Mello, Douglas Fabrício e Adelino Ribeiro fizeram suas considerações finais. O Deputado Kielse sugeriu verificar in loco a praça de Pedágio do Município, tendo sido acatada pelo Deputado Nelson Luersen que propôs que o Deputado Kielse seja o Presidente da Subcomissão para tratar da praça de Jacarezinho. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, paraque produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 2ª Reunião Extraordinária

Aos vinte e seis dias do mês de setembro do ano de dois mil e treze, às dez horas, na Câmara
Municipal de Paranaguá, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio.

172

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 176

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Alceu Maron Filho, Péricles de Mello e Cleiton Kielse, Titulares e os senhores Marcus Antonio Elias Roque, Presidente da Câmara Municipal de Paranaguá e André Camargo, Vereador do Município de Pontal do Paraná. O Senhor Presidente saudou a todos os presentes na Audiência bem como comentou sobre a implantação e os trabalhos realizados pela CPI.

Passou a palavra ao Presidente da Câmara Municipal de Paranaguá e na sequência, aos Senhores Parlamentares: O Senhor Marcus Antonio explicou sobre o padecimento do litoral em relação ao alto custo da tarifa e solicitou que a Concessionária Ecovia finalize os serviços até a entrada do Porto de Paranaguá. O Deputado Alceu Maron Filho, primeiro inscrito, esclareceu sobre: a importância da reunião ser realizada na cidade polo da região afetada pela mais alta tarifa do pedágio; a peculiaridade dos problemas do pedágio em cada lote de concessão; a necessidade das obras emergenciais como: duplicação e obras de arte na PR-407, viaduto na esquina da PR-407 com a Avenida Bento Munhoz da Rocha Neto, acesso ao Porto de Paranaguá, viaduto de acesso à Morretes e Antonina; construção de viaduto na entrada da cidade e recuperação da Avenida Bento Rocha; os acordos entre as Concessionárias e o Governo e a subsequente retirada de obras. O Senhor Presidente destacou a presença do Senhor Antonio Saad Gebran Sobrinho, Secretário Municipal do Comércio e Indústria, representando o Prefeito de Paranaguá e dos Senhores representantes de transportadoras. O Deputado Péricles de Mello enfatizou as questões da instalação da CPI na Assembleia; citou breve histórico da implantação do pedágio no Paraná;a estratégia do Governo atual e; a necessidade de mobilização da população para a vitória da CPI e do povo do Paraná. O Deputado Cleiton Kielse frisou sobre o pedágio ser o mais caro, proporcionalmente, do mundo que dá acesso ao litoral e a consequente desvalorização da região; impacto na economia do Estado; falta de fiscalização fiscal; gastos administrativos dos pedágios e; convocação da sociedade organizada. O Deputado Douglas Fabricio esclareceu sobre: o surgimento do pedágio; benefícios recebidos pelos Governos Estadual e Federal e; defesa por um trabalho técnico da CPI. O Senhor Presidente observou aos presentes que a reunião estava sendo gravada para provar a veracidade da Sessão e concedeu a palavra ao Senhor Antonio Saad Gebran Sobrinho. O Senhor Antonio iniciou sua explanação objetivando sobre: o interesse do Município nos trabalhos da CPI pelo fato de o pedágio afetar diretamente a infraestrutura do Estado; a questão do cupom fiscal que, por não haver fiscalização, prejudica o desenvolvimento do Litoral do Paraná; preocupação com uma possível prorrogação de contrato e; clamor popular em função dos altos preços. Com a palavra o Senhor Paulo Henrique Coelho, sócio da empresa Ápice Transportes e Logística, esclareceu que muitos importadores e exportadores deixaram o mercado pelo motivo da elevação do custo e que muitas exportações

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 177

FLS.
CPI PEDÁGIO

desviam as cargas para os Portos de Santa Catarina. Os Deputados Cleiton Kielse, Péricles de Mello e Alceu Maron apartearam o Senhor Paulo Henrique. O Senhor Presidente agradeceu a presença de outras autoridades e convidou para a oitiva o Senhor José Carlos Borba, Diretor do Grupo Transcap, Transportadora dos Carreteiros. O Senhor José Carlos ressaltou os apontamentos discorridos pelo Senhor Paulo Henrique; a necessidade de mobilização da população para que se concretizem as melhorias essenciais para o Município e também, a implantação da lei da parada obrigatória para o caminhoneiro, após seis horas de trabalho.Com a palavra o Senhor José Baka Filho, ex-Prefeito do Município de Paranaguá e representante do Fórum Nacional dos Transportes, que explanou sobre a paralisação da manutenção, pela concessionária, no Parque São João; perda da competitividade com os demais Estados e o custo final dos produtos. Recomendou à CPI que seja reduzido o valor do pedágio e a quebra do sigilo fiscal das concessionárias. Na sequência, fizeram uso da palavra os Vereadores Arnaldo Maranhão, Adalberto Marcos de Araújo e Marcio Costa. O Vereador Arnaldo recomendou à CPI a necessidade do marco zero se estender até o portão principal do Porto de Paranaguá; desdobramento de alguns trechos e tarifa equacionada e; incluir o trecho de dois quilômetros, da Ponte do Rio Ipanguaçu ao Porto de Paranaguá, para a
Ecovia. O Vereador Adalberto sugeriu ao Presidente da Câmara Municipal, Vereador Marcos Roque, a constituição de uma Comissão Especial para acompanhar o trabalho referente ao pedágio. O Vereador Marcio comentou sobre os problemas da PR-407; retorno do marco zero ao portão do porto; construção de viadutos; pátio de descanso para os caminhoneiros; quebra do sigilo fiscal, bancário e financeiro da Ecovia. O Senhor Presidente concedeu a palavra ao Deputado Alceu Maron Filho e após, por "questão de ordem", usaram da palavra os Deputados Cleiton Kielse e Douglas Fabricio. Em seguida, o Deputado Péricles de Mello propôs a esta Comissão formalizar relação com as Câmaras Municipais para criar comissões colaboradoras nas questões do pedágio. O Senhor Presidente concedeu a palavra à Vereadora Laryssa Thaiz de Castilho Pereira Poleti Moreira e após, ao Vereador Antonio Ricardo dos Santos. A Senhora Vereadora considerou a necessidade de revisão na questão dos repasses do ISS aos Municípios e o Vereador Antonio reforçou os apontamentos discorridos pelo Senhor Paulo Henrique. O Senhor Presidente disponibilizou a palavra aos senhores presentes na audiência para que fizessem questionamentos ou comentários. O primeiro inscrito foi o Senhor Luiz Carlos Gonçalves Souza, Presidente da Associação de Proprietários de Barcos do Estado do Paraná, Barcopar, que comentou sobre a reclamação dos turistas com relação ao pedágio, causando desta forma, prejuízo à cidade de Paranaguá; solicitou à CPI rever a questão do alto valor das tarifas. Após, o Senhor Gilmar Constantino, representando o Presidente da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 178

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Ampec-Litoral que salientou a importância do trabalho da CPI ser técnico e não político.Senhor Leonardo Mamede solicitou a esta Comissão, a viabilização da segurança na travessia de crianças no Jardim Esperança, Jardim Paranaguá e região. O Senhor Paulo Sérgio de Carvalho, Presidente da União Municipal das Associações de Paranaguá, UMAMP solicitou que a CPI penalizasse criminalmente a Ecovia pelas mortes que acontecem por falta de segurança na travessia, no trecho Jardim Esperança a Jardim Paraná. O Senhor Adalto Mendes Luders, Presidente da Agência de Desenvolvimento do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná, Adetur, sugeriu à CPI contratar um auditoria para verificar se as concessionárias realmente fizeram as manutenções e o valor real da arrecadação, bem como sugeriu à CPI a isenção de impostos nas tarifas. O Senhor Marcelo Elísio, Presidente da Associação dos Moradores de Pontal do Paraná, comentou sobre o entrave para o desenvolvimento turístico que é a longa duração da viagem em dias de feriado e final de ano. Também solicitou à CPI que averiguasse a concessão para a construção da ponte de Guaratuba e também a questão da estrada de Guaraqueçaba. O Senhor Mauro Bueno de Paula, morador da margem da rodovia, protestou sobre a forma como são tratados os usuários da Ecovia e a demora na coleta dos resíduos na rodovia. O Senhor Adilson Soares Zela afirmou a necessidade urgente nas obras. Para finalizar o representante do Conselho Municipal da Juventude de Paranaguá colocou o alto custo do pedágio para os jovens que estudam na capital e a falta de iluminação na PR-407 para que os alunos frequentem a escola, com segurança, no período da noite. A seguir, os Deputados Péricles de Mello, Cleiton Kielse, Douglas Fabricio e Alceu Maron fizeram suas considerações finais. O Senhor Presidente agradeceu a todos pela receptividade e colaboração com esta Comissão e concedeu, para concluir, a palavra ao Presidente da Câmara, que considerou a importância da união de esforços para beneficiar o litoral e agradeceu à Comissão pela oportunidade. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 3ª Reunião Extraordinária

Aos três dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às dez horas, na Câmara Municipal de Foz do Iguaçu, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente;Adelino Ribeiro, VicePresidente; Douglas Fabricio, Relator; Péricles de Mello e Cleiton Kielse, Titulares; Elton Welter e os Senhores Reni Pereira e José Carlos Neves da Silva, Prefeito Municipal e Presidente da Câmara Municipal de Foz do

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 179

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Iguaçu, respectivamente. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos, comentou sobre os trabalhos realizados pela CPI e após, passou a palavra ao Senhor Reni Pereira. O Senhor Prefeito discorreu sobre o prejuízo causado pelo pedágio para o desenvolvimento de Foz do Iguaçu e para todo o Estado do Paraná, esperando que os investimentos na infraestrutura sejam condizentes com o valor cobrado nas tarifas. O Senhor José Carlos comentou que a cidade de Foz do Iguaçu é uma das mais prejudicadas pelo pedágio, por sua questão geográfica e pelo traçado da cidade. Colocou-se à disposição para somar à iniciativa da Assembleia Legislativa para chegar a um resultado e esclarecer o motivo do alto preço das tarifas e a falta de investimentos em Foz do Iguaçu e em outras cidades lindeiras. O Senhor Presidente agradeceu a presença de outras autoridades e após, passou a palavra aos Senhores Parlamentares. Deputado Adelino Ribeiro: comentou sobre a implantação da CPI na Assembleia Legislativa; a falta de investimentos no trecho de Cascavel a Foz do Iguaçu; a duplicação do trecho de Matelândia a Medianeira e a função desta Comissão em defesa do cidadão do Estado do Paraná. Deputado Cleiton Kielse: iniciou com apresentação de vídeo e após, solicitou apoio à CPI para que seja revisada a infraestrutura de todas as concessionárias, na questão de socorro às vítimas de acidentes, comentou sobre a dificuldade na instalação e os objetivos desta Comissão. Deputado Elton Welter: mencionou sobre a falta de controle do Estado sobre os dados das concessionárias e a necessidade de aferir os balanços que são feitos na prestação de contas dessas empresas. Deputado Péricles de Mello: citou duas manchetes de jornais: jornal Diário dos Campos informando as maiores empresas da região dos Campos Gerais e Jornal Folha de São Paulo noticiando sobre as consultorias; comentou sobre os Relatórios do TCE e TCU, suspensão das ações e necessidade da participação de toda sociedade civil. Deputado Douglas Fabrício: efetuou breve comentário do histórico do pedágio no Paraná e informou os objetivos desta CPI. Com a palavra o Dr. Ercias Rodrigues de Sousa, Procurador da República, que pontuou sobre os órgãos da Justiça que têm sido ineptos na resolução da questão do pedágio e sobre a importância da visão política. O Senhor Presidente agradeceu ao convidado e abriu espaço para questionamentos, tendo sido o primeiro a efetuar as indagações, seguido pelos seguintes Parlamentares: Elton Welter, Cleiton Kielse, Douglas Fabrício e Péricles de Mello que foram atendidos, na sequência, pelo Dr. Ercias. O Senhor Presidente passou a palavra ao Senhor Gilberto Ivan dos Santos, Coordenador do Movimento de Vítimas de Trânsito em Foz do Iguaçu. O Senhor Gilberto reivindicou a construção de passarelas na BR-277 e apresentou vídeos sobre o tema. Para finalizar o Senhor Gilberto entregou um dossiê do trabalhado realizado à CPI e ao Procurador da República solicitando que a Assembleia Legislativa reconheça o terceiro domingo de novembro como o Dia em Memórias às Vítimas de Trânsito. Na

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 180

FLS.
CPI PEDÁGIO

sequência, o Senhor Presidente passou a palavra aos seguintes Vereadores: Paulo Rocha: comentou sobre o documento protocolado no Palácio Iguaçu sobre as reivindicações de melhorias para o perímetro urbano de Foz do Iguaçu e indagou sobre a diferença do valor da tarifa com o Estado de Santa Catarina. Anice Nagib Gazzaoui: ressaltou a responsabilidade dos políticos. Dilto Vitorassi: ressaltou a discriminação.do oeste paranaense e a necessidade de formar um projeto de desenvolvimento para o Estado do Paraná. Chico Noroeste: mencionou sobre os altos preços das tarifas e obras não realizadas. O Senhor Presidente encerrou as oitivas das autoridades, destinando espaço aos participantes desta Audiência. Com a palavra o Senhor João Carlos Miranda, morador do Município, que solicitou que a abertura da "caixa preta" do pedágio. Senhora Dalva dos Santos, moradora do Município, proferiu sobre o caos que se encontra a cidade. Senhor Peixoto, Coordenador do Oeste da Central de Movimentos Populares comentou sobre o direito constitucional de ir e vir e que esta CPI se torne uma realidade. Senhor Lin, microempreendedor do Município sugeriu a redução do pedágio e a instalação das praças de pedágio a cada 200 quilômetros. Senhor Valter Negrão, representante da categoria dos ambulantes, comentou sobre a omissão da Justiça, dos Deputados e da população e sobre a redução dos benefícios no Município. A seguir, os Deputados Adelino Ribeiro, Péricles de Mello, Cleiton Kielse, Douglas Fabrício e Nelson Luersen fizeram suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 4ª Reunião Extraordinária

Aos três dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, ás dezessete horas, na Câmara Municipal de Cascavel, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente;Adelino
Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares; Cleiton Kielse, neste ato, Titular; Elton Welter; Paranhos; Professor Lemose o Senhor Marcio José Pacheco Ramos, Presidente da Câmara Municipal de Cascavel.
O Senhor Presidente declarou aberta a Sessão, comentando sobre o tema pedágio no Paraná, os trabalhos realizados e os objetivos da CPI e após, passou a palavra ao Vereador Marcio José Pacheco Ramos. Em seguida, o Senhor Presidente convidou outras autoridades municipais a participarem da Mesa e, na sequência, concedeu a palavra aos seguintes Parlamentares: Adelino Ribeiro; Paranhos; Elton Welter;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 181

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Professor Lemos; Cleiton Kielse; Péricles de Mello; Nereu Moura e Douglas Fabrício. Finalizada as considerações iniciais dos Senhores Deputados, o Senhor Presidente agradeceu a presença de outros vereadores e representantes da sociedade civil organizada e após, abriu espaço para as oitivas, sendo o Senhor Gilmar Trento, representante da Associação de Moradores do Jardim Maria Luiza, o primeiro orador. O Senhor Gilmar reivindicou que a população seja representada pela CPI; que o aumento previsto da tarifa seja combatido e comentou sobre o número de mortes nas estradas pedagiadas. O Deputado Adelino Ribeiro solicitou um aparte ao orador, tendo sido, na sequência, esclarecido pelo Senhor Gilmar. O Senhor Oscar Agostineto, Diretor do Sindicato das Empresas de Transporte do Oeste do Paraná, explanou sobre o posicionamento do Sintropar em relação ao pedágio do Paraná. A seguir, os Deputados Péricles de Mello, Adelino Ribeiro, Douglas Fabrício e Cleiton Kielse teceram comentários a respeito do pronunciamento do Senhor Oscar, tendo esse, espaço para a consideração final. O Senhor Nei Hamilton Haveroth, Vereador, apresentou a indignação contra a situação do pedágio,solicitou ação da CPI para a não prorrogação dos contratos, sugeriu investigação quanto aoatendimento aos acidentados e a reativação da comissão de fiscalização do pedágio no Paraná. Pela ordem, com a palavra o Senhor João Paulo de Lima, Vereador, que solicitou averiguação no atendimento de emergências na rodovia e construção de trincheiras e viadutos para atender a comunidade da região sul do Município. O Senhor Rômulo Quintino, Vereador, ressaltou a relevância do tema e comunicou sobre o ofício recebido do Departamento de ISSQN da Prefeitura Municipal e entregue à CPI. A seguir, o Deputado Péricles de Mello solicitou a palavra para esclarecimentos do orador, tendo sido atendido. Após, o Senhor Fabio Rocha Quintela, empresário, conclamou que o Relatório Final desta CPI seja condizente com os anseios da população. O Senhor Mauro Luiz Becher, representante comercial, comentou sobre a criação do Movimento "Fora Pedágio"; lamentou a falta de atitude dos brasileiros para reivindicar os direitos e a ausência de entidades representativas na luta contra o pedágio, solicitou à CPI atitudes para conseguir o objetivo final da Comissão e ressaltou que a luta contra os direitos continuará. Os Deputados Elton Welter e Péricles de Mello comentaram a explanação do Senhor

Mauro Luiz, que em seguida, fez sua colocação final. Após, com a palavra o Senhor Yves Consentino Cordeiro, advogado, que ressaltou a existência da minoria combativa, solicitou o empenho da Comissão para defender os direitos da população e repudiou o poder econômico das concessionárias obtido à custa do povo. O Senhor Antonio Cezar Kleinhans, representante do Conselho Regional de Odontologia, comentou sua indignação com relação ao pedágio e indagou a falta de transparência quanto aos nomes dos donos das concessionárias, tendo o Senhor Presidente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 182

FLS.
CPI PEDÁGIO

esclarecido que estes estão disponibilizados no site na Assembleia Legislativa. O Senhor Jeová Pereira, Presidente da Associação de Caminhoneiros Autônomos de Cascavel, explanou sobre a esperança depositada nesta CPI e o prejuízo que o pedágio e os impostos causam aos caminhoneiros e à população do Estado. O Senhor Presidente agradeceu a todos, passando a palavra ao Presidente da Câmara e na sequência aos Deputados Nereu Moura; Adelino Ribeiro; Cleiton Kielse; Péricles de Mello; Elton Welter e Douglas Fabrício para as considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros presentes na Audiência e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 5ª Reunião Extraordinária

Aos dezessete dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Associação Comercial e Industrial de Londrina, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Péricles de Mello, Titular e Cleiton Kielse, neste Ato, Titular; Gilberto Martin; Tercílio Turini; Antonio Carlos Belinati, o Senhor Flávio Montenegro Balan, Presidente da Associação Comercial e Industrial de Londrina e Vereadores: Tio Douglas; Elza Correia e outros vereadores do Município e Região. O Senhor Presidente declarou aberta a Sessão, comentando sobre os trabalhos realizados pela CPI e seus objetivos, a importância da participação da sociedade organizada e, na sequência, concedeu a palavra ao Senhor Flávio Montenegro. Após, agradeceu outras autoridades presentes e também a participação dos manifestantes do Movimento "Por Amor a
Londrina". Na sequência, fizeram uso da palavra os seguintes Parlamentares: Douglas Fabrício,
Adelino Ribeiro, Péricles de Mello, Cleiton Kielse, Wilson Quinteiro, Gilberto Martin, Tercílio Turini e Antonio Carlos Belinati e, na sequência, os vereadores: Tio Douglas e Elza Correia. Após, o Senhor Presidente abriu espaço para as oitivas, sendo o Senhor Carlos Delarrosa, Presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Londrina e Região, Sindicam, o primeiro orador. Em seguida, fizeram uso da palavra os Senhores: Osmar Paloco, representando os segmentos da indústria, agricultura e assentados do Município de
Ortigueira; Professor Fabinho, Vereador; Auber Silva Pereira e Jorge Custódio Ferreira, do

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 183

FLS.
CPI PEDÁGIO

Movimento Popular Contra a Corrupção: Por Amor a Londrina; José do Carmo Garcia, ExPrefeito do Município de Cambé; Claudio Albano Raineri, do Conselho Municipal dos Direitos do Idoso de Londrina e André Moreira Aguiar, do Sindicato dos Transportadores de Cargas do Paraná, Setcepar. Encerradas as oitivas, o Senhor Presidente concedeu a palavra aos seguintes representantes da comunidade local: Luiz Gustavo Pihintz, Engenheiro Civil; Gelson dos Santos, Professor; Marcos Junior Libanio, do Movimento Fora Pedágio do Município de Assaí; Elizeu
Vidotti, Vereador do Município de Cambé e Denildo Dias Alves, do Sinttrol. Para finalizar, o Senhor Presidente passou a palavra aos Senhores Parlamentares para as considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros presentes na Audiência e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 6ª Reunião Extraordinária

Aos dezessete dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às dez horas, na Câmara Municipal de Maringá, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, VicePresidente; Douglas Fabricio, Relator; Wilson Quinteiro, Relator-Adjunto; Péricles de Mello,
Cleiton Kielse e Jonas Guimarães, Titulares, Dr. Batista, suplente; Enio Verri e os Senhores Ulisses Maia, Presidente da Câmara Municipal de Maringá e Marco Tadeu Barbosa, Presidente da Associação Comercial e Empresarial de Maringá, ACIM. O Senhor Presidente registrou a presença de outras autoridades presentes e comentou sobre a implantação e os trabalhos realizados pela CPI. Após, passou a palavra ao Presidente da Câmara Municipal de Maringá e na seqüência aos Senhores Parlamentares. O Senhor Ulisses saudou aos Deputados e colocou a Câmara de Vereadores à disposição para contribuir com o que for necessário para o sucesso da CPI. Em seguida, o Deputado Dr. Batista mostrou preocupação quanto à grande arrecadação e poucos investimentos em obras. O Deputado Enio Verri parabenizou a iniciativa dos Deputados que compõem a CPI e enfatizou que as mudanças devem ser superiores ao interesse individual. O Deputado Jonas Guimarães comentou sobre a importância dos trabalhos da CPI para que a realidade seja mostrada ao povo do Paraná. Deputado Cleiton Kielse enfatizou que foram retirados mais de cento e oitenta quilômetros de obras na região, causando o maior prejuízo perante todas as

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 184

FLS.
CPI PEDÁGIO

concessionárias do Paraná. Informou que não existe controle fiscal e para tanto não se sabe exatamente qual é a arrecadação da Concessionária Viapar. Deputado Péricles de Mello enfatizou os objetivos básicos das Audiências Públicas: trazer informações à CPI e à comunidade; ouvir a comunidade e buscar a mobilização, pois somente a força popular pode conduzir a CPI à vitória. Deputado Wilson Quinteiro informou que foi em Maringá que a Justiça Federal concedeu a primeira liminar emação civil pública, suspendendo a cobrança do pedágio no Estado do Paraná e que foi cassada posteriormente. Comentou que deve haver cautela, para que a questão jurídica seja finalizada e, para alcançar uma transformação do pedágio, faz-se necessário defender o povo doParaná com equilíbrio. Deputado Douglas Fabrício comentou que a população não suporta mais os altos preços dos pedágios e que os objetivos desta Comissão é baixar as tarifas e aumentar as obras. Com a palavra o Deputado Adelino Ribeiro explicou a dificuldade da criação da CPI do Pedágio na Assembleia Legislativa e a falta de investimentos nas rodovias do Estado, ocasionando vários acidentes. Comentou sobre a omissão dos governos anteriores e atual e também do Poder Judiciário. Após, o Senhor Presidente passou a palavra ao Senhor Marco Tadeu Barbosa que primeiramente, esclareceu que a ACIM não é contra a privatização das estradas. Informou que os Municípios do interior perdem em vários aspectos em competitividade e entregou aos membros da CPI a revista editada no mês de março que mostra matéria construída com números de todo o Estado sobre o pedágio no Paraná e para finalizar, solicitou resultado da CPI para a referida questão. Após, o SenhorHélio Costa Curta, membro do Conselho Superior da ACIM, propôs, como medida urgente, a aplicação imediata das terceiras faixas, para desafogar o trânsito e colocou a Associação à disposição para qualquer movimento em prol da melhoria na infraestrutura. Com a palavra o Senhor Ariovaldo Costa Paulo, integrante do Observatório Social de Maringá, informou que o Conselho de Desenvolvimento de Maringá possui uma análise do fluxo de veículos nas praças de pedágio da Viapar e que, a partir de agosto, os diretores da empresa proibiram o repasse dessas informações. Esclareceu que, pela análise efetuada, houve crescimento de 90% de veículos nas praças de pedágios e que seria inaceitável a prorrogação da concessão pelo Governo do Estado do Paraná. Em seguida, o Senhor João Batista Machado Neto, Coordenador do Fórum Nacional dos Transportes, parabenizou e colocou-se à disposição para apoiar e somar à CPI e que o Governo do Paraná delegue ao DER uma fiscalização para se obter o valor real cobrado. O Senhor Presidente passou a palavra ao Senhor João Luiz Regiani, Secretário Municipal de Defesa do Consumidor, que enfatizou acreditar nos trabalhos desta CPI e colocou-se à disposição, como Diretor do Procondc Maringá, para produzir uma pesquisa de opinião junto aos consumidores de Maringá e também com os demais 47 Procons do Estado, caso esta Comissão avalie comosugestão positiva. Após, o Senhor Aparecido

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 185

FLS.
CPI PEDÁGIO

Bianco frisou sobre a ocorrência dos atropelamentos de pessoas que trafegam com bicicletas na cidade de Sarandi. Com a palavra o Senhor Osvaldo Reginatto, do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens - Sindicam, que demonstrou sua indignação, como contribuinte, por não saber onde está sendo aplicado o dinheiro arrecadado e sobre a enganação do vale-pedágio. O Senhor Geaside Souza do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logísticas de Maringá, Setcamar comentou sobre o descaso que o gestor público teve com o Estado do Paraná, desde a sua implantação do Pedágio e da necessidade de ampliar as discussões para uma renegociação do valor das tarifas. O Senhor Javan de Oliveira, cidadão maringaense, afirmou que o pedágio do Paraná é dos mais caros do mundo e que o contrato não pode ser prorrogado. O Senhor Roberto Peres, representante comercial, mostrou sua indignação quanto ao fatode não se conseguir rever os contratos de pedágio. Em seguida, o Senhor João Batista Lima, cidadão maringaense, propôs à CPI a colocação de um painel para se saber quanto é a arrecadação das empresas concessionárias de pedágio. Com a palavra o Senhor Anderson Borri, do Distrito de Iguatemi, que questionou qual é o compromisso que a Viapar tem com a construção da trincheira de acesso ao Distrito de Iguatemi, tendo sido respondido pelo Deputado Nelson Luersen. O Senhor Ronaldo José da Silva, Presidente do Sindicato dos funcionários do Setor Rodoviário, solicitou para que a CPI trabalhe no sentido de que sejam construídos locais de descanso para os trabalhadores de transporte rodoviário. Na sequência, o Senhor Idevaldo, ex-dirigente do Sindicato dos Bancários, comentou que não haverá mais duplicação na concessão da Viapar. O Senhor Antonio Caetano, do Sindicato dos Técnicos Agrícolas argumentou sobre a necessidade de se conseguir com que as propostas atendam a população menos favorecida, razão da existência de ter um poder público constituído. O Senhor Reinaldo Carraca, cidadão maringaense, comentou sobre a mádistribuição do dinheiro público e sobre o Contorno Norte. O Senhor Marco Antonio Dutra, advogado, enfatizou a necessidade da união e da força da população para baixar o preço do pedágio no Paraná. O Senhor Presidente declarou encerrados os depoimentos e as participações da população, destinando espaço para as considerações finais ao Presidente da Câmara Municipal de Maringá, Vereador Ulisses Maiae aos Parlamentares presentes na Sessão. O Senhor Ulisses agradeceu à CPI pela oportunidade de acompanhar e apresentar a insatisfação da população com relação à questão do pedágio. Deputado Péricles de Mello agradeceu a receptividade e a dedicação de Maringá na luta para diminuir a tarifa de pedágio. Deputado Cleiton Kielse informou a necessidade da quebra do sigilo bancário e fiscal das concessionárias e solicitou que as Prefeituras e as Câmaras Municipais façam um projeto de aferição das praças de pedágio localizadas em Maringá. Deputado Wilson

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1367

FLS.
CPI PEDÁGIO

Quinteiro enfatizou ser necessário estabelecer o equilíbrio para obter a possibilidade das duplicações, e melhora de preço de tarifa. Para concluir, o Senhor Presidente agradeceu a todos pela participação e colaboração com esta Comissão, marcando outra Sessão no Município de Paranavaí e no Município de Campo Mourão, no dia 31 de outubro às novehoras e dezessete horas, respectivamente. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 7ª Reunião Extraordinária

Aos trinta e um dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Câmara Municipal de Paranavaí, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson Quinteiro, Relator Adjunto; Cleiton Kielse, Titular; Teruo Kato,

Senhores Mohamad Hassan Smaili e Claudemir Barini, Presidente e Vice-Presidente da Câmara Municipal de Paranavaí, respectivamente; Rogério Lorenzetti, Prefeito de Paranavaí; Beto Vizzoto, Prefeito de Paraíso do Norte e Guto Costa, Presidente da Associação Comercial e Empresarial de Paranavaí. O Senhor Presidente anunciou a presença de outras autoridades, e agradeceu a todos. Após, comentou sobre os trabalhos realizados pela CPI e na sequência, passou a palavra aos Senhores Parlamentares; Douglas Fabrício esclareceu sobre os trabalhos realizados e o objetivo da CPI. Deputado Cleiton Kielse comentou sobre o histórico do pedágio; comparativo entre arrecadação e investimento das concessionárias e mortes nas rodovias. Deputado Teruo Kato destacou o prejuízo na região devido ao alto custo das tarifas; valor do pedágio incompatível com os serviços prestados pelas concessionárias e anseio por resultados efetivos desta CPI. A seguir, o Senhor Presidente passou a palavra ao Vereador Mohamad Hassan Smaili que evidenciou a necessidade de melhoria na malha rodoviária do Estado; dificuldade de acesso a Paranavaí; arrecadação e investimento das concessionárias e valor abusivo das tarifas de pedágio. Após, o Senhor Guto Costa destacou o padecimento da classe empresarial devido ao custo do pedágio e os acidentes nas rodovias. Com a palavra o Prefeito de Paraíso do Norte, Beto Vizzotto que explanou sobre: prejuízos ao Estado devido ao pedágio ser dos mais caros do mundo; mortes nas rodovias; trabalhos realizados pela CPI e concedeu sugestões para o relatório final da CPI. O Prefeito de Paranavaí, Rogério Lorenzetti comentou sobre a arrecadação do ISSQN; impedimento ao desenvolvimento do Paraná; arrecadação e investimento das

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1874

FLS.
CPI PEDÁGIO

concessionárias; projeto de vias paralelas, oferecido à Viapar; acidentes nas rodovias e falta de diálogo com as concessionárias. O Deputado Douglas Fabricio solicitou que seja fornecida cópia do projeto referido pelo Prefeito Lorenzetti. Na sequência, o Senhor Presidente saudou a presença e passou a palavra ao Deputado Wilson Quinteiro que teceu breve comentário sobre o histórico do pedágio e argumentou sobre a necessidade de encontrar um ponto de equilíbrio para solucionar a questão do pedágio. A seguir, o Senhor Presidente agradeceu a presença de outras autoridades e convidou para a oitiva os Senhores: Ivan Ramos Bernardo, da Central Sindical e Popular – Coordenação Nacional de Lutas que defendeu a estatização das rodovias do Paraná e a união dos trabalhadores para acabar com o pedágio no Estado. Alcione Messias de

Jesus que efetuou indagações aos membros da CPI. Auber Silva Pereira, do Movimento Popular Contra a Corrupção por Amor à Londrina comentou sobre a ideia do cálculo para sustação do pedágio no Paraná e a discrepância da margem de lucro das concessionárias. Após, procedeu a leitura do requerimento protocolado na Audiência Pública de Londrina. Senhor Demerval Silvestre, Coordenador da Sociedade Civil de Paranavaí sugeriu a esta Comissão uma reunião com o Governo do Paraná e do Mato Grosso do Sul para discutir a questão da ponte ligando os dois Estados; enfatizou a importância da duplicação da BR-376; a redução do custo do pedágio e a integração com as outras regiões. Professor Fauze Kfouri indagou sobre a questão do pedágio e esclareceu a necessidade de se efetuarem ações concretas de visibilidade. Vereador Claudemir Barini informou que as principais reivindicações dos transportadores é a redução das tarifas de pedágio e a melhoria das condições das rodovias paranaenses e após, solicitou apoio desta CPI para outros recursos necessários para a região. Vereadora Cassilda Marconi registrou a indignação pela ausência dos Prefeitos na audiência, indagou se a concessão e os aditivos concedidos obtiveram a aprovação da Assembleia, tendo sido, na sequência, atendida, pelo Senhor Presidente. Vereador Aidrey Azevedo informou que a modicidade da tarifa pública e a compensação dos serviços ou obras executadas não estão sendo respeitadas no caso específico do pedágio do Paraná e que o contrato pode ser anulado ou revogado pelo Poder Público. O

Senhor Presidente concedeu a palavra a outros representantes da comunidade. Senhor Paulo Roberto Sanita, do Sindicato dos Trabalhadores Rurais afirmou que deve haver pressão da sociedade e compromisso de quem foi eleito pelo povo. Senhor Antonio Longo, motorista autônomo, comentou sobre a distorção dos valores das tarifas com relação a outros Estados e a falta de estradas alternativas. Senhor Carlino Mirador, usuário da rodovia, enfatizou a discriminação a Paranavaí e a má localização da Polícia Federal.Senhor Rubens Loureiro, do Movimento Popular Contra a

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 188

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Fl.5.
CPI PEDÁGIO

Corrupção Por Amor à Londrina,salientou sobre a disparidade dos valores gastos de Londrina à Maringá e efetuou indagações ao Deputado Wilson Quinteiro, que o atendeu, na sequência. A seguir os Senhores Deputados Cleiton Kielse, Douglas Fabricio, Wilson Quinteiro e o Senhor Claudemir Barini fizeram suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Filz, Secretária da Comissão.

Ata da 8ª Reunião Extraordinária

Aos trinta e um dias do mês de outubro do ano de dois mil e treze, às dezessete horas, na Associação Comercial e Industrial de Campo Mourão, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabrício, Relator; Wilson

Quinteiro, Relator Adjunto; Cleiton Kielse, neste Ato, Titular e os Senhores Ivan Marcelo Chiroli,

Presidente da Associação Comercial e Industrial de Campo Mourão e Rodrigo Salvadori, VicePrefeito de Campo Mourão. O Senhor Presidente comentou sobre os trabalhos realizados pela CPI e seus objetivos, a importância da participação da sociedade organizada e na sequência, concedeu a palavra aos Senhores: Deputado Wilson Quinteiro, Ivan Marcelo Chiroli, Cleiton Kielse, Adelino Ribeiro, Rodrigo Salvadori e Douglas Fabricio. Na sequência, o Senhor Presidente abriu espaço para as oitivas, sendo a Vereadora Nelita Piacentini a primeira oradora, que comentou sobre a concessionária Viapar; a duplicação Campo Mourão a Maringá; a segurança na rodovia e o pronto atendimento e apoio à CPI. Pela ordem, com a palavra o Senhor José Severino Provasi, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Campo Mourão e Região, Sinditac, que explanou sobre o alto valor do pedágio do Paraná; a cobrança indevida do eixo suspenso; a falta da terceira pista e sugeriu o valor ideal a ser cobrado aos caminhoneiros e que a cobrança de pedágio ocorra apenas em pista duplicada. Após, o Senhor Jurandir Ferreira, representante do Rotary Club de Mamborê, esclareceu sobre o prejuízo do Município em relação ao pedágio; o alto índice de acidentes; a falta de duplicação nas rodovias; a concordância do Poder Público e o apoio à CPI. O Senhor José Nelson Botega, Presidente do Observatório Social de Campo Mourão, questionou o Deputado Douglas Fabricio sobre a instalação da CPI, tendo sido atendido e, em seguida, comentou sobre a falta de duplicação das rodovias; o cupom fiscal e a falta de informação

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1892

FLS.
CPI PEDÁGIO

quanto à arrecadação das concessionárias e, para finalizar, cobrou resultados desta Comissão. O Senhor Presidente deu por encerradas as oitivas concedendo, na sequência, a palavra ao Senhor Renato Fernandes Silva Junior, Presidente da OAB de Campo Mourão, que enfatizou sobre o prejuizo que a Viapar deu ao povo do Paraná. O Senhor José Carlos Barboni, Coordenador Regional da SANEPAR em Campo Mourão, afirmou acreditar nos trabalhos da CPI, ressaltou o direito constitucional de ir e vir e as dificuldades decorrentes do pedágio. O Senhor Marcese Maschietto, da Empresa Unimake, lamentou a falta de investimento no Estado devido ao custo pedágio e efetuou questionamentos, no que foi atendido pelos Deputados Nelson Luersen e Cleiton Kielse, tendo este, efetuado suas considerações finais, seguidos pelos Parlamentares: Adelino Ribeiro; Douglas Fabricio e Nelson Luersen. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros presentes na Audiência e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 9ª Reunião Extraordinária

Aos seis dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às dezenove horas, na Câmara Municipal de Ponta Grossa, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Nereu Moura e Péricles de Mello, Titulares; Cleiton Kielse,, neste Ato, Titular e o Senhor Aliel Machado Bark, Presidente da Câmara Municipal de Ponta Grossa. O Senhor Presidente declarou aberta a Sessão, anunciando a presença de outras autoridades e após, passou a palavra ao Presidente da Câmara para que fizesse suas considerações. O Senhor Aliel agradeceu a presença da Comissão e esclareceu a importância de proporcionar o debate sobre o tema pedágio, colocando a Câmara Municipal à disposição da CPI. O Senhor Presidente comentou sobre os trabalhos realizados por esta Comissão e os seus objetivos, concedendo na sequência, a palavra aos seguintes Parlamentares: Nereu Moura, Cleiton Kielse, Péricles de Mello e Douglas Fabricio. Após, o Senhor Presidente abriu espaço para as oitivas, sendo o Dr. Osvaldo Sowek, Procurador da República do Municipio de Ponta Grossa o primeiro orador. O Senhor Procurador explanou sobre: a falta de conhecimento, por parte da população, do contrato do pedágio; a falta de esperança na solução do problema; excesso de poder do atual Diretor do DER, Nelson Leal Junior; proximidade do atual Governo e base governista da Assembleia Legislativa com as concessionárias e falta de respaldo do Poder Judiciário; lucro

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 190

FLS.
CPI PEDÁGIO

excessivo das empresas; cancelamento do contrato; falta de duplicação das estradas e preocupação com o Relatório Final da CPI. O Senhor Presidente concedeu a palavra ao Deputado Douglas Fabricio, citado pelo Senhor Procurador, tendo sido esclarecido, na sequência. Pela ordem, com a palavra a Senhora Ana Lucia Bacon, Coordenadora do Movimento Popular Fim do Pedágio de Jacarezinho, que ressaltou o direito de o eleitor cobrar o seu representante e a luta pela sociedade justa e democrática, comentou sobre o modelo inverso de pedágio nos paises europeus, a ilegalidade e imoralidade do pedágio do Município de Jacarezinho e a falta de critério na cobrança das tarifas e do controle público. A seguir, o Senhor Édis Luiz Moro Conche, representante do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Ponta Grossa, Sindiponta, expôs sobre o lucro excessivo das concessionárias de pedágio; a confiança nos trabalhos da CPI; a não prorrogação dos contratos; a necessidade de liderança constituida; a cobrança indevida dos eixos suspensos; a propaganda enganosa do Estado e apoio à Comissão. Após, o Senhor Carlos Roberto Dellarosa, Presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Londrina e Região, ressaltou que os eixos suspensos não devem ser cobrados, os contratos devem ser sustados; e que a CPI represente o desejo da população com relação ao tema pedágio. O Senhor Presidente deu por encerrada as oitivas concedendo, na sequência, a palavra ao Senhor Sergio Leopoldo, Presidente da Associação Comercial, Industrial e Empresarial de Ponta Grossa. O Senhor Sergio enfatizou a necessidade da força conjunta da comunidade e sociedade organizada para auxiliar nos trabalhos da CPI e indagou ao Deputado Péricles de Mello sobre o caminho a ser usado por esta Comissão, no que foi atendido. A seguir, com a palavra os representantes da comunidade: Senhor Auber Silva Pereira, do Movimento Popular Contra a Corrupção: Por Amor a Londrina que, esclareceu haver solução para o problema com a sustação do pedágio e procedeu à leitura do aditivo do requerimento realizado na Audiência Pública no Município de Londrina. Senhor Rubens Loureiro, do Movimento Popular Contra a Corrupção: Por Amor a Londrina comentou sobre as vidas perdidas nos acidentes; a intenção de renovação dos contratos, por parte das concessionárias e enfatizou que a presença do Movimento nas Audiências foi com recursos próprios. Senhor Waldir de Mário, empresário do segmento de transportes, sugeriu que a CPI acompanhe a perícia técnica, nos casos de acidente graves,para responsabilizar, se houver falha, a concessionária; alterar o projeto da Avenida Ernesto Vilela e que o poder das Concessionarias seja retirado por quem o concedeu. Senhor Reinaldo Mendes, Presidente da União Municipal dos Estudantes Secundaristas de Ponta Grossa comentou sobre o Projeto de Lei, aprovado, que concedeu o direito aos estudantes a meia entrada do pedágio e que não há fiscalização para que ela seja respeitada. Senhora Gisele Bombieri, moradora local que questionou se a CPI fez o levantamento do gasto do dinheiro público investido

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1917

FLS.
CPI PEDÁGIO

antes da concessão e qual o motivo dos carros oficiais serem isentos do pedágio. Senhor Kennedi de Oliveira, militante do Partido Socialista e Liberdade solicitou mais respeito ao direito de voz e o fim do pedágio. Como último participante, o Vereador Antonio Aguinel Ferreira Batista sugeriu a sustação do contrato e a encampação das praças de pedágio pelo Governo do Estado e que a CPI desempenhe um bom trabalho ao povo paranaense. A seguir os Senhores Deputados Cleiton Kielse, Péricles de Mello, Douglas Fabricio e Nelson Luersen fizeram suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros presentes na Audiência e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Ata da 10ª Reunião Extraordinária

Aos sete dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às nove horas, na Câmara Municipal de Guarapuava, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito do Pedágio. Compuseram a Mesa as seguintes autoridades: Deputados Nelson Luersen, Presidente; Adelino Ribeiro, Vice-Presidente; Douglas Fabricio, Relator; Péricles de Mello, Artagão Junior, Nereu Moura e Bernardo Ribas Carli, Titulares, Cleiton Kielse, Suplente e o Senhor Edony Antonio Kluber, Presidente da Câmara Municipal de Guarapuava. O Senhor Presidente anunciou a presença de outras autoridades, e agradeceu a todos. Após, comentou sobre os trabalhos realizados pela CPI e na sequência, passou a palavra ao Senhor Edony Antonio Kluber que comentou sobre: a importância do referido evento para se obter maiores esclarecimentos a respeito das concessões de rodovias; aumento do número de acidentes no trecho Três Pinheiros - Relógio; duplicação da rodovia; prejuízo no setor produtivo e moção de apoio de todos os Vereadores à CPI. O Senhor Presidente agradeceu e passou a palavra aos Senhores Parlamentares: Artagão Junior: explanou sobre o objetivo desta Audiência Pública; modelo de licitação e histórico do pedágio; degrau tarifário; cupom fiscal; fluxo de veículos e acordo do Governo com as Concessionárias. Bernardo Ribas Carli: destacou as obras retiradas, a necessidade da duplicação da Rodovia até o trevo do Relógio e a importância da participação da sociedade. O Senhor Presidente agradeceu a presença de outras autoridades e após, passou a palavra ao Deputado Nereu Moura, que teceu comentários sobre a condução política do pedágio, ações no Poder Judiciário e o papel da CPI. Cleiton Kielse: pontuou sobre a implantação da CPI na Assembleia; acordo com o Governador atual e valores de arrecadação e de investimentos. Adelino Ribeiro: comentou sobre a função do legislador, gatilho pela

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 192

FLS.
CPI PEDÁGIO

duplicação do trecho Matelândia a Medianeira, retirada de obras e prejuízo ao cidadão paranaense. Péricles de Mello: enfatizou aimportância da mobilização da sociedade; pareceres dos Tribunais de Contas da União e do Estado; comparação do pedágio do Paraná com outras concessões de rodovias licitadas no Brasil e a suspensão da ação de anulação dos aditivos pelo Governo do Estado. Em seguida, o Senhor Presidente convidou o Dr. Bernardo Fazolo, Juiz de Direito, para compor a Mesa e após, passou a palavra ao Deputado Douglas Fabrício. O Deputado esclareceu sobre a responsabilidade do representante eleito pelo povo; valor arrecadado pelo Governo Federal; papel da CPI e politização do tema pedágio. O Senhor Presidente passou a palavra ao Vereador Alrson Horst, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Guarapuava. O Vereador reforçou a importância da CPI; o alto custo do pedágio e aprovação do requerimento para formação da Comissão Especial para acompanhar a CPI. Tomou a palavra o Senhor João Cavalheiro, representante do Sindicato das Transportadoras Autônomas de Carga de Guarapuava e Região, Sinditac, que evidenciou o prejuízo ao usuário devido o alto custo das tarifas, a necessidade de devolver as estradas ao Estado e a esperança nos resultados desta Comissão. Após, o Senhor Júlio Cesar Pacheco Agnez, da Coordenadoria Regional da FIEP, explanou sobre o modelo de concessão, papel da Assembleia Legislativa, perda de competitividade, controle dos custos do pedágio e a importância da CPI. Após o Vereador Cleto Tamanini informou sobre o requerimento encaminhado ás concessionárias Ecocataratas e Caminhos do Paraná e a consequente discussão sobre a infraestrutura do Município na Comissão de Assuntos Relevantes, moção de apoio da Comissão e apelo à CPI do Pedágio. Com a palavra o Dr. Jean Ricardo Nicareta, médico, que iniciou a oitiva com auxílio de slides, e enfatizou sobre as seguintes questões: número de óbitos no Hospital São Vicente, em Guarapuava; falha na estatística apresentada pelas concessionárias; necessidade de levantamento, pela CPI, do número de óbitos em outros hospitais e falha no atendimento pré-hospitalar. Para finalizar, o Dr. Jean apresentou sugestões à CPI para que o direito à vida seja preservado. Em seguida, os Deputados Cleiton Kielse, Nelson Luersen, Adelino Ribeiro e Artagão Júnior teceram comentários a respeito da explanação do Dr. Jean e após, com a palavra o Vereador Milton de Lacerda. O Vereador comentou sobre o prejuízo causado ao consumidor final, a utilização dos dados apresentados na Comissão de Assuntos Relevantes e otimismo nos resultados desta CPI. A seguir, o Senhor Valdevino Batista Estefanes, caminhoneiro, explanou sobre a esperança depositada nesta Comissão, a suspensão de eixos e o alto custo nas tarifas. Com a palavra o Senhor Anderson Luis Neitzke, Secretário Municipal de Finanças, sugerindo que, em conjunto com os Municípios, seja fiscalizado o número de veículos e que os Municípios que contém as praças de pedágio implementem uma legislação de implantação de emissão do cupom fiscal. Após, o Senhor José Neri Mendes,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 193

FLS.
CPI PEDÁGIO

proprietário de terra à beira da rodovia, relatou sobre a pressão recebida pelo fiscal da concessionária Caminhos do Paraná. Com a palavra a Senhora Jucimara, moradora do Município, que efetuou questionamentos, no que foi atendida pelo Deputado Nelson Luersen. A seguir, o Senhor Edony Antonio Kluber e os Deputados Cleiton Kielse, Péricles de Mello, Bernardo Ribas Carli, Artagão Junior, Douglas Fabricio e Nelson Luersenfizeram suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou os trabalhos, conforme consta em notas taquigráficas, que fazem parte da documentação da CPI, disponíveis no site da Assembleia Legislativa, determinando, para que produza os efeitos legais, a lavratura da presente Ata, que segue assinada pelos senhores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito e por mim, Ceni do Rocio Fitz, Secretária da Comissão.

Importante anotar, ademais, que nem todas as deliberações desta Comissão Parlamentar foram cumpridas. Aprovou-se, por exemplo, em sessão, a oitiva de algumas autoridades e cidadãos que, por falta de prazo hábil, acabaram não sendo ouvidos. O próprio Diretor do DER, Nelson Leal Jr, maior interessado em ver esclarecidas todas as denúncias, olvidou-se de comparecer a última reunião alegando estar em férias.

2. As investigações precedentes

2.1. Introdução

Como foi anunciado anteriormente, trata-se da terceira investigação desta Assembleia Legislativa sobre o tema das concessões de rodovias no Estado do Paraná. Apesar de terem sido constituídas em contextos políticos diferentes, as conclusões e situações jurídicas são basicamente as mesmas e não podem ser desconsideradas e nem superadas por esta CPI, salvo no que tange à descoberta de fatos e denúncias novos. Por tal razão, passa-se a fazer de forma muito

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 194

FLS.
CPI PEDÁGIO

resumida menção ao objeto, conclusões e encaminhamentos das investigações precedentes.

2.2. A CPI de 2003: objeto e conclusões

A CPI de 2003 foi proposta conjuntamente pelos Deputados Neivo Beraldin, Vanderlei Iensen, Barbosa Neto, Marcos Isfer, Delegado Bradock, Renato Gaúcho, Pastor Edson Praczyk, Elza Correia, Mauro Moraes, Augustinho Zucchi, Padre Paulo, AntonioAnnibelli, José Maria Ferreira, Carlos Simões, Reni Pereira, Tadeu Veneri, Jocelito Canto, NatálioStica, Ângelo Vanhoni, Ratinho Junior, Hermes Fonseca, Elton Welter, Francisco Buhrer, Luciana Rafagnin, Pedro Ivo, André Vargas, Nereu Moura, Dobrandino da Silva, Waldir Leite, Alexandre Curi, Artagão Junior, Ademir Bier e Arlete Caramês.

O objeto da investigação recaiu, principalmente, sobre o seguinte aspecto: ***investigação sobre possíveis irregularidades nos procedimentos de Concessão, Privatização, Pedágio e Contratos das rodovias estaduais e federais que cortam o Estado do Paraná.*** Assentou-se, ainda, que a atividade de investigação, além, daquelas finalidades diretamente relacionadas com o objeto apontado no requerimento de abertura da CPI, deveria, de forma reflexa, também (a) analisar até que ponto o preço do pedágio causa impacto na economia estadual, (b) estudar se o pagamento do pedágio, e a consequente conservação das rodovias, representam economia na manutenção de frotas e ganhos aos transportadores, (c) verificar se a privatização das rodovias implicou diminuição de mortes nas estradas, (d) inspecionar se os planos de conservação, serviços etc., previstos nos contratos de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1957

FLS.
CPI PEDÁGIO

concessão, estão sendo cumpridos e (e) pesquisar se os impactos (positivos e negativos) para o Estado do Paraná na hipótese de um eventual rompimento contratual do Poder Concedente com as concessionárias.

Naquele momento a CPI de 2003 chegou às seguintes conclusões:

A) Nada obstante a existência de debates judiciais no que pertine ao tema da legalidade das concessões de rodovias no Estado do Paraná, os contratos e respectivas execuções encontram-se revestidos de plena legitimidade jurídica. A CPI não identificou irregularidades contratuais que pudessem macular o processo, podendo se afirmar, após esse trabalho profundo de análise do processo de concessões rodoviárias do Paraná, que os contratos que o regem encontram-se indenes de falhas e, deste modo, consoantes com o ordenamento jurídico em sua forma, conteúdo e execução.

B) É criticável a postura política dos Governos anteriores, que promoveram uma restrita discussão do modelo de concessão que se adotou. Referido modelo, por certo, não pode ser revisto de modo vasto pois, além de muito amplo, concentrou no início do programa a maior parte dos investimentos e melhorias, o que deixou, para o contexto atual e governos posteriores, uma margem muito pequena de negociação de obras, serviços e tarifas. Além disso, o modelo implantado no Paraná, devido às suas exigências contratuais, possui um custo operacional elevado. Embora tal não represente ilegalidade, isto decorre do modelo e de sua forma de implantação.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 196

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

C) Durante os trabalhos desta Comissão foi verificado que os contratos de concessão são detalhados e apresentam, tanto para as Concessionárias quanto para o DER/PR e o Estado do Paraná, uma série de Direitos e Obrigações. Pela análise dos documentos apresentados e em função dos depoimentos prestados a esta CPI podemos concluir que as Concessionárias vêm cumprindo as suas obrigações pactuadas nos respectivos Contratos e Aditivos Contratuais. Apesar disso, foram verificadas falhas de atuação do DER/PR no tocante os aspectos de formalização de solicitações encaminhadas pelas Concessionárias, sejam referentes a questões já previstas nos contratos ou não. Dentre elas, cite-se a questão da (a) falta de repasse das multas por excesso de peso, (b) as solicitações de reequilíbrio econômico financeiro. (c) omissão nas análises dos cálculos dos reajustes anuais e (d) o atendimento ao pedido de autorização de revisão de tarifa em função de conclusão de obras de duplicação.

D) No que tange aos valores da tarifa, constatou-se que apesar de elevado, o valor é juridicamente legítimo. O Governo do Estado do Paraná, no momento da definição das condições do edital, optou pela adoção de uma tarifa básica por quilômetro, tendo em vista a forma de arrecadação definida (por barreiras), sendo que a tarifa de cada praça de pedágio derivaria de cálculo levando-se em conta a cobertura da referida praça. As tarifas, portanto, não se encontram ao arbítrio das Concessionárias, mas foram inicialmente fixadas pelo Poder Concedente. A forma de definição do valor é discutível, visto que seu critério de mensuração, à época, baseou-se nos dados existentes, levantamentos de tráfego do DER e DNER, que não eram numerosos e nem muito consistente, e por isso foram complementados com pesquisas de tráfego efetuadas pelo Governo e pelo Consórcio Cogito-Engefoto, vencedor da licitação para o estudo de viabilidade do Anel de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 197

FLS.
CPI PEDÁGIO

Integração. A partir desse dado e dos volumes de investimentos e custos operacionais, subordinados à uma TIR (Taxa Interna de Retorno) pré-definida, apurou-se o VPL (Valor Presente Liquido) e, desses cálculos, a tarifa inicial. Portanto, considerando-se tais variáveis, a tarifa praticada espelha o resultado e define a equação que foi apresentada aos licitantes e que é o substrato dos contratos de concessão. Em que pese essas dificuldades de origem, o resultado alcançado é justificável, visto que estudos apresentados no decorrer da presente investigação, demonstraram que o valor então fixado inicialmente resultou inferior às tarifas praticadas nas rodovias sob concessão federal, como também às do programa estadual de São Paulo. Em relação ao programa do Estado do Rio Grande do Sul, sobretudo considerando as tarifas dos veículos comerciais os valores do Paraná apresentaram-se ligeiramente superiores. Cabe, porém, destacar que os contratos do Rio Grande do Sul estabelecem níveis de investimentos e de prestação de serviços inferiores aos dos demais programas, inclusive do Paraná. Definida a tarifa inicial, o critério de reajuste é bastante claro, tratando-se apenas de aplicação de fórmula constante do contrato de concessão e que visa apurar a influência de diversos índices de reajustamento de insumos e de preços, apurados por instituição idônea, a FGV (Fundação Getúlio Vargas). Em que pese a complexidade, referida fórmula aparentemente cumpre o seu papel de trazer a tarifa à realidade, compensando os aumentos de custos das Concessionárias, sendo de aplicação direta e desprovida de elementos subjetivos ou dúbios possam lhe retirar a objetividade. As tarifas praticadas, consequentemente, são o resultado direto de uma definição inicial, que resultou em valor compatível com os demais programas de concessão rodoviárias em curso, e da aplicação de uma fórmula objetiva.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 196

FLS.
CPI PEDÁGIO

E) No que tange ao lucro das concessionárias e a definição da TIR (Taxa Interna de Retorno), a CPI de 2003 concluiu não existir qualquer irregularidade, estando ambos compatíveis com os riscos e a atratividade exigidos para projetos de infraestrutura similares.

F) No que tange à possibilidade de redução de tarifas, tal possibilidade passa pela reavaliação total dos contratos de concessão, sendo que a fase atual dos mesmos já ultrapassou grande parte dos investimentos. Como o cronograma de investimentos, por definição do Poder Concedente, concentrou grande volume de obras de início e no final dos contratos, as concessionárias já realizaram volume significativo das mesmas. Com isso, o que se recomenda, para efeito da redução de tarifas, é a negociação entre o Governo do Estado e as Concessionárias, eis que é o único mecanismo em que se pode ponderar os investimentos já realizados e os empréstimos contratados para compatibilizá-los aos interesses primários do Estado do Paraná. Nesse aspecto, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão pode ser preservado mediante alterações nas obrigações dos contratos de concessão ou mediante assunção de obrigações das Concessionárias com terceiros, desde que logicamente aceito por estes.

G) Sobre a possibilidade de encampação, a CPI concluiu que, embora juridicamente autorizada, é preciso ponderar que se trata de ato que deverá ser precedido de autorização legislativa especifica. Ademais, em face da delegação das rodovias federais ter condicionado sua validade à exploração mediante concessão, fica fora de dúvida que o Estado do Paraná, após eventual encampação, não poderá, assim, explorar diretamente este serviço. Haverá, portanto, que delegar o serviço ou ao DER (autarquia estadual), o que seria questionável, ou haveria de se criar uma sociedade privada (possivelmente sociedade

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 1994

FLS.
CPI PEDÁGIO

de economia mista) para este fim (o que também demandaria autorização legislativa específica e consequentes dotação orçamentária e posterior organização material). Não se pode olvidar, de igual forma, que o Estado, antes de proceder à encampação, deverá buscar autorização para inclusão das receitas decorrentes do pedágio na lei orçamentária, o que implica dizer que, na hipótese de concretização da retomada do serviço pelo Estado, a cobrança do pedágio não poderia ocorrer no imediato período financeiro. Ademais a encampação, por decorrência de sua delimitação legal e até mesmo contratual, deve ser precedida da indenização das concessionárias. O montante, que certamente será controverso, determinará, por certo, a deflagração de disputas judiciais que poderão travar os interesses imediatos do Governo do Estado, gerar a paralisação dos serviços e, durante a disputa, determinar prejuízos para a população. Finalmente deve-se levar em conta que, ao que tudo indica, a encampação deverá ser precedida de anuência do Governo Federal, que interveio nos contratos na qualidade de anuente, até porque eventuais reflexos financeiros poderão afetar sua decisão. Note-se, aliás, que a encampação poderá determinar um estado de inadimplemento das concessionárias perante o BNDES, o que deverá gerar prejuízos diretos e indiretos à União.

Após tais conclusões, apresentadas de forma resumida, a CPI de 2003 exarou as seguintes recomendações:

"5.2 Recomendações

5.2.1. Deve ser agilizada a negociação contratual entre Poder Concedente e Concessionárias, com a necessária participação do Governo Federal, tendo-se em conta a qualidade dos serviços, sua

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 200

FLS.
CPI. PEDÁGIO

correspondente remuneração e o valor da tarifa. A exigência legal da participação do Governo Federal decorre dos Convênios firmados entre União e Estado, sendo que a maioria das rodovias do anel de integração do Paraná pertence à União.

5.2.2. Esta CPI recomenda que, de imediato, proceda-se, pelo Poder Concedente em conjunto com o Governo Federal, competente estudo que possa avaliar a adequação da tarifa vigente face os termos contratuais e o modelo de concessão eleito, bem como o seu impacto no preço final dos produtos transportados. Esse estudo poderá ser realizado com a colaboração de organismos científicos e independentes. Haverão de ser considerados, para fim desse estudo, todos os elementos legais e contratuais, os estudos e avaliações já existentes e as hipóteses levantadas pelos Senhores Deputados membros desta CPI e outros que poderão surgir no decorrer das análises. Esse estudo poderá ter o acompanhamento do Legislativo através de Comissão Específica.

5.2.3. Sugere, também, esta CPI, que o Governo do Estado atue conjuntamente com o Governo Federal de forma a implantar e fazer funcionar o Vale-Pedágio, realizando, ademais, a implantação de formas de fiscalização e concessão de incentivos fiscais, como condição necessária para a plena eficácia do ValePedágio. Deverá o Governo do Estado exigir das Concessionárias total empenho para que a medida funcione e garanta a desoneração dos caminhoneiros e transportadores em relação ao pagamento do pedágio.

5.2.4. O Governo do Estado do Paraná deve adaptar sua legislação tributária de modo que o valor gasto pelos transportadores com o pedágio deixe de compor a base de cálculo utilizada para apuração do valor do ICMS. Assim, deverá realizar estudos de viabilidade de concessão de crédito / descontos para determinados produtos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 201

FLS
CPI PEDÁGIO

5.2.5. Deverão ser realizados estudos de viabilidade de concessão de tarifa diferenciada para o transporte de calcário e para caminhões que trafegarem vazios, como forma de minimizar os graves problemas vividos pelos caminhoneiros e transportadores de cargas.

5.2.6. Como forma de minimizar os graves problemas vividos pelos caminhoneiros e transportadores de cargas, deverão ser realizados estudos sobre a viabilidade de concessão de créditos/descontos no pagamento do IPVA, com o intuito de minimizar o impacto tributário neste setor.

5.2.7. Esta CPI recomenda seja iniciado o processo de criação da Agência Reguladora de Concessões Rodoviárias do Estado do Paraná, com a função básica de regulamentação das Concessões no Estado do Paraná. Recomenda-se que as funções de Regulamentação e Fiscalização sejam totalmente dissociadas e realizadas por estruturas diferentes. Assim, ante a necessidade de se cuidar do fiel cumprimento dos contratos, com especial atenção voltada para os interesses dos usuários, recomenda-se que a Agência tenha sua estrutura e funcionamento autônomos, não havendo subordinação direta ao Executivo.

5.2.8. Há que se definir uma política ampla, séria e coerente para a atuação futura do DER, que reconheça e aproveite a larga experiência deste Órgão e de seus técnicos, com um plano de carreira para seus funcionários e a definição, por parte do atual Governo, das atribuições que se esperam deste Órgão, além de uma maior dedicação orçamentária do Estado ou mesmo busca de linhas de crédito como requisito necessário para o regular cumprimento de suas atividades.

5.2.9. A CPI recomenda sejam envidados esforços para a imediata nomeação da Comissão Tripartite, que vinha anteriormente cumprindo regularmente suas funções.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 2024

FLS.
CPI PEDÁGIO

5.2.10. Que o Governo do Estado e, posteriormente, a Agência Reguladora Estadual do setor, adotem medidas de implantação de sistema de câmeras em todas as rodovias concedidas, conferindo aos usuários do sistema informações e segurança.

5.2.11. Que sejam implantados, o mais breve possível, sistemas eficientes de controle de velocidade dos veículos bem como de pesagem.

5.2.12. Que sejam realizados estudos pelas partes envolvidas no Programa de Concessão para, a curto prazo, mitigar e, a longo, solucionar os problemas relativos às filas no Porto de Paranaguá.

5.2.13. O Governo do Estado deverá analisar todos os aspectos envolvidos e consequências na hipótese de encampação, em especial a motivação desta medida e o respeito aos custos envolvidos com o pagamento prévio das indenizações aos Concessionários, avaliando, ainda, seus impactos sócioeconômicos ao Estado e Municípios, em especial os impactos do não recolhimento do ISS e a redução de empregos, e à continuidade da prestação dos serviços aos usuários.

5.2.14. Recomenda-se, também, que em face da maior parte das rodovias pedagiadas no Paraná serem federais, nada obstante delegadas ao nível regional, que o Governo local envide esforços para envolver a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres na solução de eventuais problemas e controvérsias neste setor, mormente tendo em vista os dispositivos legais de criação daquela Agência que lhe atribuíram responsabilidades como órgão regulador da atividade de exploração da infra-estrutura rodoviária no país, inclusive com poderes de avocação das rodovias federais já delegadas a alguns estados, devendo, entre outras atividades, compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, mediante, por exemplo, o estabelecimento de subsídios ou benefícios fiscais federais.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 203

FLS.
CPI PEDÁGIO

5.2.15. Sugere-se que o Estado do Paraná proceda a estudos no sentido de viabilizar política de recuperação da malha ferroviária como alternativa de escoamento dos produtos de baixo valor agregado.

2.3. A CEI de 2007: objeto e conclusões

A CEI de 2007 foi proposta pelo Deputado Fabio Camargo. O objeto específico era investigar a legitimidade do valor da tarifa do pedágio no Paraná. Neste momento, a ALP pressupunha que os contratos eram legítimos, até mesmo em respeito À CPI de 2003 e às inúmeras decisões judiciais neste sentido. Assim, não caberia mais investigar o contrato, em si, e seus aditivos, mas apenas a justiça do valor das tarifas, tentando criar um ambiente propício para a negociação entre as concessionárias e o poder concedente. Descartou-se, portanto, qualquer possibilidade de ALP propor uma saída que implicasse em manipulação de vias judiciais (nenhuma havia dado certo) ou de encampação.

Neste quadro, a CEI de 2007 concluiu que as tarifas eram legítimas, porém elevadas e injustas. Sugeriu-se, então, que Poder Concedente e concessionárias buscassem um entendimento pela via da negociação e que referida negociação poderia ou deveria comportar debate em relação aos seguintes pontos –

"-Revisão da Taxa Interna de Retorno:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 201

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Quando da concepção do modelo das concessões que seriam implantadas no Paraná o contexto econômico do país era muito diverso do atual. De acordo com as informações trazidas à CEI, o Risco Brasil ultrapassava a casa dos 4.000 pontos; hoje está na casa dos 170 pontos. Ademais, inexistiam, na época, marcos regulatórios claros no setor de concessão de rodovias. Diante deste quadro o próprio Ministério dos Transportes recomendava e utilizava uma TIR de 22% aa. Nas concessões em vigor no Estado do Paraná a TIR varia, de acordo com os contratos, entre 17 a 20%. O novo contexto econômico do Brasil pode permitir, ao que tudo indica, uma revisão consensual da taxa interna de retorno.

- Extensão do prazo da concessão:

O prazo das concessões das rodovias que participam do Anel de Integração do Paraná é de 24 – vinte e quatro – anos. Como se expôs anteriormente, o prazo da concessão é uma das peças importantes para a composição tarifária. Dentre diversos elementos considerados, a relação entre período de concessão e projeção de tráfego para este período é que permite a fixação de tarifas mais elevadas ou mais baixas. Afinal o prazo dá indicativo de previsão para a amortização dos investimentos realizados.

Nesta seara todos os depoimentos que abordaram esta questão foram convergentes no sentido de reconhecer que a expansão do prazo contratual pode ser uma saída viável para a redução tarifária.

- Revisão de obras e serviços:

Os custos com obras e serviços, como já foi apontado, integram a composição tarifária. O programa de concessão de rodovias no Estado do Paraná, também de acordo com a opinião de todos os depoentes, foi bastante ousado, prevendo inúmeros serviços e obras. Esta "ousadia",

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 205

FLS.
CPI "PEDÁGIO"

conquanto capaz de gerar muitos benefícios aos usuários, tem o seu custo. E este custo, reitere-se, projeta-se para as tarifas.

Com tal premissa não é de descartar como possibilidade viável para a redução das tarifas a desoneração da realização de obras e serviços que não sejam considerados essenciais.

- Redução e/ou isenção tributária:

Na mesma linha da solução anterior, sabe-se que os gastos com tributação também integram as planilhas de custos consideradas na formação da base tarifária.

Evidentemente que a redução ou isenção de tributos estaduais e municipais (tais como ICMS, ISS e taxas estaduais) pode determinar a redução das tarifas.

- Criação de novas praças de pedágio:

Em sua explanação perante a CEI, o Diretor Regional da ABCR levantou uma possibilidade de redução do valor das tarifas que não havia sido aventada, até então, por nenhum outro depoente.

Referida solução diz respeito ao aumento da base de pagantes através da criação de novas praças de pedágio. De acordo com João Chiminazzo: *Se nós conseguissemos negociar com o DER e colocar uma praça de pedágio, por exemplo, entre o Jardim Botânico e o contorno rodoviário, pronto, a tarifa cairia vertiginosamente, pois a base de pagantes aumentaria e o equilíbrio econômicofinanceiro poderia ser mantido. Esta hipótese deveria ser pensada individualmente, lote por lote, estudando onde isso seria cabível. Cada lote é diferente, uma situação diferente, mas eu acho que vamos chegar a essa negociação caso a caso.*

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 206

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

- Federalização das concessões:

A federalização das concessões foi aventada por alguns depoentes. Diante das dificuldades de um caminho para negociação no Estado do Paraná, sugeriu-se, em alguns momentos, que o Governo Estadual denunciasse as delegações administrativas para exploração das rodovias e devolvesse o problema e a negociação para o nível federal.

Tal solução, ao que parece, não representa uma garantia de diminuição de tarifa mas, apenas, um deslocamento do foro de negociação. Esta solução, no momento, quiçá deva ser descartada diante da boa vontade demonstrada pela Administração Pública em estabelecer o diálogo com as concessionárias.

- Considerando tudo o que se relatou esta CEI recomenda que o Governo do Estado do Paraná e as concessionárias, individualmente, de forma direta ou sob a intermediação desta Assembléia Legislativa, iniciem processo aberto de negociação visando a redução das tarifas de pedágio. Esta solução apontou-se, no entendimento da CEI, como o caminho mais viável para a revisão tarifária mormente em se considerando o insucesso das dos meios que vêm sendo utilizados. Tal processo de negociação deverá levar em consideração as sugestões de "pautas negociáveis" apontadas nesta conclusão, além de outros que aparecerem no decorrer dos diálogos.

Sugere-se, ademais, que na hipótese já aventada pelo próprio Governador do Estado das negociações serem intermediadas por esta Assembleia Legislativa, que tal processo seja conduzido pela Mesa Executiva da ALP".

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 207

FLS
CPI PEDÁGIO

Percebe-se, como se disse anteriormente, que CEI de 2007 restou focada apenas no aspecto da tarifa.

3. A CPI de 2013/2014

3.1. Introdução

Em diversos depoimentos tomados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito afirmou-se que o ponto de partida para a compreensão do estágio atual do sistema de pedágio das rodovias paranaenses consiste na análise do histórico contratual que, em alguns momentos, sofreu interferências políticas perniciosas, ora no Governo Jaime Lerner - com redução de tarifas que deram ensejo ao nascimento de aditivos e diversos debates judiciais - ou ora no Governo Requião - com retirada e remanejamento de obras para diminuir ou manter o valor do pedágio.

Chegamos ao fim dos trabalhos da CPI do Pedágio e é necessário fazer algumas considerações. A CPI trabalhou durante cinco meses, com grandes dificuldades, sem a melhor equipe de profissionais técnicos (advogados, engenheiros, contadores), para analisar na profundidade desejada o emaranhado de documentos e fatos que marcaram os mais de quinze anos de concessão das rodovias paranaenses.

As limitações de tempo e de falta de estrutura da CPI do Pedágio somaram-se à má vontade do governo em colaborar com os trabalhos. Restam, assim, algumas questões ainda não explicadas. É dever do Legislativo exigir que as explicações concernentes sejam fornecidas.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 2084

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

As recomendações do TCU, em seu acórdão de fevereiro de 2012, estipulando um prazo de 360 dias para que o governo estadual revisse os contratos, até hoje não foram cumpridos, mais de 800 dias depois. Na verdade, o governo estadual utilizou o acórdão como álibi para contratar, sem licitação, as auditorias da Fia e da Fipe, a um custo de R$ 4,5 milhões e que ainda não resultaram em nada de concreto.

O governo Beto Richa, a pretexto de possibilitar negociações com as concessionárias, suspendeu todas as ações do Estado contra elas. Entre as principais ações, a que pedia a anulação dos Termos Aditivos de 2000 e de 2002 e a que denunciava a troca da TIR de projeto pela TIR de financiamento, quando havia grandes possibilidades de vitória judicial do Estado. Três anos depois, as negociações ainda não produziram qualquer resultado.

Por outro lado, o governo estadual dispôs de mais de três anos para negociar com as concessionárias um acordo que beneficiasse os usuários das rodovias, e ainda não se tem uma conclusão acerca dessas negociações. O governo, além de contratar duas auditorias no valor de R$ 4,5 milhões, dispõe da equipe do Departamento de Estradas de Rodagem-DER e toda uma gama de técnicos qualificados. Quanto às concessionárias, agem profissionalmente para garantir aquilo que consideram seus direitos.

Apesar das dificuldades, a CPI avançou e muito. É importante destacar que a CPI obteve informações que até agora eram desconhecidas, inclusive da CPI anterior de 2003, como a contratação pelo governo Jaime Lerner, de uma empresa para fazer os estudos de implantação do pedágio.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 209

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Também é importante ressaltar a nova conjuntura em que foi criada e funcionou a atual CPI. Em fevereiro de 2012, um acórdão do Tribunal de Contas da União-TCU estabeleceu o prazo de 360 dias para que o governo estadual promovesse o reequilíbrio do contrato. A abertura do processo de auditoria junto ao TCU decorreu de requerimento formulado pela então Senadora Gleisi Hoffman. Por sua vez, o Tribunal de Contas do Estado-TCE, está realizando auditoria em dois dos lotes sob concessão, tendo apresentado relatório preliminar. Até o presente momento não houve qualquer recomendação do plenário do TCE quanto ao resultado deste trabalho.

Hoje temos as novas concessões federais, baseadas em concepção de novo modelo de negócio, possibilitando, com isso, a cobrança de tarifas menores em relação àquelas cobradas no Paraná.. Houve igualmente uma manifestação do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura-CREA e do Sindicato dos Engenheiros, questionando o relatório apresentado pela comissão tripartite constituída pelo governo estadual (governo, concessionárias e sociedade civil).

Faz parte dos resultados positivos da CPI a formação de uma força-tarefa do Ministério Público Federal para analisar o pedágio paranaense. Os procuradores elaboraram um relatório preliminar que foi apresentado a esta Comissão após o conclusão das sessões ordinárias.

É necessário, porém, avançar mais e prosseguir na evolução das negociações para que se obtenha um resultado favorável ao povo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 207

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

paranaense, observados o primado do devido processo legal e o princípio da legalidade.

A questão do pedágio é objeto de discussão perante a sociedade parananense desde sua implantação. Destaca-se que esta Casa de Leis discute a questão desde sua implantação, tendo já por diversas vezes levantado e apresentado à população paranaense as características e peculiaridades que abrangem o programa de concessões rodoviárias do Estado. Assim, a CPI não significa o ponto final, mas sim o recomeço de uma luta em defesa do interesse público e das pessoas que constroem a riqueza do Paraná.

O pedágio no Paraná foi elaborado em 1996, negociado em 1997 e passou a cobrar tarifas em 20 de junho de 1998. A menos de um mês depois, em 15 de julho, o então governador Jaime Lerner, em medida unilateral, determina a redução das tarifas em 50% e o corte de alguns investimentos. De acordo com relatório do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, "exceto do ponto de vista político eleitoral, o fato foi incompreensível de qualquer posição que se olhe".

Desde essa medida unilateral, já se passaram quase dezesseis anos, e o pedágio já motivou inúmeras discussões, audiências públicas, auditorias, ações judiciais, acórdão do Tribunal de Contas da União, relatório do TCE, Fórum Popular, além das duas CPIs legislativas. Ficou claramente demonstrado que todas as alterações feitas nos contratos originais do pedágio entre governo e concessionárias descaracterizaram o contrato original, prejudicando o programa de concessões estadual e gerando instabilidade jurídica para as partes envolvidas. Este é um balanço que se incorpora neste relatório e que faz parte indispensável do trabalho da CPI, a partir do qual é necessário que se adotem medidas enérgicas em defesa do interesse público. Porém, essas

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 211

FLS.
CPI PEDÁGIO

iniciativas consideraram os contratos originais como fato consumado. Limitaram-se a atribuir às alterações sofridas pelo contrato original a fonte de todo o mal, como se essas alterações maculassem os contratos originais, e não que fossem sua continuação lógica. A licitação feita pelo então governador Jaime Lerner e os contratos originais firmados com as concessionárias compreendem a origem dos problemas.

Esta Comissão acolhe as propostas da força tarefa do Ministério Público Federal do Paraná que, na conclusão de seu relatório preliminar sobre o pedágio, propõe que sejam adotadas as seguintes medidas práticas:

- *mobilização da sociedade civil para enfrentar a questão do pedágio;*
- *que se firme em lei a ilegalidade do financiamento das campanhas eleitorais por empresas privadas;*
- *que se promova a revisão imediata dos contratos originais do pedágio paranaense;*
- *que se debata com toda a sociedade um novo modelo de concessão para vigorar a partir de 2021.*
- *que se abram todos os documentos e dados sobre o pedágio à sociedade paranaense.*

Após este breve histórico, passaremos a contemplar a análise do período de estudos preliminares (realizados pelo Consórcio Cogito-Engefoto), a formação e estrutura dos contratos originários e, na

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 212

FLS.
CPI PEDÁGIO

sequência, as modificações levadas a efeito pelos diversos aditivos contratuais. É o que se passa a fazer.

3.2. A modelagem e os critérios utilizados na criação do Anel de Integração – Programa de Concessões Rodoviárias do Paraná

A criação do chamado Anel de Integração do Paraná, conforme constatou a investigação desta Comissão Parlamentar de Inquérito, foi precedida de estudos técnicos que foram determinantes para a definição da modelagem do sistema de concessão. Foi a partir desses estudos que se definiu, como afirmado, o modelo das concessões, a base da composição tarifária inicial, suas formas de reajuste, as obras e serviços a serem prestados, a definição dos lotes e a estrutura de licitação e contratos para a concessão.

Referidos estudos foram realizados pelo Consórcio de empresas CogitoEngefoto, contratado mediante processo licitatório absolutamente regular.

Este tópico de análise se refere, assim, a partir dos estudos desenvolvidos pelo Consórcio Cogito-Engefoto, à modelagem e critérios utilizados no Programa de Concessões Rodoviárias do Estado do Paraná como um todo.

A partir desse estudo se definiu o modelo da concessão licitada, cravandose seus principais elementos estruturantes: serviços de assistência aos usuários, serviços de conservação das rodovias, investimentos em obras (trabalhos iniciais, restauração das rodovias, obras de melhoria e ampliação de capacidade, manutenção), prazo da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 214

FLS.
CPI PEDÁGIO

concessão, definição dos lotes, localização das praças de pedágio, taxa interna de retorno, tarifa uniforme por quilômetro, critério para definição do vencedor da licitação (trechos de rodovias de acesso), padrões de serviço exigidos, seguros e garantias contratuais, forma de fiscalização da concessão, entre outros.

A licitação do pedágio do Paraná não se deu em função do valor das tarifas, definidas de antemão. O edital definia que seria vencedora a empresa que assumisse a responsabilidade pela manutenção da maior quilometragem das rodovias de acesso ofertadas, segundo o estudo da Cógito-Engefoto. Para esse fim, o governo ofereceu 2.291,62 quilômetros. Mas as empresas vencedoras da licitação assumiram apenas 308,27 quilômetros, ou 13,45% do total.

A opção pelo modelo de concessão escolhido, portanto, foi determinante para o estabelecimento das tarifas e das bases contratuais posteriormente tão criticadas e incompreendidas pelos paranaenses.

Rememore-se, para a elaboração do modelo de pedágio rodoviário que seria implantado no Paraná, o então governador Jaime Lerner contratou os serviços da empresa paranaense Engefoto que, associada à paulista Cogito, realizou estudo minucioso das obras necessárias, com projeção até o final do prazo de concessão (24 anos).

Por determinação do governador e da Secretaria dos Transportes, a Cogito-Engefoto definiu o Plano de Exploração das Rodovias (PER), a tarifa básica e a fórmula para o seu reajuste e o quantitativo dos insumos a serem absorvidos pelas obras.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 214

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Para chegar à definição da tarifa básica (TB), foi estabelecida uma equação relacionando o total de custos e de investimentos projetados e o tráfego previsto que, multiplicado pela TB, resultaria na receita estimada. A solução da equação é dada pela definição pelo governo da Taxa Interna de Retorno (TIR de projeto), deixando a TB como única incógnita da equação.

Na definição do valor dos investimentos, o consórcio Cógito-Engefoto utilizou a tabela de preços do Departamento de Estradas de Rodagem-DER e outras tabelas, como a do DER-SP. Foi utilizada a tabela cheia, prevendo uma Bonificação de Despesas Indiretas-BDI de 40%.

Ressalte-se que, quanto aos investimentos iniciais, a Cogito-Engefoto vai além, colocando um adicional de 40% nos preços orçados: "Para efeito do presente estudo de viabilidade, conservadoramente admitiu-se que o custo global da fase de Recuperação de Emergência supere em 40% ao custo orçado com base em tabelas de preços e/ou preços de mercado aplicado a obras convencionais".

O valor dos investimentos é basicamente o produto dos preços unitários pelos quantitativos.

Com relação aos quantitativos, em função de questionamentos apresentados pelos licitantes, a Cogito/Engefoto fez uma grande revisão, que pode ser analisada em profundidade no documento "Relatório Final: Revisão de Quantitativos".

Para prever os custos operacionais e administrativos, o estudo da CogitoEngefoto simulou o funcionamento de uma concessionária de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 2154

Fl.5
CPI PEDÁGIO

pedágio, com tabelas salariais de todos os cargos, serviços os mais variados, gastos com material de escritório etc.

A TIR

Há algumas questões fundamentais para se entender as condições contratuais de implantação do pedágio no Paraná.

Em primeiro lugar, a definição da TIR. A Secretaria dos Transportes definiu inicialmente uma TIR de 18% para que, a partir dela, se chegasse à Tarifa Básica. Quando a Cogito-Engefoto já havia concluído seu estudo, a Secretaria ordenou que se mudasse a TIR para 22%, conforme se pode ler a seguir:

"Por orientação da SETR, buscou-se reformatar o Programa, face a algumas variáveis de fluxo de caixa do empreendimento, a saber- TIR= 22%, tendo em vista a 'financiabilidade do Programa" ("Relatório Final- Estrutura de Pedagiamento", Cógito-Engefoto, página 23).

É imporante lembrar que no momento anterior à licitação das concessões de rodovia do Paraná, as condições econômicas e de financiabilidade eram bastante adversas, devido à ocorrência de importantes crises financeiras internacionais. Com isso, o programa de concessões do Paraná correu risco de não ser atrativo para os investidores.

Assim, a alteração que houve na TIR inicialmente estabelecida possibilitou o êxito da licitação internacional. Exemplo recente na mesma direção pode ser constatado na licitação da 3ª. Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias em 2013, quando o

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 216

FLS.
CPI PEDÁGIO

Governo Federal elevou em 31% a TIR de Projeto dos novos lotes de concessão, justamente para atrair investidores, uma vez que haviam fracassado duas licitações de concessões rodoviárias.

3.2.1. Estudos de Viabilidade

Conforme se percebeu no decorrer da investigação parlamentar, os estudos iniciais da Secretaria de Transportes, em 1995, objetivando formatar a concepção e auxiliar os estudos de viabilidade do Programa de Concessões de Rodovias do Estado do Paraná, indicaram a necessidade de apoio de uma consultoria especializada.

Para tanto se realizou uma licitação na modalidade tomada de preços, sob n.º 003/95. Participaram deste procedimento de contratação 10 (dez) empresas, reunidas em 5 (cinco) consórcios, dos quais o consórcio COGITO/ENGEFOTO saiu como vencedor.

3.2.2. Dados do consórcio vencedor:

- Composição:
- Cogito (70%) - líder;
- Engefoto (30%).
- Período contratual:
- de 01/12/95 a 15/12/96.
- Equipe Básica:
- Coordenadora: Vera Santamaria Beznos (COGITO); • Coordenador Adjunto: Djalma R. M. Pereira (ENGEFOTO);
- Equipe de engenheiros, economistas, ambientalista, etc.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 217

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- Objeto:
- Estudos e Serviços Especializados de Consultoria à SETR para apoio à Implantação do Programa de Concessão e Pedagiamento de Rodovias.

- Após a adjudicação, visando à fundamentação dos estudos preliminares, o Consórcio Cogito-Engefoto procedeu a alguns levantamentos de dados que subsidiaram a opção pelo modelo de concessão que seria adotado. Tais levantamentos ocorreram em relação à (a) situação da malha viária naquele momento, (b) situação, à época, das obras-de-arte especiais (pontes e viadutos), (c) contagens de tráfego e (d) pesquisas de opinião junto aos usuários.

Para execução deste último item foi contratada uma pesquisa de opinião pela Secretaria de Transportes junto ao Instituto Bonilha para aferir a receptividade dos usuários à implantação de pedágio nas rodovias e para se aferir a visão dos usuários quanto as condições das rodovias na época. As pesquisas ocorreram em Agosto de 1995 e as questões indagadas diziam respeito aos seguintes pontos:

- Frequência de viagem;
- Percurso da viagem;
- Motivo da viagem;
- Avaliação das condições da rodovia;
- Receptividade à cobrança de pedágio;
- Condições para pagamento do pedágio;
- Elasticidade da demanda frente às melhorias e ao pagamento do pedágio.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

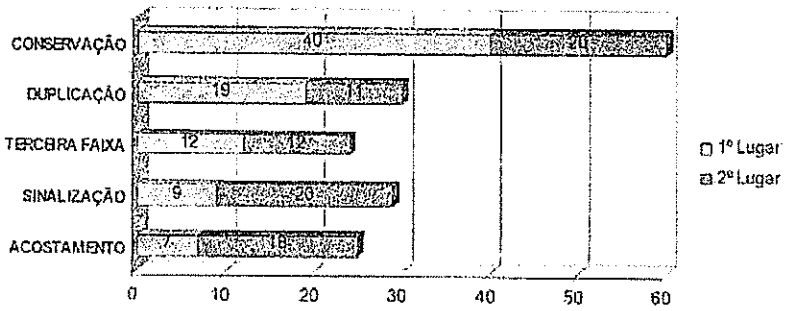
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 2192

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

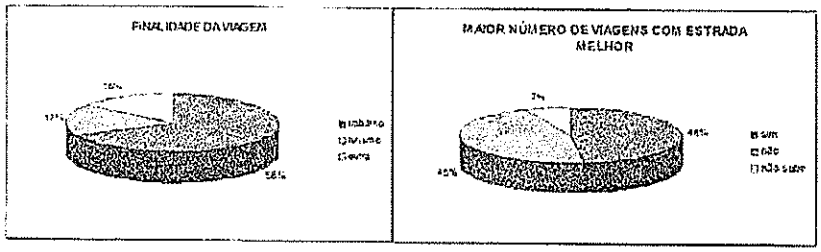
CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Fl.S.
CPI PEDÁGIO

ITENS IMPORTANTES PARA AS ESTRADAS



Os quadros abaixo mostram os resultados dessas pesquisas:



ÍNDICES ACUMULADOS DE ACEITAÇÃO DE VALORES

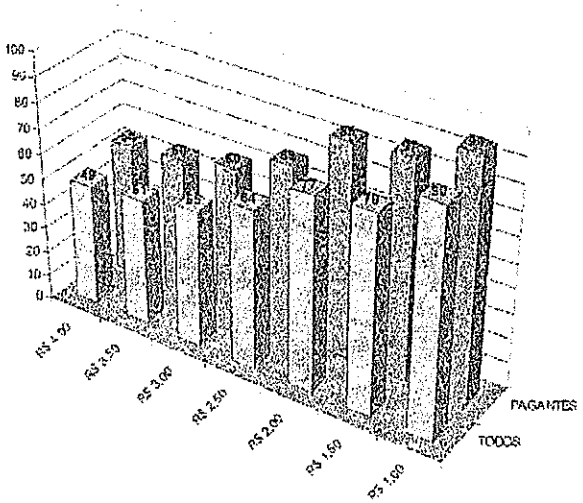
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 2194

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

(RESPOSTAS ESTIMULADAS)



Dentre os estudos iniciais, os dados referentes às condições físicas das rodovias e a análise do volume de tráfego foram os fundamentos para a definição do modelo de concessão.

No que tange às condições físicas das rodovias, foram levantadas, preliminarmente, as condições do pavimento, o conforto de rolamento e a deflectometria, estimando-se, assim, as prováveis intervenções necessárias das empresas que receberiam as concessões.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 220

FLS.
CPI PEDÁGIO

Além disto, realizou-se o cadastro e avaliação das obras de artes especiais (pontes e viadutos), segundo metodologia do DNER, visando diagnosticar as necessidades de reforço ou alargamento.

Quanto ao volume de tráfego, os estudos tiveram como objetivo caracterizar o padrão de sua evolução ao longo do período de 24 anos de Concessão.

Os dados da evolução do tráfego foram (e são) de crucial importância para a determinação do equilíbrio econômico da concessão, servindo como balizador do potencial de receita e sua variação, por trecho de concessão, não precisando, necessariamente, serem muito detalhados, uma vez que *a responsabilidade sobre a projeção caberia às concessionárias que vieram a assumir contratualmente o "risco de tráfego"*.

A primeira atividade dos estudos de tráfego foi o contato com os dados disponíveis. Foram coletados dados históricos do DNER, DER/PR e do GAPIT – Grupo de Assessoramento para o Planejamento de Investimentos em Infra-estrutura de Transporte da Secretaria de Estado dos Transportes. Apesar dos números obtidos, parece que era exígua a base de dados de tráfego disponíveis na época.

A partir da análise do conjunto de dados disponíveis, foram dimensionadas as pesquisas de campo complementares, que consistiram em contagens volumétricas classificatórias em 22 (vinte e dois) postos e, ainda, entrevistas de origem e destino em 6 (seis) postos distribuídos ao longo da malha do Programa.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 221

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Adicionalmente, antes do inicio dos estudos de viabilidade, a Secretaria de Transportes havia realizado contagens em 44 (quarenta e quatro) postos.

Analisados os volumes atuais, os dados históricos e os dados pesquisados, foi realizada a projeção básica do tráfego, em função do Produto Interno Bruto (PIB), tanto nacional como estadual, para todo o período de 24 (vinte e quatro) anos de concessão das rodovias do Programa.

A combinação do tráfego básico, projetado com os chamados "efeitos fuga", qualidade, outros modais e impactos do desenvolvimento regional, permitiu a definição do tráfego final projetado ao longo do período de concessão. Segue, abaixo, a tabela do VDM de 1995 que serviu de base para as projeções (para os 24 anos de concessão), conforme demonstrado a seguir:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 223

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 222

QUADRO 2A
PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS DO PARANÁ
Postos de Pesquisa - Volume Diário Médio Anual - VDMA - 1995

Nº Posto	Rodovia	Segmento	Volume do Tráfego - 2 Sentidos							
			Auto	Ônibus	Caminhão					Total
					2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	total
N 01	PR-044	entre Arapongas e São Pedro	7.294	461	469	1.060	28	1.092	45	3.295	11.050
N 03	PR-317	entre Maringá e Iguaraçu	3.053	218	234	620	-	331	5	1.249	5.521
N 04	BR-369	entre Ibiporã e Jataizinho	10.075	428	516	1.146	13	508	27	2.210	12.712
N 05	BR-369	entre a PR-090 (Jataizinho) e PR-44	7.190	435	330	963	13	414	28	1.738	9.363
N 12	BR-277	entre Irati e Relógio	2.004	231	55	641	306	330	49	1.385	3.619
N 13	BR-376	entre Vila Velha e São Luis do Purun	6.179	667	826	2.340	1.316	2.019	209	6.803	13.649
N 16	BR-369	entre Jurandá e Campina da Lagoa	2.020	366	259	564	231	196	9	1.290	3.676
N 20	BR-369	entre Mamborê e Campo Mourão	2.551	413	267	660	400	304	10	1.640	4.505
N 22	BR-277	entre Matelândia e Medianeira	4.618	614	341	870	719	304	23	2.302	7.564
N 23	PR-323	entre Iporã e Cafezal	2.119	79	214	340	2	157	5	726	2.923
N 24	PR-323	entre PR-180 e PR-479	3.800	184	306	671	7	256	11	1.251	4.435
N 40	BR-376	entre Pres. Castelo Branco e Mandaç	11.253	666	1.317	2.133	32	1.017	31	4.529	16.448
N 44	BR-153	entre Jacarezinho e Sto. Antonio da F	3.919	151	673	1.063	7	665	15	2.412	6.482
S 01	PR-323	entre Umuarama e Perobal	6.407	246	472	836	19	342	14	1.674	8.327
S 08	PR-323	entre Piaçandu e Dr. Camargo	3.313	183	289	625	9	303	18	1.244	4.739
S 46	BR-277	entre Cascavel e Sta. Teresa D'Oeste	5.942	611	732	942	751	420	18	2.863	9.907
D 01	BR-277	entre PR-466 (Mormbi) e Alexandra	13.161	379	600	1.307	2.074	742	112	4.834	18.466
D 02	BR-277	entre Paranaí e PR-466 (Mormbi)	5.802	253	424	734	1.116	1.050	52	3.379	9.434
D 04	PR-151	entre Carambeí e Ponta Grossa	8.628	380	852	1.662	1.085	932	103	4.633	13.639
D 08	BR-277	entre Curitiba e Acesso Campo Larg	14.307	591	869	2.140	2.420	835	74	6.340	21.386
D 11	BR-369	entre Londrina e Cambé	14.111	405	1.041	1.788	28	908	38	3.804	18.319
D 12	BR-376	entre Sarandi e Marialva	13.456	645	960	2.378	52	1.593	75	5.009	19.172

3.2.3. Definição dos Lotes

A análise dos estudos realizados pelo Consórcio Cogito-Engefoto apontou que o agrupamento das rodovias em lotes de concessão obedeceu a critérios operacionais e econômicos, buscando-se ampliar as oportunidades ao mercado investidor e as possibilidades de competição, garantindo-se, ao mesmo tempo, os investimentos necessários e a rentabilidade de cada lote. Aqui, esta divisão da futura concessão em diversos lotes, ao mesmo passo em que atendeu a exigências jurídicas (eis que potencialmente aumentaria o leque de empresas e consórcios concorrentes), também atentou, como se disse, para aspectos econômicos, de mercado.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 224

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 223

Para tanto, considerou-se a extensão da malha viária, as características das pistas (simples ou dupla), os fluxos de tráfego, a continuidade das ligações, as rotas de fuga, as proximidades das áreas atendidas, as necessidades de investimentos, etc.

Com base nestes estudos foram definidos 6 (seis) lotes, totalizando 2.027 km, conforme quadro a seguir:

Lote	Rodovia	Segmento Rodoviário	Extensão (km)
1	PR-323	Porto Charles Nauffal (Div.PR/SP) - Warta	62
	PR-445	Entr. PR-323 (Warta) - Trevo Entr.BR-369	13,9
	BR-369	Entr. BR-153 Div.PR/SP - Aces.Oeste Cambé	169,8
Total do Lote 1			245,7
2	BR-158	Entr.PR-465 (Peabiru) - Entr.BR-272 (C.Mourão)	15,9
	BR-369	Aces.Oeste Cambé - Entr.BR-376 (Jandaia Sul)	61
	PR-444	Entr.PR-218 (Arapongas) - Entr.BR-376 (Mandag.)	39,1
	BR-376	Entr.Ac.Paranavaí - Entr.BR-369 (Jandaia Sul)	114,6
	PR-317	Entr.BR-376 (Maringá) - Peabiru	71,9
	BR-369	Entr.BR-158 (C.Mourão) - Entr.BR-277 (Cascavel)	171,6
Total do Lote 2			474,1
3	BR-277	Front.Brasil/Paraguai - Entr.BR-369/467(Cascavel)	145,8
	BR-277	Entr.BR-369/467(Cascavel) - Acesso Guarapuava	241,3
Total do Lote 3			387,1
4	BR-277	Acesso Guarapuava - Entr.BR-376 (S.L.Purunã)	203,5
	BR-277	Entr.BR-277 (Relógio) - Entr.BR-376 (Caetano)	101,5
Total do Lote 4			305
5	BR-376	Entr.BR-369 (Apucar.) - Entr.BR-277 (S.L.Purunã)	320,4
	BR-277	Entr.BR-376 (S.L Purunã) - Entr.BR-116 (Curitiba)	46,3
	PR-151	Arroio F.Rocha - Entr.PR-092 (Jaguaraiva)	106
	BR-373	Entr. BR-487/PR-151 (P. Grossa) - Entr. BR-376	7,8
Total do Lote 5			480,5
6	PR-407	Acesso Guarapuava - Entr.BR-376 (S.L.Purunã)	19
	PR-508	Alexandra - Matinhos	32
	BR-277	Entr.BR-116(Curitiba) - Pte.R.Embog.(Paranag.)	84,2
Total do Lote 6			135,2
Total dos Seis Lotes			2027,6

3.2.4. Estrutura Tarifária (composição e reajuste das tarifas, política tarifária e sistema de cobrança de pedágio)

220

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 2251

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 224

A. Conceitos Básicos

No Programa de Concessão de Rodovias do Paraná previu-se um sistema do tipo aberto, com praças de cobrança em forma de barreira, e tarifas definidas por posto de cobrança, em função da base tarifária quilométrica e do trecho de cobertura (geográfica) de cada praça de pedágio. Cumpre ressaltar que a escolha por um determinado modelo tarifário não decorreu de uma imposição do Consorcio Cogito-Engefoto. A escolha é sempre política, mas fundada em critérios e possibilidades técnicas e jurídicas.

Foram definidas tarifas básicas quilométricas diferenciadas para os segmentos rodoviários em pista simples ou em pista dupla em decorrência dos diferentes custos de operação, conservação e manutenção desses dois tipos de infraestrutura viária.

O tipo de cobrança previsto foi o ***bidirecional***, ou seja, o sistema em que os usuários pagam nos dois sentidos. Apesar de acarretar custos operacionais relativamente mais elevados, *justificou-se a opção pela cobrança bidirecional considerando a extensão dos sistemas rodoviários integrantes de cada lote e, principalmente, pelo fato de que a cobrança num único sentido (em dobro, dispensando-se o pagamento no sentido oposto) resultaria um valor de tarifa por praça relativamente alto, impondo custos desiguais aos usuários, já que a maioria das viagens não se caracteriza como pendular e, na modalidade de cobrança unidirecional, todos teriam de pagar pela ida e volta, mesmo que não fossem voltar pelo mesmo trecho.*

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 226

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 225

Dentro de seu campo de discrição, a Administração Pública optou, também, pela aplicação do conceito de concessão onerosa, com o valor da tarifa básica fixada pelo Poder Concedente. *O pagamento pelo direito de exploração das rodovias se faria através da conservação de rodovias secundárias adjacentes ao sistema rodoviário de cada lote de concessão.*

B. Classificação dos veículos

Considerando que o desgaste físico que cada tipo de veículo acarreta às rodovias é distinto, implicando custos diferenciados de engenharia rodoviária, adotou-se, no estudo preliminar da Cogito-Engefoto, uma diferenciação de tarifas por classificação de veículos, seguindo o modelo das concessões federais e adotando a classificação de veículos do DNER.

Assim, a tarifa de pedágio a ser cobrada de cada usuário definiu-se pelo resultado do produto da tarifa básica de cada praça pelo fator multiplicador da tarifa correspondente a cada categoria de veículo, conforme estabelecido no quadro apresentado a seguir, que classifica os veículos pelo tipo, número de eixos e rodagem, tudo de acordo com a classificação adotada pelo DNER.

A tarifa básica corresponderia à categoria 1 (um) do referido quadro, atribuída aos veículos com 2 (dois) eixos e rodagem traseira simples (veículos leves de passeio).

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 227

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 226

FLS. CPI PEDÁGIO

igoria	Tipo de Veículos	Nº de Eixos	Rodagem (*)	Multiplicador da Tarifa
1	automóvel, caminhonete e furgão	2	simples	1,00
2	caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	dupla	2,00
3	automóvel com semi-reboque e caminhonete com semi-reboque	3	simples	3,00
4	caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	dupla	3,00
5	automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	simples	4,00
6	caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	dupla	4,00
7	caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	dupla	5,00
8	caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	dupla	6,00
9	motocicleta, motonetas e bicicletas a motor	2	simples	0,50

OBS.: (*) A rodagem traseira com pneus do tipo "single" ou "supersingle" é equivalente à "dupla", para os fins da estrutura tarifária.

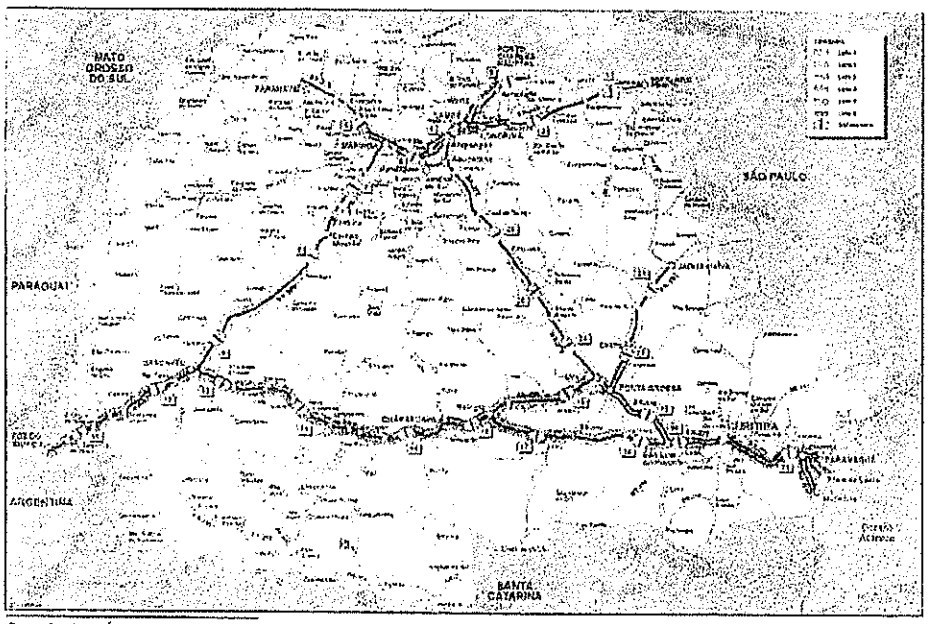
C. Localização das Praças de Pedágio

Dentro do estudo da localização das praças de pedágio buscou-se evitar um efeito grande de "fuga" que poderia trazer fortes reflexos na equação econômico-financeira do empreendimento.

Além desta questão de fuga, a localização das praças de pedágio foi baseada na sistemática de cobrança que adota uma base tarifária quilométrica homogênea para todo o Estado, aplicada ao trecho de cobertura de cada praça (TCP), procurando-se definir o posicionamento (localização) que resultasse a justa cobrança e a modicidade da tarifa, além de buscar que o pagamento recaísse prioritariamente sobre o tráfego rodoviário que efetivamente se utilizará no sistema, evitando-se a implantação de postos de cobrança nas proximidades dos principais núcleos urbanos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 4
FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 227

Para definição do trecho de cobertura de cada praça de pedágio do Programa adotou-se o critério de extensão média, à disposição do usuário, de cada trecho contínuo pedagiado.



Consórcio CÓGITO - ENGEFOTO

PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS DO PARANÁ
Composição dos Lotes e Localização das Praças de Pedágio

D. Metodologia para definição da tarifa básica de referência

A simulação de alternativas da tarifação para o Programa foi desenvolvida buscando-se, como premissa fundamental do trabalho da CogitoEngefoto, pelo que se percebeu da análise dos documentos trazidos pelos representantes do referido consórcio e seus depoimentos, *a viabilização da equação econômico-financeira do empreendimento, ou seja, que as receitas (em função das projeções de tráfego) cobrissem os investimentos necessários e os custos de*

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
229
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 228

FLS.
CPI PEDÁGIO

operação, conservação e gestão, garantindo também a remuneração do capital investido. Deste modo, o valor da tarifa inicial foi fixado numa equação que considerava (a) o que o Estado do Paraná demandava em termos de obras, conservação etc., (b) o valor/custo das obras e (c) os investimentos a serem feitos.

Assim a tarifa básica quilométrica de referência foi definida a partir de simulações e em função do volume de tráfego e dos investimentos e custos previstos, considerando o atendimento aos critérios de modicidade da tarifa e atratividade do Programa.

A metodologia para definição da base de referência tarifária do Programa foi estabelecida, assim, inicialmente, através das seguintes etapas:

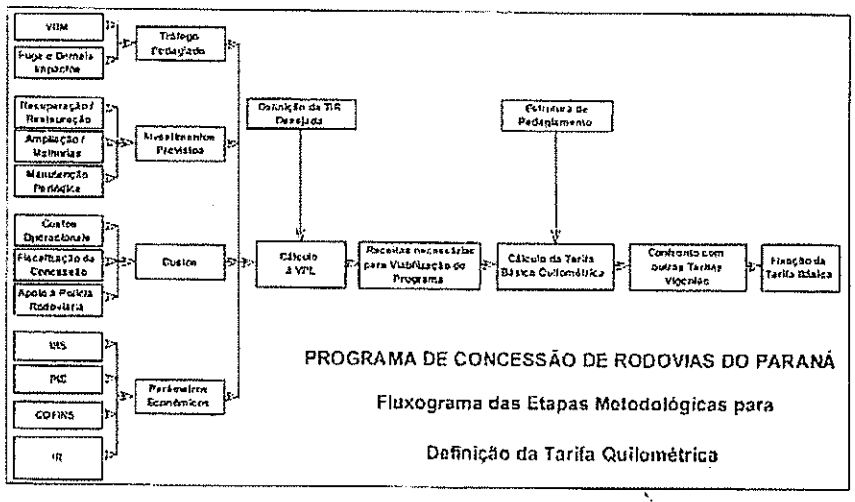
- Identificação do tráfego pedagiado previsto ao longo do período de concessão, tomando-se por base os dados levantados no início dos estudos, conforme se apontou acima;
- Identificação dos investimentos e sua cronologia a partir de parâmetros (opções políticas) definidos pelo Estado do Paraná;
- Identificação dos custos (tomando-se por base tabelas oficiais);
- Identificação dos parâmetros econômico-financeiros (custos com tributos, impostos, etc.);
- Definição da relação entre tarifas para pista simples e pista dupla (considerando a diferença de custo de manutenção de cada tipo de pista);
- Cálculo do TCP (trecho de cobertura por praça) ponderado para pista simples e pista dupla;
- Definição da Taxa Interna de Retorno (TIR);

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 230
FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 229

Uma vez definidos todos estes aspectos, ***tem-se que as receitas deveriam ser suficientes para cobrir as despesas e a realizar a justa remuneração do capital investido, ou seja, à taxa fixada (TIR desejada), o valor presente líquido (VPL) das receitas deve ser igual ao valor presente líquido (VPL) das despesas***.

Neste contexto chegou-se a uma tarifa básica quilométrica que viabilizaria, segundo os estudos da Cogito-Engefoto, o Programa à TIR definida (22% a.a.). Confrontando-se esta tarifa com outras tarifas vigentes, tanto no âmbito nacional como no âmbito internacional, chegou-se à fixação da tarifa de referência para formatação de cada lote individualmente.

O fluxograma apresentado a seguir ilustra as etapas desta metodologia.



Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 231 Pág. 1

DIRETORIA LEGISLATIVA 230

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS. CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Considerando-se as características físicas e as distintas peculiaridades de cada trecho rodoviário e de cada lote do Programa, optou-se por uma homogeneização da base tarifária quilométrica (padrão para o Estado) resultando distintos valores de tarifa por praça de acordo com sua localização.

Concluiu-se que as tarifas necessárias seriam (valores à data-base de julho de 1996):

- **Tarifa pista simples = 0,033 R$/Veic.Equiv./km.**
- **Tarifa pista dupla = 0,044 R$/Veic.Equiv./km.**

Comparando-se estes valores com os vigentes em outros sistemas pode-se verificar que a tarifa considerada inicialmente estava compatível com o mercado e a situação econômica do país, mostrando-se, inclusive, inferior à maioria dos sistemas vigentes.

Tendo em vista, ademais, a financiabilidade do Programa, a Secretaria dos Transportes determinou uma TIR média de 22% a.a. para os fluxos de caixa, mantendo as tarifas inicialmente calculadas e alterando o cronograma de investimentos. Percebe-se, aqui, que a definição da TIR parece não ter sido aleatória. Apesar de elevada para os parâmetros atuais, ela refletia a situação econômica daquele contexto histórico. Uma vez, então, previstas nos contratos, passam a ser protegidas juridicamente.

As tarifas básicas (para veículos de passeio) calculadas para cada praça de pedágio, em função de sua localização e dos respectivos trechos de cobertura das praças (TCP) de cada lote integrante do

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 9

FLS. CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 231

Programa de Concessão de Rodovias do Paraná, foram os apresentados a seguir:

Tarifas-base (Veículos de Categoria 1) por Praça de Pedágio (a)

(data-base = julho/1998)

Lote	Extensão (km)	TCP Atual (km) P.Simples	TCP Atual (km) P.Dupla	Praça	Tarifa Base - Ano 1 (R$)	Tarifa Base - Ano n(b) (R$)
1	245,7	84,90	-	1	2,80	-
		40,90	44,00	2	3,30	3,70
		75,90	-	3	2,50	-
2	474,1	-	41,80	4	1,90	-
		-	41,80	5	1,90	-
		70,00	6,10	6	2,60	3,00
		86,47	-	7	2,90	3,80
		86,47	-	8	2,90	3,80
		86,47	-	9	2,90	3,80
3	387,1	72,90	-	10	2,50	3,30
		72,90	-	11	2,50	3,30
		80,43	-	12	2,70	-
		80,43	-	13	2,70	-
		80,43	-	14	2,70	3,30
4	305	70,90	-	15	2,30	2,80
		76,50	-	16	2,50	-
		66,30	-	17	2,20	-
		66,30	-	18	2,20	-
5	460,5	-	67,60	19	2,90	-
		-	46,30	20	2,00	-
		15,50	41,40	22	2,30	2,40
		56,90	-	23	1,80	2,40
		80,47	3,73	24	2,70	3,60
		80,47	3,73	25	2,70	3,60
		80,47	3,73	26	2,70	3,60
6	135,2	4,80	79,40	21	3,70	3,70

E. Atualização Tarifária

As tarifas, fixadas para o início do programa de concessões segundo os procedimentos explicitados anteriormente, tiveram previsão de atualização para a data indicada no Edital, com reajuste previsto anualmente, contando-se, a sua periodicidade, a partir da data-base de referência.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 233 Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 232

FLS. CPI PEDÁGIO

Além desse reajuste, o Edital/Contrato previu condição para revisão do valor das tarifas de pedágio, com a finalidade de restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos de cada Concessionária e a retribuição dos usuários dos serviços, visando assegurar, em caráter permanente, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial de cada Contrato de Concessão.

Para reajustamento de tarifas de pedágio a SETR optou pela adoção de fórmula paramétrica ponderada pelos insumos totais do Programa utilizando índices de reajuste da FGV, que embora visivelmente mais complexa, evita critérios diferenciados por lote e reflete índices específicos do setor elaborados por empresa reconhecida internacionalmente. Deste modo, os valores das tarifas básicas de cada praça de pedágio deverão ser (e são) reajustados utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:

$$TB_R = TB \times \left[0{,}10 \frac{ITi - ITo}{ITo} + 0{,}20 \frac{IPi - IPo}{IPo} + 0{,}20 \frac{IOAEi - IOAEo}{IOAEo} + 0{,}10 \frac{INCCi - INCCo}{INCCo} + 0{,}30 \frac{ICi - ICo}{ICo} + 0{,}10 \frac{IGP\text{-}Mi - IGP\text{-}Mo}{IGP\text{-}Mo} + 1 \right] .$$

Onde:

TBR - é o valor da Tarifa Básica reajustada;
TB - é o valor da Tarifa Básica de Pedágio referente à data base de referência da Proposta Comercial, ou seja, Janeiro de 1997;

DIRETORIA LEGISLATIVA
234
Pág.

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
233
Pág.

ITo - é o Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 38);

ITi - é o Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 38);

IPo - é o Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 37);

IPi - é o Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 37);

IOAEo - é o Índice de Obras-de-Arte Especiais para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 36);

IOAEi - é o Índice de Obras-de-Arte Especiais para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 36);

INCCo - é o Índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 6);

INCCi - é o Índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao segundo mês anterior ao da data do reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 6);

ICo - é o Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 39);

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 235 Pág. 4
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 234

FLS. CPI PEDÁGIO

ICi - é o Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 39);

IGP-Mo - é o Índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas

- FGV (coluna 7);

IGP-Mi - é o Índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas -

FGV (coluna 7);

0,10 ; 0,20 ; 0,20 ; 0,10 ; 0,30 e 0,10 - parâmetros cuja soma é igual a 1 (um).

Ou seja, para efeito de reajuste, uma vez fixada a tarifa básica inicial, não existe margem para benefícios ou manipulações, eis que cabe apenas ao Poder Público referendar o resultado dos dados aplicados à fórmula. Destarte, parece não existir margem para arbitrariedades por parte do Poder Público ou das concessionárias.

F. Estimativa de Investimentos

F.1. Investimentos Iniciais

Com base nos levantamentos efetuados pela Cogito-Engefoto foram estimados os investimentos iniciais necessários para as obras de recuperação e atualização dos trechos rodoviários integrantes dos seis lotes.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 4

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 235

Tais tipos de investimentos caracterizam-se como as intervenções imprescindíveis para recuperar o estado original das vias, bem como inserir melhoramentos visando sua atualização em termos de instalações para possibilitar sua operação nos padrões compatíveis com o modelo de operação e conservação proposto, devendo ser implantados nos seis primeiros meses da Concessão antecedendo a cobrança de pedágio.

Os Investimentos iniciais compreendem a Recuperação Emergencial e a Implantação de Instalações Operacionais.

As intervenções previstas relacionadas com a recuperação rodoviária de emergência compreendem obras de pavimento (reparos locais, eliminação de buracos e deformações, etc.), de acostamentos (limpeza, obturação de buracos, etc.), de sinalização horizontal e vertical, de geotecnia, de drenagem, de obrasde-arte, de faixa de dominio (roçada, poda e limpeza) e de recuperação de dispositivos de segurança.

Cabe destacar que a fase de Recuperação de Emergência apresentou algumas caracteristicas peculiares e inusitadas, que conduziram a uma estrutura de preços diferenciada para os serviços de pista previstos. Isto se deve a fatores como a grande demanda de serviços rodoviários, dificuldade de fornecimento de materiais e principalmente a descontinuidade nos serviços de recuperação de pavimento - característica marcante desta fase, não coberto pelas composições padronizadas das tabelas de preços dos órgãos rodoviários, implicando em custos praticados maiores do que os convencionalmente aplicados em obras isoladas.

DIRETORIA LEGISLATIVA
237
Pág.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 236

FLS.
CPI PEDÁGIO

Outros investimentos previstos nesta fase foram os de instalações operacionais, veículos e equipamentos necessários para o início da operação e conservação de cada lote.

F.2. Trabalhos ao Longo da Concessão

F.2.1. Investimentos em Restauração

Compreendem obras que abrangem toda a infraestrutura rodoviária, de modo a colocar as rodovias em plenas condições de tráfego.

Estavam inicialmente previstos serviços em:

- Pavimento - reparos locais, selagem com lama asfáltica, aplicação de concreto asfáltico na pista de rolamento, fresagem e reposição com concreto asfáltico, recuperação definitiva de acostamentos;
- Drenagem - recuperação geral do sistema;
- Sinalização - recuperação geral do sistema;
- Outros itens - contenções, interseções, pontes e viadutos.

F.2.2. Investimentos em Obras de Ampliação e Melhoria

Para os seis lotes foram previstas melhorias para propiciar aumento da capacidade viária e melhores condições de segurança, tais como duplicações, contornos, marginais, interseções em níveis diversos, correções geométricas, barreiras, etc., detalhados em "Projeto Básico".

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 237

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 237
FLS. 234
CPI PEDÁGIO

F.2.3. Investimentos em Manutenção Periódica

São serviços executados em ciclos mais longos do que a conservação, próximo ao fim da vida útil, quando o desempenho possa comprometer a segurança e o conforto dos usuários, ou a própria durabilidade dos componentes das rodovias. Estes investimentos referem-se à recuperação do pavimento e da sinalização horizontal.

F.2.4. Custos de Operação e Conservação

Os custos de Operação e Conservação foram estimados de acordo com as condições básicas de operação, com dimensionamento adequado para as condições especificas de cada lote do Programa.

Estes serviços dizem respeito a:

- Gerenciamento e Administração;
- Planejamento e Controle;
- Operação do Tráfego (SAU, Pedágio e Pesagem);
- Conservação Rodoviária (Rotineira e Predial/Equipamentos);
- Transporte de Valores;
- Despesas Diversas;
- Seguros e Garantia;
- Tributos;
- Valor da Oferta.

Observa-se, portanto, e este dado apareceu em diversos depoimentos prestados perante a CPI, que o modelo de concessão

DIRETORIA LEGISLATIVA 239 Pág. 4

FLS. CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 238

inicialmente adotado foi bastante ousado e amplo, na medida em que demandava não apenas a restauração e conservação das estradas mas, também, abarcava uma gama ampla de serviços e obras de melhorias. Esta opção, que não cabe a esta CPI julgar pois se trata de mérito de decisão político-governamental tomada à época, embora altamente criticável, e efetivamente foi muito criticada no decorrer dos trabalhos da CPI, ao que parece foi determinante para a composição inicial da tarifa.

Um modelo de concessão mais simples poderia, quiçá, determinar um valor de pedágio mais módico. O que resta, assim, em relação a este tópico, é apenas a crítica política em relação à falta de debate do modelo adotado naquele momento de implantação do sistema de concessão de rodovias no Paraná, modelo que foi imposto e não foi submetido ao debate político e que, apesar de parecer legítimo juridicamente (eis que embora contestado ainda não foi possível anulá-lo, mesmo após tantos anos), jamais se mostrou transparente quanto à sociedade paranaense.

3.3. Histórico dos contratos e dos aditivos e a composição societária das concessionárias (quem são os donos das concessões?)

3.3.1. Editais de licitação e procedimentos licitatórios.

Como já relatado anteriormente, o Programa de Concessões de Rodovias do Estado do Paraná foi inicialmente concebido em 1994. Foram realizadas audiências públicas entre 1995 e 1996 em diversas cidades paranaenses (Curitiba, Londrina, Maringá, Cascavel, Guarapuava e Ponta Grossa).

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 240
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 239

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

O procedimento licitatório, propriamente dito, iniciou-se em 1996, visando a outorga de concessão para a restauração, conservação e expansão de capacidade (duplicação, implantação de terceiras faixas, contornos, dispositivos de entroncamento, etc.) de seis lotes de rodovias federais e estaduais, totalizando pouco mais de 2.000 km – o conjunto denominou-se "Anel de Integração do Paraná". O Programa deu origem também aos necessários Convênios de Delegação das citadas rodovias federais, firmado entre o Estado do Paraná e a União Federal através do Ministério dos Transportes e do DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Considerando que a maioria das rodovias eram federais, ***o Governo Federal acompanhou todo o programa, aprovando várias de suas etapas e assinando o contrato de concessão juntamente com o governo do Paraná.***

Os diversos processos licitatórios para a outorga dos 6 lotes do "Anel de Integração do Paraná" iniciaram-se em 1996, com base na legislação federal (Lei 8987/95, Lei 9074/95 e Lei 8666/93, modificada pela Lei 8883/94) e na legislação estadual (Lei Complementar 76/95 e Lei 9277/96). Esta legislação também ampara os contratos posteriormente assinados com as seis concessionárias em novembro de 1997 ao fim dos processos licitatórios.

É importante assinalar que a legislação federal estabelece diretrizes e normas gerais a serem observadas no processo licitatório e na contratação das concessões, e a legislação estadual é específica e se subordina a ela.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 241

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 240

FLS
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

O processo foi conduzido pela Secretaria de Estado dos Transportes, através do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR), que formalmente representou o Governo do Paraná como Poder Concedente. A Secretaria contou com o assessoramento dos consultores técnicos da Engefoto-Cogito e a União Federal, como se anunciou, através do DNER, acompanhou todo o processo, tendo aprovado o Edital e assinado os Contratos de Concessão conjuntamente com o Estado do Paraná.

Nesta linha, aliás, de acordo com os depoimentos prestados à CPI, verificou-se que os editais e contratos seguiram o modelo usado pelo Governo Federal nas concessões rodoviárias federais como, por exemplo, a da Via Dutra.

Anteriormente à pré-qualificação, dentro do processo licitatório, o DER/PR conduziu os estudos de viabilidade, definição dos lotes, projetos de ampliação e melhorias, especificações técnicas e estrutura tarifária, conforme tratado nos itens 2.1.2 a 2.1.4 deste Relatório.

A Secretaria dos Transportes e o DER/PR elaboraram seis Editais de Concorrências Internacionais separados para cada lote, numerados de 001 a 006/96, em duas Etapas – uma de pré-qualificação e outra de metodologia de execução e proposta comercial.

Os Editais tinham até 19 anexos e eram semelhantes em sua estrutura, inclusive nas minutas de contratos, porém eram diferentes nas exigências para pré-qualificação e nos seus anexos técnicos. O DER/PR também designou Comissão de Julgamento através das Portarias n. 295 a 300/96.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 240

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 241

FLS.
COMISSÃO DE REVISÃO

As concorrências em questão foram divulgadas em avisos publicados no Diário Oficial do Estado de 5 de janeiro de 1996, o qual definiu as datas de 5 a 7 de março para entrega e abertura da documentação de pré-qualificação. Posteriormente, ocorreram adiamentos nessas datas, culminando com o recebimento dos envelopes, em sessão pública, nos dias 1 e 2 de agosto de 1996.

Entregaram envelopes 6 empresas isoladas e 17 consórcios. Foram habilitadas as 6 empresas isoladas e mais 11 consórcios.

Em seguida, também em sessões públicas e permitindo-se vistas dos documentos aos demais concorrentes, ocorreram as etapas de análise de metodologia de execução e propostas comerciais.

Apesar das denúncias de conluio entre as concessionárias, cumpre observar que esta comissão Parlamentar de Inquérito não constatou qualquer irregularidade.

As Comissões de Licitação elaboraram atas de todas as reuniões. As esporádicas ações judiciais interpostas por licitantes que não se habilitaram foram todas solucionadas e, atualmente, nada há de pendência judicial a respeito.

O ponto fundamental no processo de julgamento foi o critério de decisão do vencedor. *Os Editais fixavam as tarifas para cada tipo de veículo, sujeitas a reajustamento anual automático mediante a aplicação da fórmula anteriormente explicitada, e as localizações das diversas praças de pedágio. Fixavam também o padrão de atendimento*

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 243

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 242

FLS.
CPI PEDÁGIO

ao usuário, e os investimentos de recuperação e ampliação a serem feitos a cada ano.

A proposta comercial não era, portanto, de uma oferta de tarifa de pedágio pelos licitantes e, sim, de uma "malha de rodovias vicinais" que deveria ser restaurada e conservada pelas concessionárias. Quem oferecesse a maior quilometragem dessas vias vicinais vencia a licitação. Já que o valor do pedágio era determinado no Edital, os licitantes orçavam suas receitas baseados nos seus próprios estudos de tráfego, e orçavam também os custos de operação (assistência médica e mecânica aos usuários), conservação e manutenção, e os investimentos em restauração e ampliações. Quem era mais competitivo nesses custos, quem estimasse menores preços para as obras, teria oportunidade de fazer maior oferta de quilometragem da "malha de rodovias vicinais" a serem operadas e conservadas.

Pode-se notar, portanto, no atual contexto, que depois de mais de 15 anos da assinatura dos contratos, mostrou-se lesivo ao Estado o modelo em que a concessionárias que oferecessem a maior malha viária de rodovias vicinais eram quem venceriam as licitações.

Destarte, havendo novo edital de licitação para concessão de rodovias, recomenda-se que a Proposta Comercial baseie-se na oferta de menor tarifa pelos licitantes, modelo notadamente mais benéfico ao Estado.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 244
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 243
FLS.
PEDÁGIO

3.3.2. Contratos de Concessão

Os contratos de concessão foram firmados entre representantes das concessionárias, o Estado do Paraná (por intermédio do Departamento de Estradas de Rodagem – DER), a União (como interveniente-anuente, através do Ministério dos Transportes) e, à época, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem.

Tais contratos definiram, entre outros itens:

A) **Prazo da Concessão**: as concessões têm o prazo de 24 (vinte e quatro) anos, contados a partir da data de assinatura do contrato.

B) **Concessionária**: é a sociedade anônima constituída pela Licitante vencedora da Concorrência, tendo sido atendidas as exigências para a formalização do contrato.

C) **Seguros**: As concessionárias deverão garantir a existência e manutenção em vigor, durante todo o prazo de duração da concessão, das apólices de seguro necessárias para garantir uma efetiva cobertura dos riscos inerentes à execução das atividades pertinentes à concessão, em condições aceitáveis pelo DER. Além desta obrigação, o DER deverá ser indicado como um dos co-segurados nas apólices de seguros previstas nos contratos de concessão, podendo, inclusive, em caso de descumprimento por parte das concessionárias na obrigação de contratar ou manter as apólices de seguro proceder à contratação e ao pagamento direto dos prêmios das referidas apólices, correndo os respectivos custos por conta exclusiva das concessionárias. As concessionárias farão e manterão em vigor os seguintes seguros:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 245

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 244

FLS.
CPI PEDÁGIO

c.1) Seguro de Danos Materiais: cobertura às perdas, destruição ou danos havidos em todos os bens móveis e/ou imóveis integrantes das obras e/ou da administração objetos do contrato, compreendendo:

Coberturas Básicas:

- Incêndio;
- Obras Civis em Construção;
- Instalação / Montagem;
- Quebra de Máquinas;
- Equipamentos Eletrônicos;
- Equipamentos Estacionários;
- Equipamentos Móveis;
- Automóveis;
- Queda de Raio;
- Desmoronamentos;
- Alagamentos;
- Valores; - Vidros.

Coberturas Adicionais:

- Danos Elétricos;
- Explosão, exceto de gás de uso doméstico;
- Despesas Extraordinárias;
- Tumultos;
- Manutenção - Simples;
- Manutenção - Ampla;
- Manutenção - Garantia;
- Despesas de Desentulho do Local;
- Equipamentos Móveis / Estacionários Utilizados na Obra;
- Extensão para Obras Concluídas;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 246

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 245

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

-
- Riscos do Fabricante - Aplicável aos Bens em Montagem;
- Danos em Consequência de Erro de Projeto;
- Propriedades Circunvizinhas;
- Afretamento de Aeronaves;
- Furacão, Ciclone, Tornado, Vendaval, Granizo, Queda de Aeronave, Impacto de Veículos Terrestres, Fumaça.

c.2) Seguro de Responsabilidades: cobertura comprovada à responsabilidade civil das concessionárias e/ou do Poder Concedente por danos causados, inclusive custas processuais e outras despesas devidas, que atinjam a integridade física e patrimonial de terceiros, decorrentes da exploração da concessão, compreendendo:

- Responsabilidade Civil Geral;
- Responsabilidade Civil Cruzada - Vinculada à Responsabilidade Civil Geral; - Responsabilidade Civil Facultativa - Veículos.

c.3) Seguro de Lucros Cessantes: cobertura aos prejuízos relativos à perda de receita, decorrentes de eventos cobertos nos seguros de danos materiais, compreendendo:

- Consequências Financeiras do Atraso do Início da Exploração da Concessão; - Consequências Financeiras da Interrupção da Exploração da Concessão.

Os limites de cobertura do seguro de lucros cessantes devem ser compatíveis com a expectativa de receita anual da concessão.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 247

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 246

FLS.
CPI PEDÁGIO

D) **Das Cauções de Cumprimento das Obrigações das Concessionárias:** as Concessionárias têm a obrigação de manter vigente, durante todo o prazo da Concessão, garantias contratuais correspondente a 5 % (cinco por cento) do valor estimado de arrecadação bruta prevista a ser realizada, conforme quadro de receita tarifária, constante da proposta comercial, considerando como regras de atualização as mesmas datas e os mesmos percentuais em que forem alteradas as tarifas de pedágio, sempre calculado sobre o valor da receita de pedágio a realizar, a partir da projeção de tráfego da proposta comercial. Para adequar a caução a um valor compatível, por ocasião do 20º (vigésimo) aniversário da concessão, no cálculo para sua renovação, o valor encontrado da caução deverá se manter inalterado nos períodos subsequentes, apenas atualizado de conformidade com a variação das tarifas de pedágio, até o advento do termo contratual ou extinção da concessão.

E) **Do Sistema Tarifário:** As Tarifas de pedágio foram fixadas nos contratos, sendo tratadas em um anexo específico do edital. Os contratos também possibilitam que, para manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, o DER e as concessionárias poderão arredondar os valores das tarifas. Ficou vedado ao DER estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários do Lote.

F) Os contratos estabeleceram que terão trânsito livre nas rodovias e nos trechos rodoviários de acesso que compõem o lote, ficando, portanto, isentos do pagamento de pedágio, os veículos:

I - de propriedade da Polícia Militar Rodoviária;

II - de atendimento público de emergência, tais como do Corpo de Bombeiros e

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 246

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 247

FLS
CPI PEDÁGIO

Ambulâncias, quando em serviço;

III - das forças militares, quando em instrução ou manobra; e, IV - oficiais, desde que credenciados em conjunto, pelo DER e pelas concessionárias.

G) **As concessionárias, ao seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderão conceder descontos tarifários**, bem como, assim, realizar promoções tarifárias, inclusive procedendo a reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda, sem que isto, todavia, possa gerar qualquer direito de a mesma solicitar compensação nos valores das tarifas.

H) **As tarifas de pedágio são diferenciadas por categoria de veículos**, em decorrência dos desgastes físicos diferenciados que os mesmos acarretam às rodovias e aos trechos rodoviários de acesso que compõem o lote, que implicam em custos diferenciados de engenharia das vias.

I) **Do Início da Cobrança da Tarifa de Pedágio**: A cobrança da tarifa de pedágio teve início somente após a conclusão e aprovação das obras e dos serviços denominados "Trabalhos Iniciais", conforme definido no programa de exploração do lote. As concessionárias, imediatamente após a conclusão dos "Trabalhos Iniciais", encaminharam solicitação ao DER para iniciar a cobrança do pedágio, acompanhada de cópia dos projetos e de outros documentos das obras e serviços realizados. Previamente à autorização para o início da cobrança do pedágio, o DER realizou a vistoria final das obras e serviços de engenharia realizados.

J) **Do Reajuste da Tarifa Básica**: o valor da Tarifa Básica das praças de pedágio será reajustado anualmente, sendo que o cálculo do reajuste

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 249

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 248
FLS.
CPI PEDÁGIO

será feito pelas concessionárias e previamente submetido à fiscalização do DER para verificação da sua correção. O DER tem o prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis para verificar e, se correto, homologar o reajuste, sendo que passado o referido prazo sem que o DER se manifeste, o reajuste considerar-se-á autorizado para todos os fins contratuais. Quando houver discordância do DER quanto os cálculos apresentados, este deverá apresentar, à respectiva concessionária, os novos cálculos, apontando de forma clara quais as incorreções verificadas. Homologado o reajuste da tarifa pelo DER, as concessionárias ficarão autorizadas a praticar o reajuste.

K) **Das Fontes de Receitas**: a principal fonte de receita das concessionárias será do recebimento da tarifa de pedágio, sendo que em razão da peculiaridade do serviço a ser prestado, é facultado às concessionárias explorarem outras fontes de receitas, sejam elas complementares, acessórias ou alternativas à fonte de receita principal. A exploração dessas fontes de receita dependerá, em cada caso, da prévia aprovação do DER, que analisará o impacto da receita esperada sobre as demais receitas das concessionárias, mediante demonstrativo a ser apresentado. Constituem receitas alternativas, complementares ou acessórias quaisquer receitas das concessionárias não advindas do recebimento de pedágio ou de aplicações financeiras, sejam elas direta ou indiretamente provenientes de atividades vinculadas à exploração do lote, das suas faixas marginais, acessos ou áreas de serviço e lazer, inclusive as decorrentes de publicidade e multas por excesso de peso, neste último caso atendidas as seguintes condições:

- quando detectado o excesso de peso, as concessionárias emitirão o competente auto de infração, por funcionário especialmente credenciado pelo DER; - o veículo será liberado após o cumprimento

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 250

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 249

das exigências do Código Nacional de Trânsito e de seu Regulamento;

- o DER se responsabilizará pela emissão e pela cobrança da multa;
- os repasse dos valores das multas às concessionárias serão feitos na forma estabelecida em ato do Diretor Geral do DER.

L) **Da Assunção de Riscos**: as concessionárias, por ocasião da assinatura do contrato de concessão, assumiram integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, exceto nos casos em que o contrário dele resulte. Assumiram, ainda, integralmente e para todos os efeitos, o risco de trânsito inerente à exploração do lote, neste se incluindo o risco de redução do volume de trânsito, inclusive em decorrência da transferência de trânsito para outras rodovias ou trechos rodoviários de acesso, ressalvados os casos em que a redução de trânsito resulte de ato unilateral do Contratante ou do Poder Concedente com impacto no equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

M) **Meio Ambiente**: a obtenção de todas as licenças e autorizações, dentre outras as da esfera ambiental, necessária para o cumprimento de suas atividades, é de responsabilidade das concessionárias.

N) **Serviços a serem prestados aos usuários**: Trabalhos ao Longo da Concessão, compreendendo as obras de restauração das rodovias principais e respectivos trechos urbanos, e de ampliação/melhoria de sua capacidade, e a prestação de serviços de operação, conservação, e manutenção dessas rodovias, incluindo a monitoração de tais serviços, bem como a recuperação, manutenção e conservação dos trechos rodoviários de acesso ("oferta"). A concessão da exploração do

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 251
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 250
FLS.
CPI PEDÁGIO

lote pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

• regularidade: a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no programa de exploração, no contrato e nas normas técnicas aplicáveis;

• continuidade: a manutenção, em caráter permanente, da oferta dos serviços previstos no programa de exploração;

• eficiência: a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da concessão;

• conforto: a manutenção nas pistas de rolamento, de sinalização, de informações, de comunicações e de cobrança de pedágio em níveis que assegurem a comodidade dos usuários conforme definido no programa de exploração;

• segurança: a operação, nos níveis exigidos no programa de exploração do lote, dos sistemas referidos na letra anterior, de modo a que sejam mantidos, em níveis satisfatórios, os riscos de acidentes, compreendendo, também, os serviços de atendimento mecânico/resgate, e de atendimento médico de primeiros socorros;

• fluidez do tráfego: as boas condições de fluidez do trânsito, alcançadas pelo correto e eficiente gerenciamento dos sistemas referidos na letra "d" acima, propiciando que os usuários alcancem seus destinos de acordo com as suas programações de tempo, sem

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 252

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 251

FLS.
CPI PEDÁGIO

congestionamentos decorrentes de gerenciamento incorreto ou ineficiente, inclusive nas praças de pedágio e nos postos de pesagem;

• atualidade: modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como a melhoria e a expansão do serviço, na medida das necessidades;

• generalidade: universalidade da prestação dos serviços conforme previstos no programa de exploração, isto é, serviços iguais para todos os usuários, sem qualquer discriminação;

• cortesia na prestação dos serviços: tratamento adequado aos usuários; • modicidade da tarifa: a justa correlação entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários, expressa no valor das tarifas de pedágio.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 4
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 252

FLS.
CPI PEDÁGIO

3.3.3. Os aditivos e suas consequências

O ato unilateral de Lerner de julho de 1998

Conforme já mencionado, em julho de 1998, menos de um mês após o inicio da cobrança do pedágio, o governador Jaime Lerner, unilateralmente, determinou a redução em 50% das tarifas. A época era de plena campanha eleitoral. E não foi, portanto, sem razão que o relatório do Tribunal de Contas do Estado do Paraná assim pontuou: "exceto do ponto de vista politico eleitoral, o fato foi incompreensivel de qualquer posição que se olhe". É importante ressaltar que o ato unilateral do governador também determinou importantes cortes nos investimentos previstos para as rodovias paranaenses.

O Relatório Preliminar de Trabalhos, elaborado pelo Ministério Público Federal, que organizou uma força-tarefa para investigar o pedágio paranaense, faz um resumo muito preciso do que caracteriza como "a tônica anárquica que seria utilizada pelo Estado do Paraná para a condução dos contratos nos anos seguintes":

> *"O pedágio começou a viger no Estado em 20 de junho de 1998. No dia 15 de julho de 1988, 24 dias depois de os pedágios começarem a*
> *operar, o Governador Jaime Lerner editou um decreto unilateral,reduzindo todas as tarifas em 50% e também diminuindo as obras de obrigação da concessionári a" (página 11). O MPF afirma que o ato foi adotado "à revelia da União e sem nenhum embasamento técnico".*

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 254 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 253

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

No dia 13 de agosto do mesmo ano, as concessionárias ingressaram com ação judicial pedindo a nulidade do ato unilateral. No dia 21de agosto, obtiveram liminar que as desobrigou de realizar obras e investimentos em suas concessões até a decisão final do processo e enquanto durasse a redução das tarifas. Em 17 de dezembro de 1999, outra liminar restabeleceu os valores das tarifas fixadas nos contratos de concessão, acrescidos dos reajustes calculados de acordo com a fórmula dos contratos originais. Mas as concessionárias não eram obrigadas a retomar os investimentos.

Essa anarquia, como bem diz o relatório do MPF, levou aos Termos Aditivos de 2000 e 2002. Os Termos Aditivos aos contratos originais, firmados em 2000 e 2002, são a comprovação dessa anarquia havida após a asinatura do contrato.

De acordo com o Relatório Preliminar do Ministtério Público Federal, sob o argumento da necessidade de se recompor o equilíbrio econômico e financeiro do contrato alterado pelo decreto unilateral de julho de 1998, os aditivos terminaram por mudar completamente os contratos de concessão originais.

Dentre outras inexplicáveis medidas, o próprio Estado estabeleceu a revogação retroativa do termo unilateral de 1998, transferiu o ônus de desapropriação das concessionárias para o Estado, estabeleceu novos critérios de reajustamento da tarifa, suprimiu e postergou diversos investimentos. A forma de medição e fiscalização da prestação de serviços foi alterada. Onde o critério era a área a ser trabalhada, mudou-se para os insumos a serem utilizados.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 255 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 254

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

De acordo com o relatório, Rogério Tizzot, então diretor-presidente do DER, durante o governo de Roberto Requião, afirmou que a restauração do Lote que cabia à concessionária Econorte havia atingido apenas "25% da extensão total prevista, e consumiu 70% da verba total prevista (Termo Aditivo de 2002)". Os Termos Aditivos estabeleceram igualmente que as novas obras, não previstas nos contratos originais, teriam seus custos calculados com base na tabela do DER.

A modelagem básica dos diversos contratos de concessão, no decorrer da execução dos serviços e obras contratadas, sofreu, em cada um dos lotes, diversas alterações mediante aditivos. De diversos depoimentos tomados por esta CPI, quase todos afirmaram que os aditivos desnaturaram os contratos originários alterando prazos, obras, tarifa, reduzindo dever de alguns investimentos e melhorias etc. Além da própria crítica ao conteúdo dos aditivos, esta CPI pode concluir, com segurança, que o fator determinante para as suas realizações teve origem política, no contexto do Governo Jaime Lerner, na medida em que, buscando reeleição, determinou a diminuição das tarifas em 50% (cinquenta por cento), o que ensejou a necessidade de rediscussão dos termos contratuais. Referidos aditivos nasceram como produto de um acordo judicial e, em momento posterior, foram objeto de impugnação judicial. Os processos em que se debate a legitimidade dos termos adicionais aos contratos originários encontram-se suspensos e o mérito das decisões judiciais não podem ser objeto de CPI. A questão é que inexiste decisão judicial declarando a inconstitucionalidade ou ilegalidade desses atos.

Pretende-se, neste tópico 2.2.1., descrever, em relação a cada lote, as principais alterações decorrentes desses aditivos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 256
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 255
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

A. LOTE 01 - ECONORTE

1 Aditivo – nº 018/2000 de 22 de março de 2000:

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00) e suspensão dos investimentos.

Principais Alterações:

- Redução e postergação de investimentos.

Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus e de 82% para caminhões.

- Obrigação de promover desapropriações passou para o Poder Concedente.
- Alteração do 2º reajuste contratual para 27/03/00, do 3º para 01/12/00 e a partir daí todo dia 1º de dezembro.
- Futuras alterações unilaterais do contrato somente com prévia autorização da União e prévio restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro confirmado por comissão de peritos. - Reconhecimento de investimentos realizados e redução e relocação de investimentos futuros.

2º Aditivo – nº 033/2002 de 15 de maio de 2002

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos:

- ISSQN – incidindo sobre receitas de pedágio.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
257
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 256

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

- CPMF - alteração da alíquota para 0,38%.
- Lapso temporal do reajuste da tarifa previsto no último reajuste.
- Alteração do ano contratual para o ano civil.
- Receitas Acessórias auferidas pela Concessionária.

Principais Alterações:

- Mudança de locação da Praça de Pedágio de Cambará para

Jacarezinho, passando a pedagiar veículos no sistema BR-369 e BR153.

- Incremento de Tráfego e receita devido ao evento acima, que foi considerado no modelo a partir de 1 julho de 2003.
- Incremento de 51,6 km da BR-153 e 14,3 km da Rodovia PR-090 como rodovias principais no Lote 1.
- Alteração do fluxo de caixa da proposta comercial para corrigir os eventos citados.
- Mudança do Programa de Investimento:
- Antecipação do Contorno Norte de Ibiporã, em pista dupla, para término em 2002.
- Antecipação da restauração.
- Antecipação de segmento de 6 km de Duplicação na rodovia BR-369.
- Implantação de passarelas.
- Recuperação inicial de 51,6 km da BR-153 e 14,3 km da Rodovia PR-090.
- Previsão de Restaurações e Manutenções de 51,6 km da BR-153 e 14,3 km da Rodovia PR-090.
- Supressão dos call-boxes.
- Postergação do AVI.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 258
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 257

FLS CPI PEDÁGIO

B. LOTE 02 - VIAPAR

1º Aditivo – nº 015/2000 de 22 de março de 2000

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00) e suspensão dos investimentos.

Principais Alterações:

- Redução e postergação de investimentos.
- Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus e de 82% para caminhões.

Obrigação de promover desapropriações passou para o Poder Concedente.

- Alteração do 2º reajuste contratual para 27/03/00, do 3º para 01/12/00 e a partir dai todo dia 1º de dezembro.
- Futuras alterações unilaterais do contrato somente com prévia autorização da União e prévio restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro confirmado por comissão de peritos.
- Reconhecimento de investimentos realizados e redução e re-locação de investimentos futuros.

2º Aditivo – nº 032/2002 de 15 de maio de 2002

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos:

DIRETORIA LEGISLATIVA 259 Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 258

FLS. Cpi PEDÁGIO

- ISSQN – incidindo sobre receitas de pedágio.
- CPMF - alteração da alíquota para 0,38%.
- Lapso temporal do reajuste da tarifa previsto no último reajuste.
- Alteração do ano contratual para o ano civil.
- Receitas Acessórias auferidas pela Concessionária.
- Principais Alterações:
- Alteração do fluxo de caixa da proposta comercial para corrigir os eventos citados.
- Mudança do Programa de Investimento com vistas a melhor atender as expectativas do usuário:
- Alteração do programa de obras (antecipação de algumas duplicações e postergação de outras, readequação do cronograma de restaurações).
- Implantação de passarelas.
- Supressão dos call-boxes.
- Alteração do cronograma de implantação dos novos postos de pesagem.

C. LOTE 03 - RODOVIA DAS CATARATAS S/A

1º Aditivo – nº 016/2000 de 22 de março de 2000

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00) e suspensão dos investimentos.

Principais Alterações:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 260
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 259

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

-
- Redução e postergação de investimentos.
- Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus e de 83% para caminhões.
- Alteração do 2º reajuste contratual para 27/03/00, do 3º para 01/12/00 e a partir daí todo dia 1º de dezembro.
- Futuras alterações unilaterais do contrato somente com prévia autorização da União e prévio restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro confirmado por comissão de peritos.
- Reconhecimento de investimentos realizados e redução e re-locação de investimentos futuros.

2º Aditivo – nº 087/2002 de 24 de outubro de 2002

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos:

- Considerada a incidência do ISSQN;
- Ajuste da incidência do COFINS;
- Acertada a incidência da CSSL;

Considerada a perda de receita devido à mudança da data do reajustamento;

- Introduzida a coincidência do ano de concessão com o ano fiscal; - Ajustada a incidência dos degraus no mês de dezembro do ano fiscal;
- Acertados os custos anuais abaixo relacionados em função da coincidência do ano de concessão com o ano fiscal:

. Administração e Operação – Mão de Obra (Quadro 5);
. Administração e Operação – Outros Custos (Quadro 6);
. Custo de Conservação (Quadro 7);
. Verba de Fiscalização – DER / Polícia Rodoviária;
. Custos para execução dos Trechos Rodoviários de Acesso (Oferta).

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 261
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 260

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

- Postergada com o mesmo valor, do Ano 04 para o Ano 06 (1/3) e Ano 07 (2/3), a Verba para Rescisão Contratual;
- A parcela da verba referente ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal (84%), inerente aos anos 01, 02, 03 e 04 da Concessão, não paga por falta de convênio, foi eliminada.

- Consideradas as Receitas Alternativas:

Alterações no Quadro 4 – Cronograma dos Investimentos:

- <u>Restauração:</u>

Considerado investimentos reais até 2001, orçados para 2002 e Proporcionais aos Investimentos previstos pelo DER no Termo Aditivo de 22.03.00 para 2003 em diante.

- <u>Duplicações:</u>

Foram considerados investimentos reais até 2001, orçados em 2002 e Proporcionais aos Investimentos previstos pelo DER no Termo Aditivo de 22.03.00 para 2003 em diante.

Ano 3: Área Urbana Cascavel (600,229 a 602,729) e Santa Terezinha – São Miguel (704,179 a 707,049).

Ano 4: Área Urbana Cascavel (596,729 a 600,229) e Santa Terezinha – São Miguel (692,179 a 704,179).

Ano 5: Área Urbana Cascavel (594,740 a 596,729), São Miguel – Medianeira, incluindo Área Urbana de São Miguel (674,879 a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 261

FLS.
CPI PEDÁGIO

692,179), trecho do Corredor da Biodiversidade e Área Urbana de Santa Terezinha de Itaipu (707,049 a 709,500).

No ano 5 foram acrescidas as seguintes obras:

- uma ponte sobre o Corredor da Biodiversidade -
  uma trincheira no P.U. de São Miguel do Iguaçu -
  duas passagens subterrâneas.

O trecho da Área Urbana de Santa Terezinha de Itaipu não era previsto na Concessão, e foi incluído com valor previsto de R$ 1.259.684,25, com conclusão até 31.12.02.

Ano 6: Área Urbana Medianeira (673,379 a 674,879).

Anos 10 a 16: Área Urbana de Cascavel (km 584,000 a 594,740) e Cascavel – Matelândia (602,729 a 654,870).

Ano 15: Área Urbana de Medianeira (667,520 a 673,379).

Anos 15 e 16: Matelândia / Medianeira (658,920 a 667,520).

DIRETORIA LEGISLATIVA
263
Pág. 1

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 262
FLS.
CPI PEDÁGIO

Ano 16: Área Urbana de Matelândia (654,870 a 658,920).

OBS.: Estão incluídas nas duplicações acima 22 interseções, sendo que se suprimiram as interseções I-3 e In-4, incluiu-se a I-4 no ano 6 e considerou-se a I-1 e I-8 no ano 24.

- Terceiras faixas:

Foram incluídas duas terceiras faixas no Perímetro Urbano de Cascavel no ano 07 e eliminadas as terceiras faixas entre Cascavel e Foz do Iguaçu. As terceiras faixas no trecho Guarapuava – Cascavel foram consideradas entre os anos 20 e 22.

- Restauracão de Trechos de Oferta:

Foram consideradas, no ano 6, as restaurações do acesso a Juvinópolis e do acesso ao Terminal Turístico de Santa Terezinha de Itaipu.

- Passarelas:

Ano 06 = 1 em Santa Terezinha de Itaipu,
Ano 07 = 1 em Medianeira, no valor
Ano 16 = 1 em Medianeira e outra em Matelândia,

- Pagamento de Sanções Administrativas:

O pagamento da multa de valor total de R$ 1.280.000,00 está sendo efetuado com a execução das seguintes obras:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 264 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 263

FLS. CPI PEDÁGIO

- antecipação, para o ano 4, de duas terceiras faixas no Perímetro Urbano de Cascavel
- inclusão da execução, no ano 5, da trincheira TR2 no Perimetro Urbano de São Miguel do Iguaçu

- Posto de Pesagem Fixa:

Eliminado um que estava previsto para o Ano 05. Este posto será suprido pelos postos de pesagem móveis.

- Conjunto de Bases de Conservação:

Eliminado devido a que os serviços de conservação são terceirizados.

Estava previsto para o Ano 05.

- Centro de Operações da Concessionária - COC:

Eliminado. Estava previsto para o Ano 05.

- AVI:

Postergado para o Ano 14: Valor previsto no Ano 05 para aquisição

- Sistema de Pesagem Fixa:

Eliminada a aquisição de um equipamento previsto para o Ano 05;

Eliminadas as reposições de equipamentos previstas p/os Anos 11, 17 e 23;

Mantidas reposições de equipamentos previstas para os Anos 10, 16 e 22.

- *Call Box*:

Eliminado: Valor previsto no Ano 16 para aquisição

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 265

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 264

D. LOTE 04 – CAMINHOS DO PARANÁ

1º Aditivo – nº 017/2000 de 22 de março de 2000

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00) e suspensão dos investimentos.

Principais Alterações:

- Redução e postergação de investimentos.
- Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus e de 82% para caminhões.
- Obrigação de promover desapropriações passou para o Poder Concedente.
- Alteração do 2º reajuste contratual para 27/03/00, do 3º para 01/12/00 e a partir daí todo dia 1º de dezembro.
- Futuras alterações unilaterais do contrato somente com prévia autorização da União e prévio restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro confirmado por comissão de peritos.
- Reconhecimento de investimentos realizados e redução e re-locação de investimentos futuros.

2º Aditivo – nº 086/2002 de 26 de outubro de 2002

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos:

- Considerada a incidência do ISSQN;
- Acertada a incidência do COFINS em dois meses do ano 03;
- Desconsiderada CPMF;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 266
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 265

FLS. CPI PEDÁGIO

- Acertada a incidência da CSSL;
- Considerada a perda de receita devido à mudança da data do reajuste;
- Introduzida a coincidência do ano de concessão com o ano fiscal; • Inclusão de novos trechos na malha do Lote 04, atendendo aos padrões de serviços exigidos no PER, sendo:
- BR 476, do Km 155+200 ao Km 198+200, como Rodovia Principal;
- PR 427, do Km 32+500 ao Km 73+300, como Rodovia Principal;
- Inclusão da Praça de Pedágio PP4.5 nas imediações do Km 191+850 da BR 476
- Readequação das Tarifas Básicas com eliminação do incremento das tarifas básicas em 14,48% no Ano 07, previsto no Termo Aditivo de 22.03.00.
- Considerada Verba de Rescisão de Contrato – DNIT / BR-476:
- Inclusão de verba subdividida em três parcelas, nos Anos 06, 07 e 08, totalizando o valor de R$ 924.284,08 base jan/97, nos Quadros 18 a 21 da Proposta Comercial.
- Consideradas as seguintes Receitas Alternativas:

• Ano 03	= R$ 306.690,00
• Ano 04	= R$ 1.360.710,00
• Ano 05	= R$ 690.410,00
• Ano 06 ao Ano 08	= R$ 1.490.410,00
• Ano 09 ao Ano 24	= R$ 1.590.410,00

- Ressarcimento de Sanções Administrativas: Inclusão do ressarcimento de sanções administrativas no Ano 04, no valor de R$ 270.000,00 em jan/97, nos Quadros 18 a 21 da Proposta Comercial. A compensação deste ressarcimento foi feita no

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 267

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 266

FLS.
CPI PEDÁGIO

Quadro 4 – Cronograma de Investimentos com antecipação de 5,10 Km em obras de Restauração na BR-277, Km 168+170 ao 171+654 e Km 219+165 ao 220+781.

- Postergada a Recuperação Inicial do Trecho Rodoviário de Acesso para o ano 05:
- Ano 02 = R$ 58.860,00
- Ano 05 = R$ 1.302.080,00 + 58.860,00 = 1.360.940,00, conclusão em setembro de 2002.
- Controle por Resultados dos Serviços nas Rodovias BR-476 e PR427, seguindo as especificações e parâmetros mínimos de qualidade estabelecidos no PER.
- Alterações no Quadro 4 – Cronograma dos Investimentos, relativas às rodovias BR-277 e BR-373:
- Restauração: Considerados os investimentos reais até 2001, orçados para 2002 e de 2003 em diante os previstos no Termo Aditivo de 22.03.00.
- Eliminada a iluminação de trevos e acessos.
- Alargamentos de pontes nos Anos 05 a 09.
- Postergado Alargamento da Ponte Sobre o Rio Tibagi para Ano 24.
- Duplicação – BR-277 Guarapuava-Relógio:
- Antecipada para Ano 5 a duplicação da Ponte Sobre o Rio da Areia e de 400m de pista no encaixe das alças do novo Viaduto do Relógio. Do saldo previsto para os Anos 11 a 14, considerou-se 35% no Ano 13 e 65% no Ano 14.
- Remodelação do Trevo de Irati – Anos 05 e 06: Implantação de Trevo de Acesso ao Distrito Industrial com a Duplicação de
0,8 Km da pista entre os mesmos;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 268

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 267

FLS.
CPI PEDÁGIO

- Remodelação do Trevo de Porto Amazonas – Ano 05;
- Remodelação do Entroncamento BR-277 e BR-376 – Anos 05 e 06: Atendendo solicitação da Comissão Tripartite. Obra compartilhada com o Lote 05. Considerado este novo item com 20% no Ano 05 e 80% no Ano 06.
- Eliminado Centro de Operações da Concessionária – COC: Estava previsto para o Ano 04 com o valor de R$ 316.621,64.
- Postergado AVI para o Ano 14. Valor previsto no Ano 06 para aquisição = R$ 1.426.110,00. Valor previsto no Ano 14 para reposição = R$ 477.140,00 foi eliminado.
- Eliminado Call Box: Valor previsto no Ano 14 para aquisição = R$ 3.469.260,00. Valor previsto distribuído entre os Anos 14 e 24 para reposição = R$1.156.420,00 (Adotado como sendo um terço do valor de aquisição, seguindo o mesmo critério da Proposta Comercial para o AVI).
- Investimentos nas Rodovias BR-476 e PR-427:
- Recuperação Inicial - BR 476 - PR 427
- Implantação de Acostamentos na Rodovia BR-476, com revestimento em TSD.
- Mantidas as características geométricas existentes na PR427, largura de pista de 6,60m e largura de acostamentos de 0,75m.
- Restauração das Rodovias:
- 1ª Restauração – Ano 6 ao 14
- 2ª Restauração – Ano 15 ao 22
- 3ª Restauração – Ano 23 ao 24
- Duplicação da BR 476 – Anos 11 e 12
- Implantação de Terceiras Faixas – Anos 6 e 7

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 269 Pág 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 268

FLS. CPI PEDÁGIO

- Interseções:
- Alargamento e Recuperação da Ponte sobre o Rio Iguaçu – Ano 6
- Viaduto na Lapa - Interseção das Rodovias BR 476 – PR 427 – Ano 06
- Trincheira no Trevo de Contenda – Ano 08
- Trincheira no Trevo de Mariental – Ano 12
- Trincheira no Trevo Principal da Lapa – Ano 13
- Implantação de 3 Passarelas na BR 476 – Ano 06
- Edificações de Apoio – P4.5 / SAU – Ano 06
- Posto de Pesagem BR-476 – Ano 08
- Correções Geométricas BR-476 – Concomitantes com a 1ª Restauração
- Implantação de Acostamentos na PR-427: Concomitante com as Restaurações;
- Verbas de Fiscalização e Aparelhamento da Polícia Rodoviária
- A Verba para Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal não utilizada nos Anos 01 a 05 foi eliminada.

E. LOTE 05 - RODONORTE

1º Aditivo – nº 018/2000 de 22 de março de 2000

- Objetivo – Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00) e suspensão dos investimentos.
-
-

DIRETORIA LEGISLATIVA
270
Pág.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 269

FLS.
CPI PEDÁGIO

- Principais Alterações:
  - Redução e postergação de investimentos.
  - Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus e de 82% para caminhões.
  - Obrigação de promover desapropriações passou para o Poder Concedente.
  - Alteração do 2º reajuste contratual para 27/03/00, do 3º para 01/12/00 e a partir daí todo dia 1º de dezembro.
  - Futuras alterações unilaterais do contrato somente com prévia autorização da União e prévio restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro confirmado por comissão de peritos. - Reconhecimento de investimentos realizados e redução e realocação de investimentos futuros.

2º Aditivo – nº 033/2002 de 15 de maio de 2002

- Objetivo – Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos;

  - ISSQN – incidindo sobre receitas de pedágio.
  - CPMF - alteração da alíquota para 0,38%.
  - Lapso temporal do reajuste da tarifa previsto no último reajuste.
  - Alteração do ano contratual para o ano civil.
  - Receitas Acessórias auferidas pela Concessionária.

- Principais Alterações:
- Alteração do fluxo de caixa da proposta comercial para corrigir os eventos citados.
- Mudança do Programa de Investimento.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 271
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 270
Fl.S.
CPI PEDÁGIO

- Antecipação do cronograma de restauração, garantindo a execução em 390 km até o ano 6 da Concessão.
- Postergação da duplicação da BR 376 para os anos 18 ao 24 e antecipação da duplicação da PR 151 de Piraí do Sul a Jaguariaiva do ano 22 para os anos 14 e 15.
- Supressão das 3ª faixas em pista dupla da BR 277 (75 km) previsto para os anos 14 ao 18 e inclusão de 146 km de 3ª faixas novas e alargadas em pista simples na BR 376 e PR 151 nos anos 4 a 6.
- Implantação de 8 novas passarelas em pontos críticos das rodovias do Lote 5 nos anos 5 e 6.
- Inclusão de 2,5 km de marginal na BR 376, região de Mauá da Serra;
- Supressão dos call-boxes previstos a partir do ano 5.
- Supressão do Centro de Controle Operacional previsto para o ano 3.
- Incremento de 6 novos postos de pesagem.
- Ressarcimento de Sanções Administrativas:
- Inclusão do ressarcimento de sanções administrativas no ano 04, no valor de R$ 1.220.000 com compensação de R$ 1.430.000 referente a 4,5 km de restauração na BR 277, no perímetro urbano de Campo Largo.

F. LOTE 06 - ECOVIA

1º Aditivo – nº 019/2000 de 22 de março de 2000

DIRETORIA LEGISLATIVA
270
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 271

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00) e suspensão dos investimentos.

Principais Alterações:

- Redução e postergação de investimentos.
- Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus e de 84,2% para caminhões.
- Obrigação de promover desapropriações passou para o Poder Concedente.
- Alteração do 2º reajuste contratual para 27/03/00, do 3º para 01/12/00 e a partir daí todo dia 1º de dezembro.
- Futuras alterações unilaterais do contrato somente com prévia autorização da União e prévio restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro confirmado por comissão de peritos.
- Reconhecimento de investimentos realizados e redução e re-locação de investimentos futuros.

2º Aditivo – nº 104/2002 de 23 de dezembro de 2002

Objetivo: Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos:
- ISSQN – incidindo sobre receitas de pedágio.
- CPMF – não foi considerada.
- Lapso temporal do reajuste da tarifa previsto no último reajuste.
- Alteração do ano contratual para o ano civil.
- Receitas Acessórias auferidas pela Concessionária.

DIRETORIA LEGISLATIVA 273 Pág. 1

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 272

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Principais Alterações:

- Alteração no ano base do Contrato (dezembro/novembro) para ano civil (janeiro/dezembro);
- CSSL - as variações de alíquota da CSSL e seus respectivos periodos de vigência foram corrigidos no fluxo de caixa.
- Eliminação do degrau de 5,75% que ocorreria no ano 7 de Concessão, para ser acrescentado dois novos degraus iguais de 12,74% a serem aplicados em dezembro de 2003 e dezembro de 2004, respectivamente.
- A verba não utilizada entre os anos 1 a 5 de Concessão referente ao aparelhamento da Policia Rodoviária Federal foi eliminada.
- Adequação de investimentos, conforme programa apresentado no Anexo III – Projeção dos Investimento em Obras:
- Supressão do sistema de comunicação através de "callboxes".
- Supressão do Centro Operacional de Controle – COC
- Serviços de intervenção de restauração do pavimento e acostamento: a medição dos insumos efetivamente realizados no Ano 3 e Ano 4, evidenciou acréscimos em relação aos valores inicialmente estimados no Edital.
- Implementação de novas obras de melhoria e ampliação da capacidade, tais como: acessos, retornos, correções geométricas e paradas de ônibus.
- Equilíbrio econômico e financeiro conforme novos quadros da Proposta Comercial.

G. ATA 17 COM FORÇA DE ADITIVO

Transcorridos aproximadamente dois anos da assinatura do termo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 274

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 273

aditivo de 2002, o Poder Concedente e a Concessionária Ecocataratas resolveram celebrar o que se denominou de contrato preliminar onde foi negociado redução de tarifa, redução de encargos e supressão das obras de ampliação da capacidade e foi instituída a Comissão Paritária através da Portaria 451/2004 do DER 02/08/04.

Em maio de 2005, a Comissão Paritária elaborou a Ata da 17ª reunião, encerrando seus trabalhos e enumerando as alterações contratuais para reequilíbrio do contrato, dentre elas redução de 30% das tarifas (válida a partir de agosto de 2004), eliminação das obras de melhoria e ampliação de capacidade e previsão de degrau tarifário de 17,4% previsto para junho de 2005. Porém, o Governo do Estado, se negou a negociar o 3º aditivo, pois a ata elaborada pela Comissão Paritária previa a desobrigação de investimentos por parte da concessionária, não sendo convergente com os interesses da sociedade paranaense. Sendo assim, iniciou-se novamente o embate jurídico entre as partes. O Poder Judiciário, contudo, concedeu tutela antecipada à Concessionária do Lote 3, reconhecendo as bases negociadas na Ata 17, fazendo valer a negociação ocorrida.

A denominada Ata 17 ainda está sendo discutida judicialmente, pois a Concessionária, demandada em uma ação judicial proposta pelo Poder Concedente, durante a realização dos estudos da comissão paritária, acabou reconvindo, e assim, de posse da ata conclusiva nº 17, pleiteou tutela antecipada, deferida, com base em seus alicerces (ação nº 2005.70.00.004071-0).

A tutela antecipada proferida em Agravo de Instrumento nº 2005.04.01.037574-9 confirmou o pedido da concessionária. Assim, percebe-se que o contrato de concessão daquele Lote não está sendo executado com base exclusivamente em ata de reunião, mas também com base em decisões judiciais

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 275

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 274
FLS.
CPI PEDÁGIO

fundamentadas na mesma e derivadas do descumprimento do acordado pelo Estado à época.

3.3.4. A composição societária das empresas vencedoras das licitações e que vieram a assumir as concessões (afinal, quem são os donos das concessionárias?)

Uma das tarefas demandadas por esta CPI, e que comporta descrição e análise nesta fase do relatório em que se apresenta o histórico dos contratos, foi a de elucidar o quadro das composições societárias das empresas concessionárias e toda a sua evolução.

É o que se passa a apresentar em relação a cada um dos lotes de concessão.

Histórico Societário das Concessionárias

Abaixo o histórico societário das concessionárias de rodovias do Paraná, conforme esta CPI divulgou no sítio eletrônico www.cpipedagiopaana.com.br desde o início dos trabalhos no segundo semestre de 2013.

Lote 1 – Concessionária Econorte:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 276

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 275
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECONORTE

Quadro Societário 08/08/97

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA

Serra Negra Florestal Ltda
Arthur Souto Maior Filizzola
Máximo Pinheiro Lima Junior
Sérgio de Oliveira Ribas

ECONORTE

Quadro Societário 15/12/97

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS S/A
- SERGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- ARGEU MÁRIO CEBOLLA
- HENRIQUE QUINTÃO FEDERICI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- BENEDITO WILSON DO NASCIMENTO JR

Serra Negra Florestal Ltda
Arthur Souto Maior Filizzola
Máximo Pinheiro Lima Junior
Sérgio de Oliveira Ribas

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 274

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 276
FLS.
CPI PEDÁGIO

ECONORTE

Quadro Societário
27/02/98

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A — Serra Negra Florestal Ltda; Arthur Souto Maior Filizzola; Máximo Pinheiro Lima Junior; Sérgio de Oliveira Ribas
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALLES CUBIERTAS S/A
- POLLEDO S/A - INDUSTRIAL CONSTRUTORA E FINANCEIRA
- SERGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- ARGEU MÁRIO CEBOLLA
- HENRIQUE QUINTÃO FEDERICI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- BENEDITO WILSON DO NASCIMENTO JR

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 278
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 277
FLS.
CPI PEDÁGIO

ECONORTE

Quadro Societário 21/12/98

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
  - Serra Negra Florestal Ltda
  - Arthur Souto Maior Filizzola
  - Máximo Pinheiro Lima Junior
  - Sérgio de Oliveira Ribas
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALLES CUBIERTAS S/A
- POLLEDO S/A - INDUSTRIAL CONSTRUTORA E FINANCEIRA
- CONST. SANCHES TRIPOLINI LTDA
- CONEVILLE SERV. E CONST. LTDA
- SERGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- ARGEU MÁRIO CEBOLLA
- HENRIQUE QUINTÃO FEDERICI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- BENEDITO WILSON DO NASCIMENTO JR.

DIRETORIA LEGISLATIVA
279
Pág. 1

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 278

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

ECONORTE

Quadro Societário
28/04/00

- JVAI ENGENHARIA DE OBRAS S/A — Arthur Souto Maior Filizzola; Máximo Pinheiro Lima Junior; Sérgio de Oliveira Ribas
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALLES CUBIERTAS S/A
- POLLEDO S/A – INDUSTRIAL, CONSTRUCTORA Y FINANCIERA
- CONST. SANCHES TRIPOLINI LTDA — Paulo Francisco Tripolini; Antônio Sanches; João Sanches Junqueira
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONST. LTDA
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- LUIZ FERNANDO WOLF DE CARVALHO
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- ARGEU MÁRIO CEBOLA
- HENRIQUE QUINTÃO FEDERICI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- BENEDICTO WILSON DO NASCIMENTO JR
- JOAQUIM EDUARDO GOMEZ DIAZ
- LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA
- SANTIAGO CRESPO
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITTO
- JOSÉ ANTÔNIO ARAÚJO FERNANDES

DIRETORIA LEGISLA
Pág. 276

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 279

FLS
CPI PEDAGIO

ECONORTE

Quadro Societário
25/04/03

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS S/A
- ACCIONA DO BRASIL LTDA
- POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA
- CONST. SANCHES TRIPOLINI LTDA
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONST. LTDA
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- AYRTON RUY GIUBLIN FILHO
- MÁXIMO PINHEIRO LIMA JUNIOR
- JOÃO VILLAR GARCIA
- WILSON DE ANDRADE MEISTER
- JOAQUIM EDUARDO GOMÉZ DIÁZ
- LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA
- WENCESLAO MACHIN RODRIGUEZ
- MANUEL CARLOS L. ROSSITTO
- ANDRÉ TRIPOLINI
- JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI
- JOSÉ LUIZ RIVET

Arthur Souto Maior Filizzola
Máximo Pinheiro Lima Junior
Sérgio de Oliveira Ribas

Paulo Francisco Tripolini
Antônio Sanches
João Sanches Junqueira

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 281

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 280
FLS
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECONORTE

Quadro Societário
20/10/03

IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A	Arthur Souto Maior Filizzola Máximo Pinheiro Lima Junior Sérgio de Oliveira Ribas
TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS S/A	
ACCIONA DO BRASIL LTDA	
POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA	
CONST. SANCHES TRIPOLINI LTDA	Paulo Francisco Tripolini Antônio Sanches João Sanches Junqueira
CONEVILLE SERVIÇOS E CONST. LTDA	
SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS	
CARLO ALBERTO BOTTARELLI	
LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO	
ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIRÓZ	
AYRTON RUY GIUBLIN FILHO	
MÁXIMO PINHEIRO LIMA JÚNIOR	
JOÃO VILLAR GARCIA	
WILSON DE ANDRADE MEISTER	
JOAQUIM EDUARDO GOMÉZ DIÁZ	
LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA	
MANUEL HERNANDEZ RODRIGUEZ	
MANUEL CARLOS L. ROSSITTO	
ANDRÉ TRIPOLINI	
JOSÉ FERNANDO REIA MUSIANI	
JOSÉ LUIZ RIVET	
FÁBIO LUIS DOS SANTOS	

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 282
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 281
FLS
CPI PEDÁGIO

ECONORTE

Quadro Societário 01/03/05

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS S/A
- ACCIONA DO BRASIL LTDA
- POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA
- CONST. SANCHES TRIPOLINI LTDA
- ENGEPASA INFRAESTRUTURA LTDA

Arthur Seulo Maior Filizzola
Máximo Pinheiro Lima Junior
Sérgio de Oliveira Ribes

Paulo Francisco Tripolini
Antônio Sanches
João Sanches Junqueira

ECONORTE

Quadro Societário ATUAL 21/11/07

- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS S/A

51,10% - Triunfo Holding Participações Ltda
32,20% - Free Float
14,80% - BNDESPAR
02,90% - Controladores e Administradores

Lote 2 – Concessionária Viapar:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 283 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 282

FLS CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

- CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- EIT - EMPRESA INDUSTRIAL TÉC. S/A

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- EIT - EMPRESA INDUSTRIAL TÉC. S/A

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- EIT - EMPRESA INDUSTRIAL TÉC. S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- SAULO WANDERLEY
- CARLOS HENRIQUE DA CRUZ LIMA
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- EDUARDO MELLO NOGUEIRA

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 284

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 283

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- SAULO WANDERLEY
- CARLOS HENRIQUE DA CRUZ LIMA
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- EDUARDO MELLO NOGUEIRA

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- SAULO WANDERLEY
- CARLOS HENRIQUE DA CRUZ LIMA
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- EDUARDO MELLO NOGUEIRA
- MARCOS REVOREDO CAMPOS

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 285

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 284

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- SAULO WANDERLEY
- CARLOS HENRIQUE DA CRUZ LIMA
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- ATHOS RACHE FILHO
- MARCOS REVOREDO CAMPOS

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- SAULO WANDERLEY
- PAULO CÉSAR ALMEIDA CABRAL
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 286

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 285

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO

RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENG. S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- PAULO CÉSAR ALMEIDA CABRAL
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- JOSÉ PAULO TOLLER MOTTA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvano Borja Filgueiras de Moraes Neto
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- PAULO CÉSAR ALMEIDA CABRAL
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- JOSÉ PAULO TOLLER MOTTA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 284

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 286

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- RICARDO VON GLEHN
- MARONILDO OLIVEIRA OLÍMPIO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- JOSE PAULO TOLLER MOTTA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- RICARDO VON GLEHN
- JOSÉ RENATO M. NOGUEIRA DA MOTTA
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- JOSÉ PAULO TOLLER MOTTA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 287

FLS.
CPI PEDÁGIO

VIAPAR

[redacted]

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- PAULO RENATO M. NOGUEIRA DA MOTTA
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- RICARDO VON GLEHN
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

VIAPAR

[redacted]

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- ERICK GUADALUPE MORENO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- RICARDO VON GLEHN
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 289

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 288

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- ERICK GUADALUPE MORENO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- EDUARDO BACKHEUSER
- RICARDO VON GLEHN
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

Synval Filgueiras de Moraes Junior
Marcelo Borja Filgueiras de Moraes
Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- ERICK GUADALUPE MORENO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- CHRISTIANO GUIMARÃES FONSECA
- RICARDO VON GLEHN
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

Synval Filgueiras de Moraes Junior
Marcelo Borja Filgueiras de Moraes
Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 290

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 289

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Noll
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- ERICK GUADALUPE MORENO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- GUILHERME NOGUEIRA DE CASTRO
- RICARDO VON GLEHN
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CONSTRUTORA COWAN LTDA
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Noll
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- ERICK GUADALUPE MORENO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- MARCELO ANTÔNIO CARVALHO MACEDO
- FRANCISCO UBIRATAN DE SOUZA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 291

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 290

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAPAR

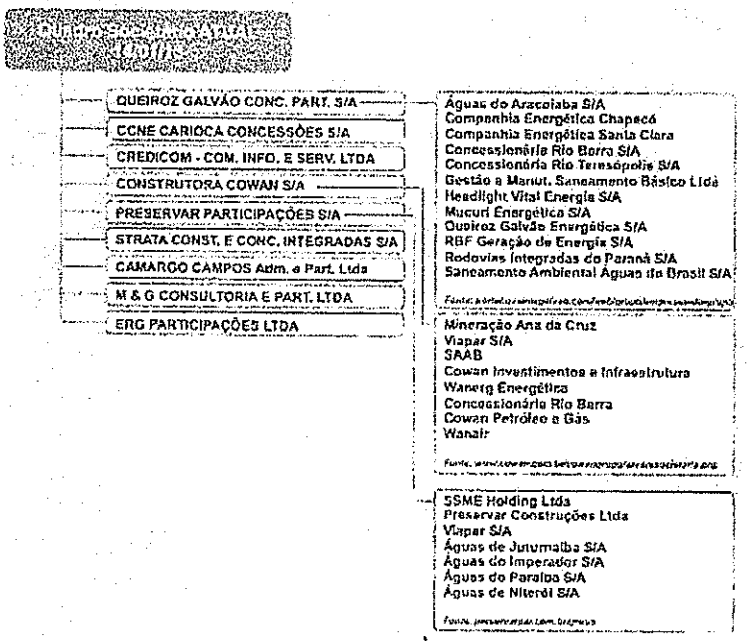
- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CW PART. EM CONC. DE RODOVIAS S/A — Construtora Cowan SA; Saulo Wanderley
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- ERICK GUADALUPE MORENO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- MARCELO ANTÔNIO CARVALHO MACEDO
- FRANCISCO UBIRATAN DE SOUZA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

VIAPAR

- QUEIROZ GALVÃO CONC. PART. S/A
- CCNE CARIOCA CONCESSÕES S/A
- CREDICOM - COM. INFO. E SERV. LTDA
- CW PART. EM CONC. DE RODOVIAS S/A — Construtora Cowan SA; Saulo Wanderley
- PRESERVAR PARTICIPAÇÕES S/A — Synval Filgueiras de Moraes Junior; Marcelo Borja Filgueiras de Moraes; Silvane Borja Filgueiras de Moraes Nolli
- STRATA CONC. INTEGRADAS S/A
- CAMARGO CAMPOS S/A - ENG. E COM.
- M & G CONSULTORIA E PART. LTDA
- ERG PARTICIPAÇÕES LTDA
- GUILHERME NOGUEIRA DE CASTRO
- JOSÉ MARIA BUENO CARVALHO
- ANDRE DE OLIVEIRA CÂNCIO
- FRANCISCO UBIRATAN DE SOUZA
- LUIZ RODOLPHO DE CAMPOS

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 292
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 291
FLS.
CPI PEDÁGIO

VIAPAR



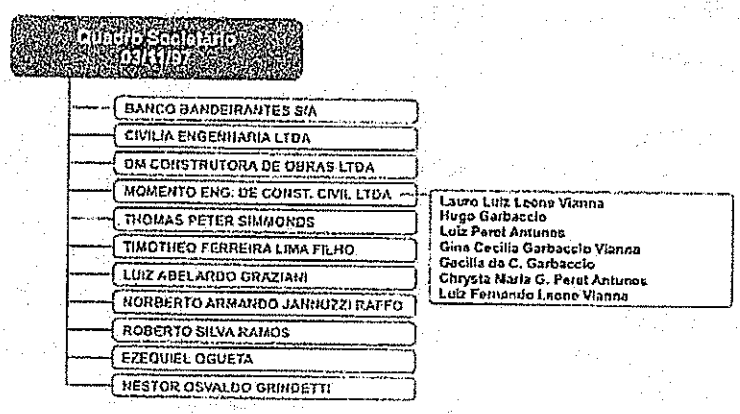
Lote 3 – Concessionária Ecocataratas:

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 293
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 292
FLS. CPI PEDÁGIO

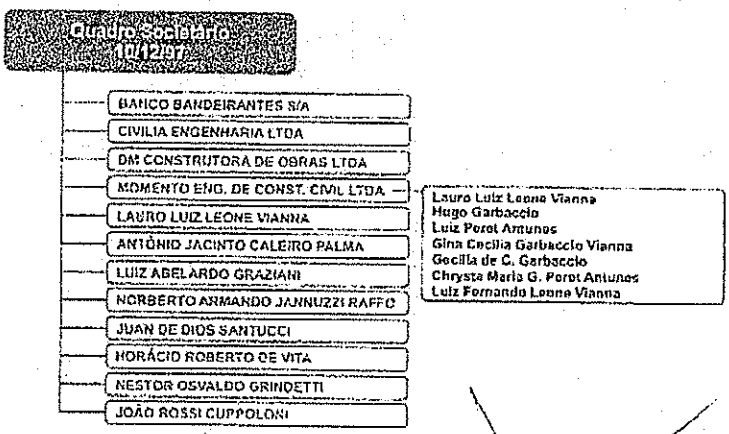
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOCATARATAS



ECOCATARATAS



DIRETORIA LEGISLATIVA
294
Pag. 4

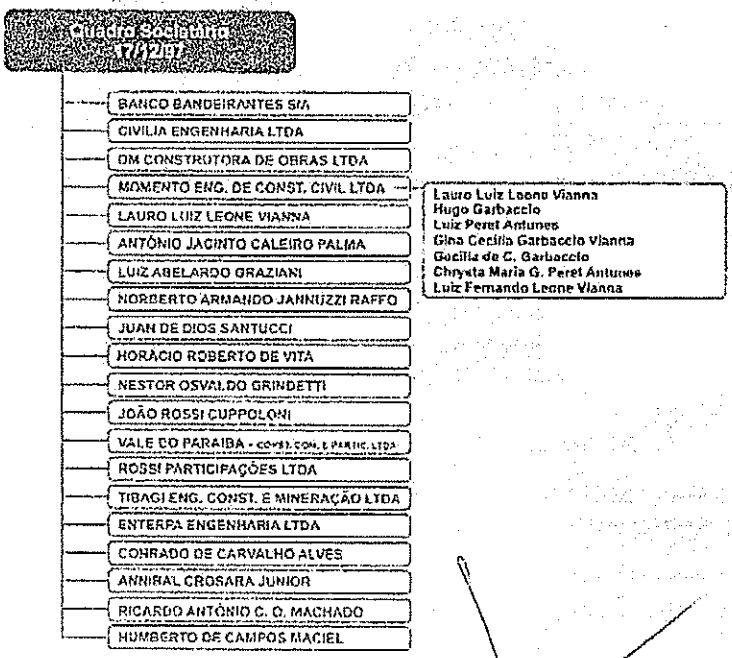
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 293

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOCATARATAS



Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 295
Pag. 4

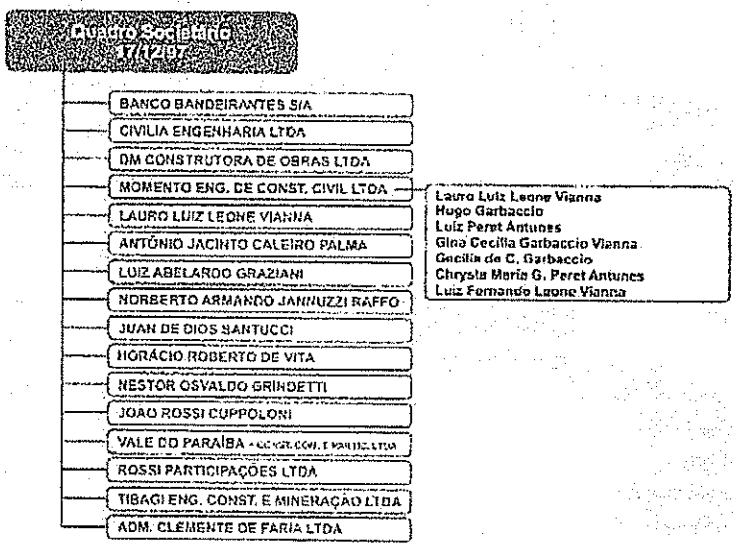
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 294

FLS.
CPI PEDÁGIO

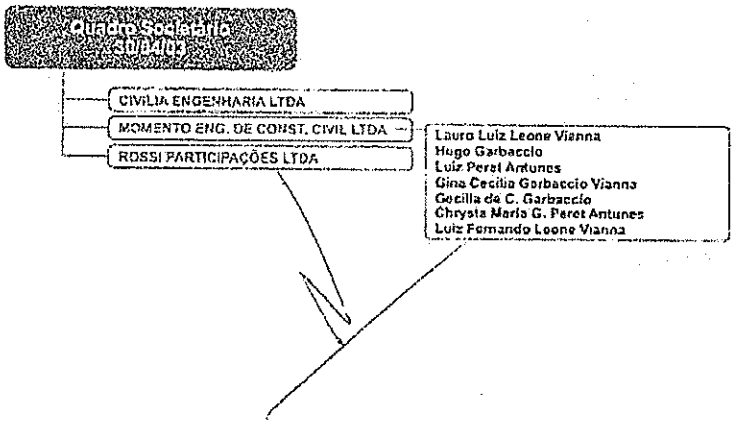
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOCATARATAS



ECOCATARATAS

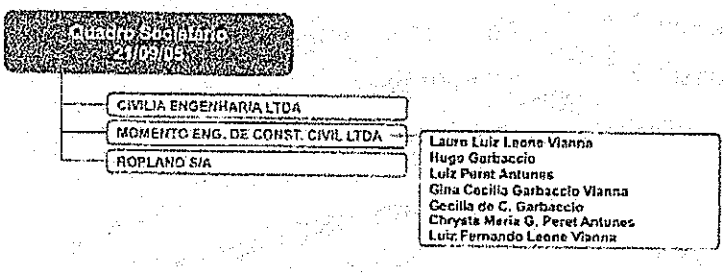


DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 296
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 295
FLS.
CPI PEDÁGIO

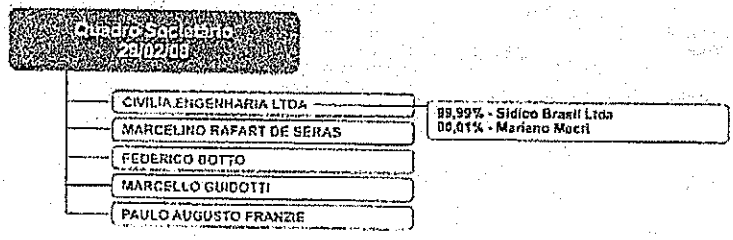
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

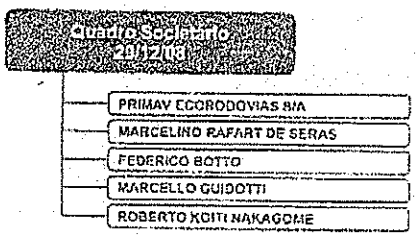
ECOCATARATAS



ECOCATARATAS



ECOCATARATAS

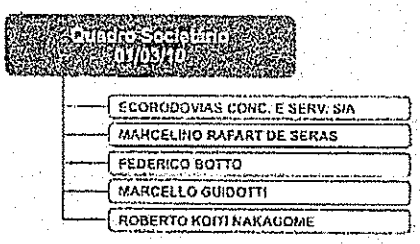


Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 297

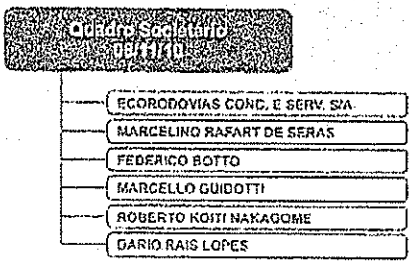
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 296

FLS. CPI PEDÁGIO

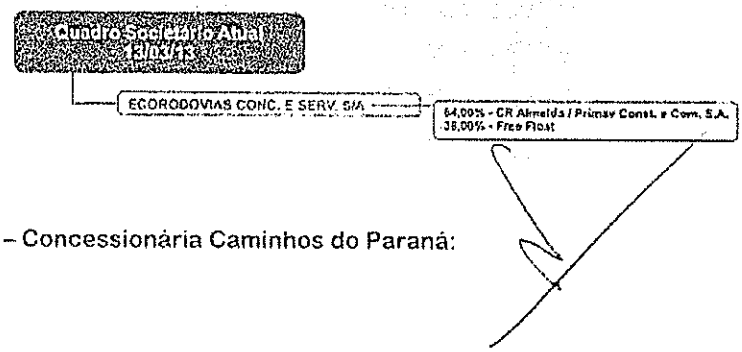
ECOCATARATAS



ECOCATARATAS



ECOCATARATAS



Lote 4 – Concessionária Caminhos do Paraná:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 298

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 297

FLS.
CPI PEDÁGIO

- CARTELLONE DO BRASIL LTDA
  - 99,9950% - José Cartellone Construcciones Civiles S/A
  - 00,0001% - José Gerardo Cartellone
- TUCUMANN ENG. E EMP. LTDA
  - 85,00% - José Maria Rabas Miller
  - 15,00% - João Achilles Grenier Glück
- GOETZE LOBATO ENG. LTDA
  - 50,00% - Paulo Fernando Billes Goetze
  - 50,00% - Carlos Roberto Nunes Lobato
- CODI DO BRASIL LTDA
- WELBERS INSUA S/A
- REGRAM CONST. DE OBRAS LTDA
  - 92,35% - Fizmapar Participações S/A
    - Suelly Marcondes M. Festugato
    - Renato Festugato Filho
    - Renato Festugato Neto
    - Miriam Marcondes Festugato
    - Flávio Azambuja Marder
    - Marcia Festugato
    - Cláudia Festugato
    - Sérgio Fontoura Marder
    - Rosana Marder Torres
    - Ana Olga Festugato
    - Leda Fontoura Marder
    - Jorge Fontoura Marder
    - Mauro Fontoura Marder
  - 02,04% - Flávio Azambuja Marder
  - 00,51% - Leda Fontoura Marder
  - 01,28% - Sérgio Fonteura Marder
  - 01,28% - Mauro Fontoura Marder
  - 01,28% - Rosana Marder Torres
  - 00,64% - Simone Leite Marder
  - 00,20% - Marcelo Leite Marder
  - 00,20% - Henrique Leite Marder
  - 00,20% - Camila Leite Marder
  - 00,02% - Inácio Colombelli
- GAVA & CIA LTDA
  - Taba Construções e Empreendimentos
  - Sérgio Augusto Campos Figueiredo
  - Hitário Paulo Miers
  - Zoedir Gava Piccinelli
  - Daniel Batista da Silva
  - Sérgio Augusto Campos Figueiredo
  - Sérgio Piccinelli
  - Hélio Bruggemann de Campos
- FLÁVIO RIBEIRO BETTEGA
- MARCELLO MARQUES MAGALHÃES

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 299

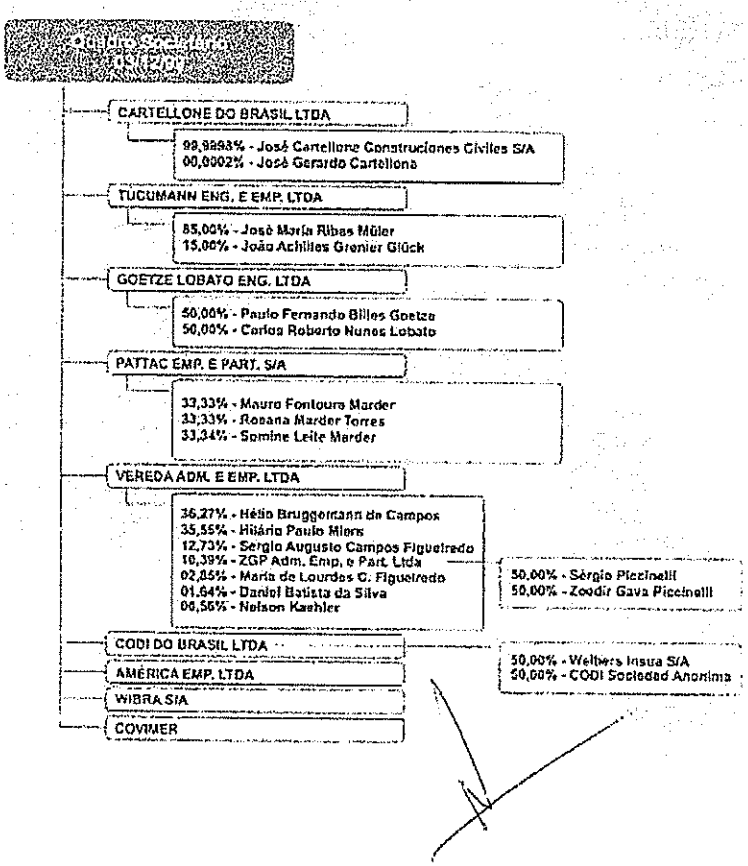
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 298

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

CAMINHOS DO PARANÁ

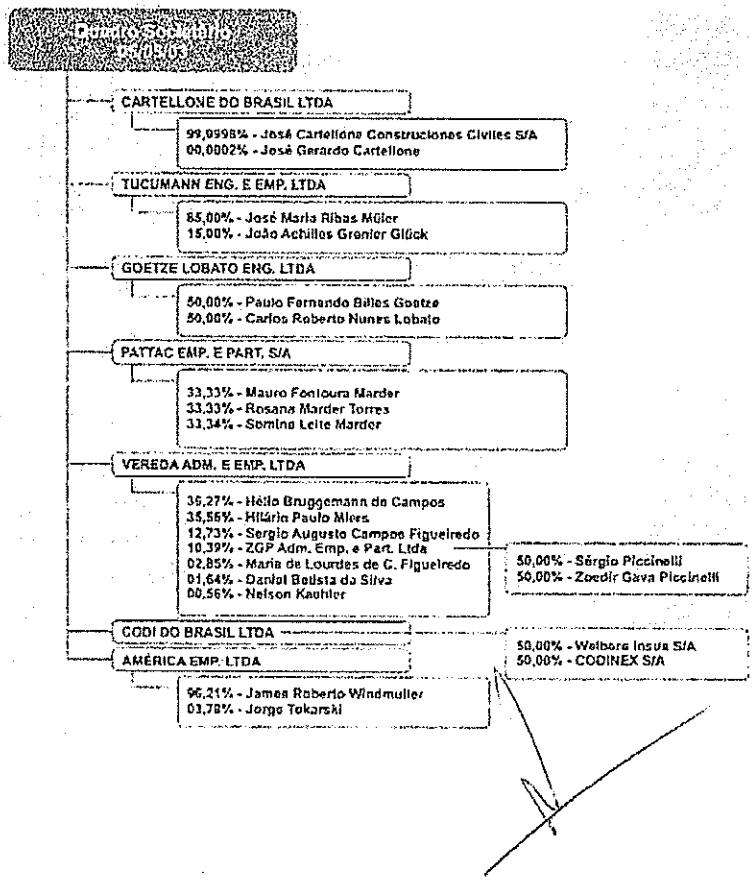


DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 300

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 299

FLS.
CPI PEDÁGIO

CAMINHOS DO PARANÁ



Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 301

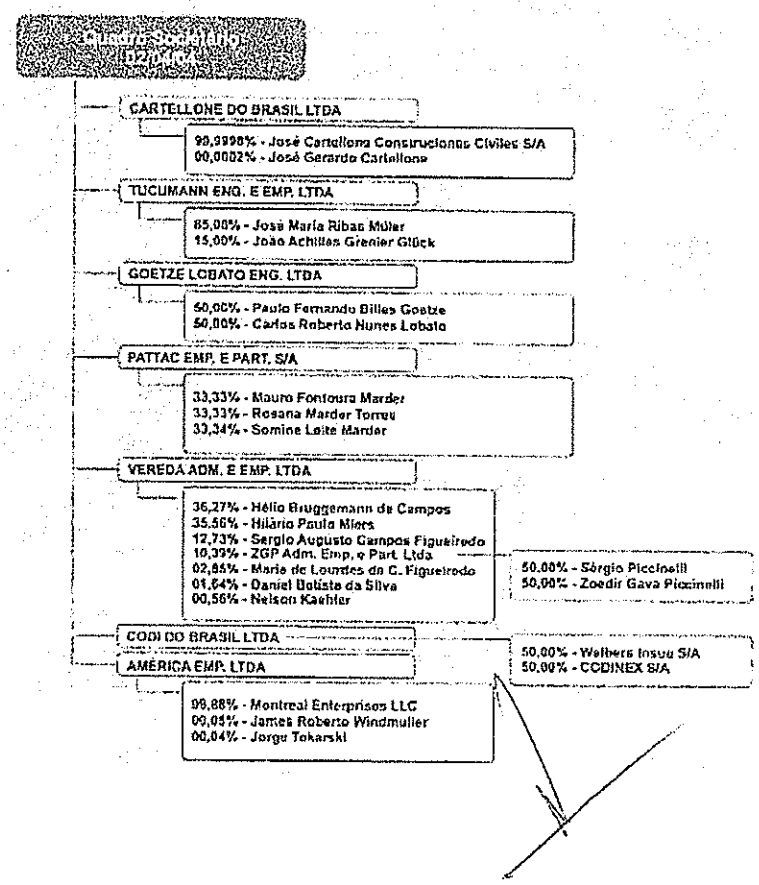
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 300

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

CAMINHOS DO PARANÁ

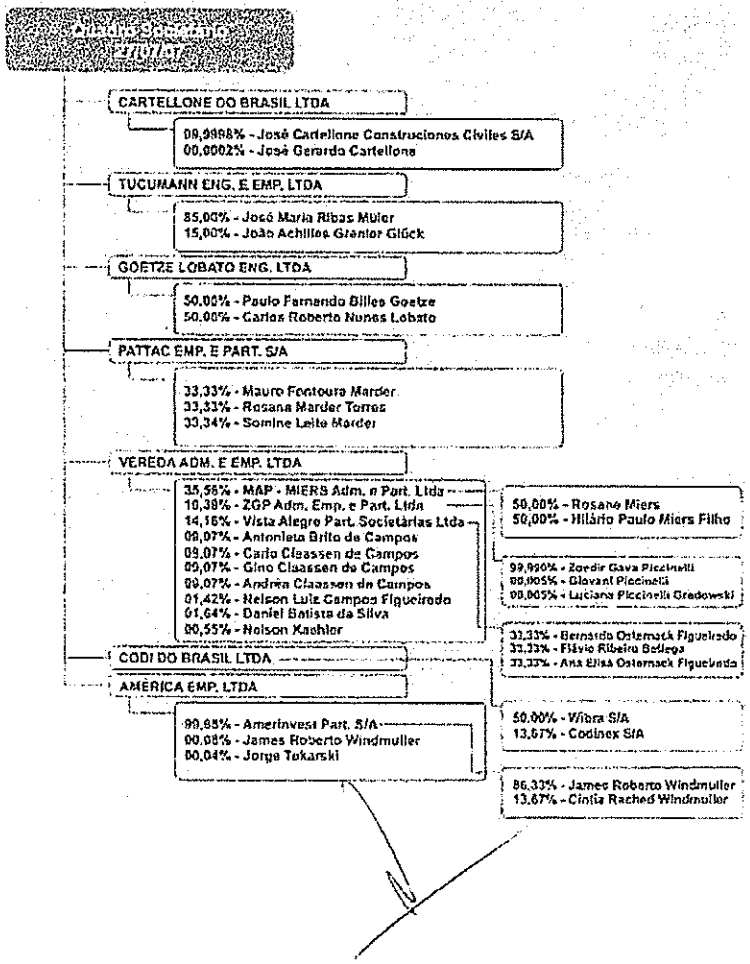


DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 302

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 301

FLS. CPI PEDÁGIO

CAMINHOS DO PARANÁ



Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 303

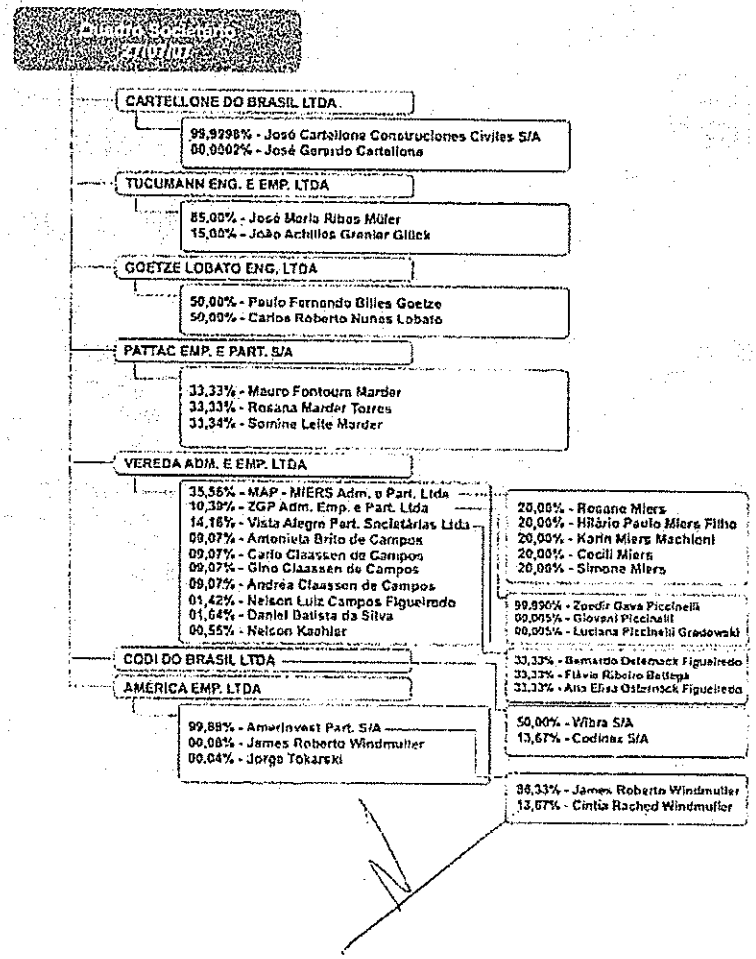
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 302

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

CAMINHOS DO PARANÁ



DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 304
Pág. 4

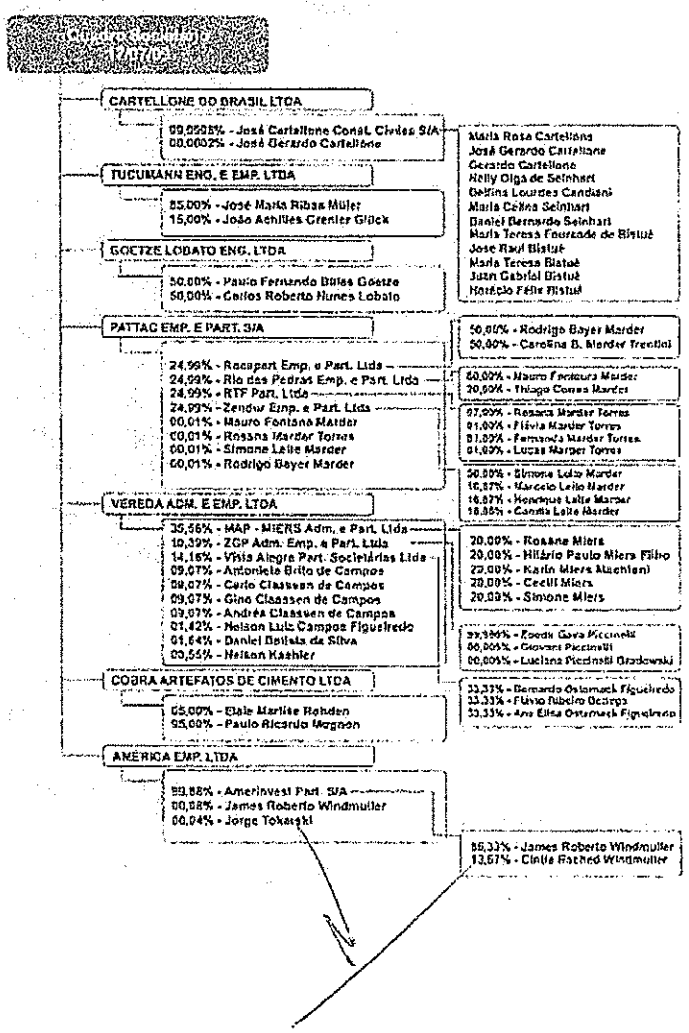
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 303

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

CAMINHOS DO PARANÁ



Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 305

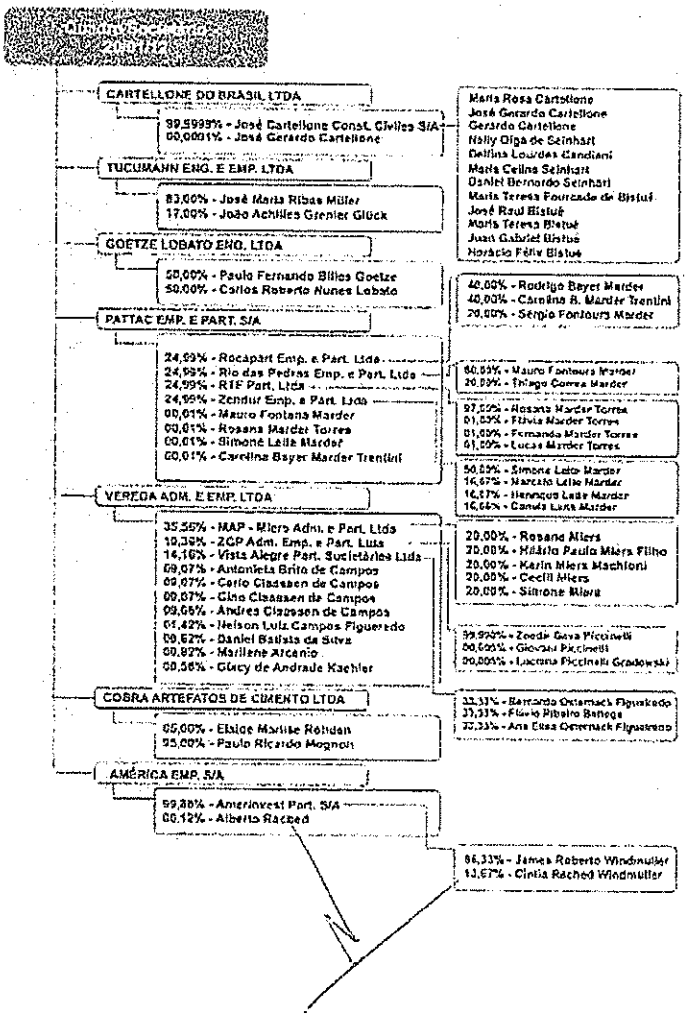
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 304

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

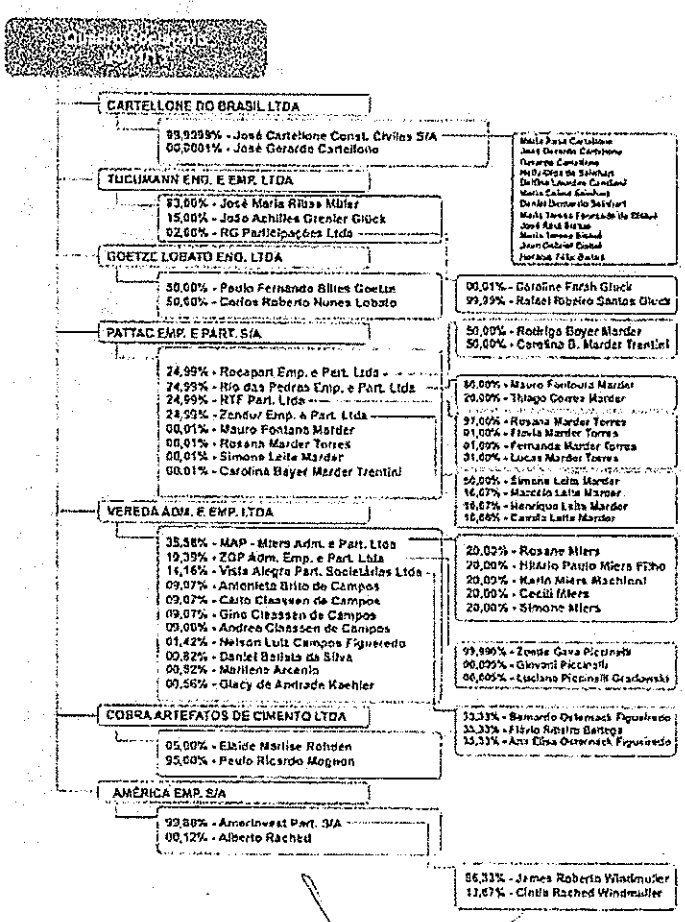
CAMINHOS DO PARANÁ



DIRETORIA LEGISL. Pág. 306
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 305
FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

CAMINHOS DO PARANÁ



Lote 5 – Concessionária Rodonorte:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 307

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 306

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODONORTE

Quadro Societário 03/11/97

- COMP. BRAS. DE PROJ. E OBRAS - CBPO
- CONST. CASTILHO DE PORTO ALEGRE S/A
- PEDRO AGUIAR DE FREITAS
- MARCOS LOMBELLO RODRIGUES
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT

RODONORTE

Quadro Societário 11/04/03

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- ROTAS CENTRAIS E PARTIC. S/A
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MANOEL AILTON SOARES DOS REIS
- RICARDO COUTINHO DE SENA
- CARLOS DE LOYOLA E SILVA
- PAULO DE TARSO CAMARGO OPICE
- JÚLIO CÉSAR BORGES
- PAULO ROBERTO R. GUEDES
- VILSON FLORES BUSNELLO

Construtora Castilho SA
BGPAR Ltda
André Loiferman
Aloisio Mifusi
Luis Carlos Carneiro
Toniollo Busnello SA
Humberto Cesar Busnello
Arno Mansueto Busnello
Vilson Flores Busnello
Wilson Flores Busnello
José Mario de Castilho

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 307
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 367
F.L.S.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODONORTE

Quadro Societário 01/09/03

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- ROTAS CENTRAIS E PARTIC. S/A
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- LÍBANO MIRANDA BARROSO
- ANTÔNIO LINHARES DA CUNHA
- CARLOS DE LOYOLA E SILVA
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- MÁRCIO JOSÉ BATISTA
- LEONARDO COUTO VIANNA
- VILSON FLORES BUSNELLO

- Construtora Castilho SA
- BCPAR Ltda
- André Loiferman
- Aloisio Milesi
- Luis Carlos Carneiro
- Toniollo Busnello SA
- Humberto Cesar Busnello
- Arno Mansueto Busnello
- Vilson Flores Busnello
- Wilson Flores Busnello
- José Mario de Castilho

RODONORTE

Quadro Societário 30/04/04

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- ROTAS CENTRAIS E PARTIC. S/A
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
- ANDRÉ LOIFERMAN
- MÁRCIO JOSÉ BATISTA
- LEONARDO COUTO VIANNA
- LÍBANO MIRANDA BARROSO

- Construtora Castilho SA
- BCPAR Ltda
- André Loiferman
- Aloisio Milesi
- Luis Carlos Carneiro
- Monteiro Bérico Participações SA
- Humberto Cesar Busnello
- Arno Mansueto Busnello
- Vilson Flores Busnello
- Wilson Flores Busnello
- José Mario de Castilho

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 309

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 308

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

RODONORTE

Quadro Societário 18/05/04

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- ROTAS CENTRAIS E PARTIC. S/A
- CESSE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
- ANDRÉ LOIFERMAN
- MÁRCIO JOSÉ BATISTA
- LEONARDO COUTO VIANNA
- RICARDO FROES ALVES FERREIRA
- FRANCISCO MANUEL R. PEREIRA MENDES

Construtora Castilho SA
BGPAR Ltda
André Loiferman
Aloísio Milesi
Luis Carlos Carneiro
Monteiro Bérico Participações SA
Humberto Cesar Busnello
Arno Mansueto Busnello
Vilson Flores Busnello
Wilson Flores Busnello
José Mario de Castilho

RODOMORTE

Quadro Societário 29/04/05

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- ROTAS CENTRAIS E PARTIC. S/A
- CESSE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
- CARLOS DE LOYOLA E SILVA
- MARCIO JOSÉ BATISTA
- LEONARDO COUTO VIANNA
- RICARDO FROES ALVES FERREIRA
- FRANCISCO MANUEL R. PEREIRA MENDES

Construtora Castilho SA
BGPAR Ltda
André Loiferman
Aloísio Milesi
Luis Carlos Carneiro
Monteiro Bérico Participações SA
Humberto Cesar Busnello
Arno Mansueto Busnello
Vilson Flores Busnello
Wilson Flores Busnello
José Mario de Castilho

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 340
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 309
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODOANEL NORTE

Quadro Societário
01/11/05

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
  - ROTAS CENTRAIS E PARTIC. S/A
    - Construtora Castilho SA
    - BGPAR Ltda
    - André Loiferman
    - Aloisio Milesi
    - Luis Carlos Carneiro
    - Monteiro Bórico Participações SA
    - Humberto Cesar Busnello
    - Arno Mansueto Busnello
    - Vilson Flores Busnello
    - Wilson Flores Busnello
    - José Mario de Castilho
  - CESBE S/A
    - 78,89% - J. Malucelli Adm. Partic. S/A
    - 06,00% - Celco Jacomel
    - 03,00% - Ernesto Sacarente Sobrinho
    - 03,00% - Juarez José Malucelli
    - 05,56% - Marcia Mello Malucelli
    - 01,85% - Mariana Mello Malucelli
    - 01,85% - Ricardo Mello Malucelli
    - 01,85% - Marco Mello Malucelli
    - 04,00% - João Francisco Bittencourt
  - PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
  - RENATO ALVES VALE
  - MASSAMI UYEDA JUNIOR
  - JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
  - CARLOS DE LOYOLA E SILVA
  - MARCIO JOSÉ BATISTA
  - LEONARDO COUTO VIANNA
  - ITALO ROPPA
  - ANTÔNIO LINHARES DA CUNHA

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 311

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 310

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODONORTE

Quadro Societário
16/10/06

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
- CARLOS DE LOYOLA E SILVA
- MARCIO JOSÉ BATISTA
- LEONARDO COUTO VIANNA
- ITALO ROPPA
- ANTÔNIO LINHARES DA CUNHA

Purunã Participações Ltda
Acir Laertes de Miranda
Alceu Souza de Araújo
Barbara Talamine Villas Boas
Bruno Moraes
Carlos de Loyola e Silva
Douglas Alney Vosgerau
Edmundo Talamine Filho
Eliane de Loyola e Silva Macedo
Eva de Costa Ferreira Loyola
Gastão de Loyola e Silva
Gilberto Luiz Caiglia
Heloisa de Loyola e Silva A. Fonseca
Isabel de Loyola e Silva
Luciana Munhoz da Cunha
Lúcia Maria Talamine Zaniolo
Manoel Affonso de Loyola e Silva
Marco Antônio Staus
Maria Luiza Talamine Caiglia
Mário Minoro Mysair
Mário Talamine
Murilo Talamine
Neucy Maria Talamine Costa
Nilda de Paolo Gonçalves
Odilon de Loyola e Silva
Odilon de Loyola e Silva Filho
Olyntho Elles Casali Filho
Otton Ferraz Neto
Pamela Talamine
Paulo Talamine Espinola

76,69% - J. Malucelli Adm. Partic. S/A
06,00% - Celso Jacomel
03,00% - Ernesto Sacorento Sobrinho
03,00% - Juarez José Malucelli
05,56% - Marcia Mello Malucelli
01,85% - Mariana Mello Malucelli
01,85% - Ricardo Mello Malucelli
01,85% - Marco Mello Malucelli
04,00% - João Francisco Bittencourt

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 310

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 311

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

RODONORTE

Quadro Societário
27/04/07

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
- CARLOS DE LOYOLA E SILVA
- MARCIO JOSÉ BATISTA
- RICARDO FROES ALVES FERREIRA
- ITALO ROPPA
- ANTÔNIO LINHARES DA CUNHA

Purumã Participações Ltda
Acir Laerles de Miranda
Alceu Souza de Araújo
Barbara Talamine Villas Boas
Bruno Moraes
Carlos de Loyola e Silva
Douglas Alncy Vergerau
Edmundo Talamine Filho
Eliane de Loyola e Silva Macedo
Eva de Deus Ferreira Loyola
Gastão de Loyola e Silva
Gilberto Luiz Caiglia
Heloisa de Loyola e Silva A. Fonseca
Isabel de Loyola e Silva
Luciana Munhoz da Cunha
Lúcia Maria Talamine Zanfelo
Manoel Affonso de Loyola e Silva
Marco Antônio Staus
Maria Luiza Talamine Caiglia
Mário Minoro Mysoir
Mário Talamine
Murilo Talamine
Neucy Maria Talamine Costa
Nilda da Paolo Gonçalves
Odilon de Loyola e Silva
Odilon de Loyola e Silva Filho
Olyntho Elias Canali Filho
Otton Ferraz Neto
Pamela Talamine
Paulo Talamine Espinola

76,89% - J. Malucelli Adm. Partic. S/A
05,00% - Celso Jacomel
03,00% - Ernesto Sacarento Sobrinho
03,00% - Juarez José Malucelli
05,56% - Marcia Mello Malucelli
01,85% - Mariana Mello Malucelli
01,85% - Ricardo Mello Malucelli
01,85% - Marco Mello Malucelli
04,60% - João Francisco Bittencourt

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 313

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 312

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ROD. NORTE

Quadro Societário
25/01/08

COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	Pururuã Participações Ltda Acir Laertes de Miranda Alceu Souza de Araújo Barbara Talamino Villas Boas Bruno Moraes Carlos de Loyola e Silva Douglas Almy Vongerau Edmundo Talamino Filho Eliane de Loyola e Silva Macedo Eva de Deus Ferreira Loyola Gastão de Loyola e Silva Gilberto Luiz Caiglia Heloisa de Loyola e Silva A. Fonseca Isabel de Loyola e Silva Luciana Munhoz da Cunha Lúcia Maria Talamino Zaniolo Manoel Affonso de Loyola e Silva Marco Antônio Staus Maria Luiza Talamino Caiglia Mário Minoro Mysair Mário Talamino Murilo Talamino Neucy Maria Talamino Costa Nilda de Paolo Gonçalves Odilon de Loyola e Silva Odilon de Loyola e Silva Filho Olyntho Elias Casali Filho Otton Ferraz Neto Pamela Talamino Paulo Talamino Espinola
CESBE S/A	79,89% - J. Malucelli Adm. Partic. S/A 06,00% - Celso Jacomel 03,00% - Ernesto Sacarente Sobrinho 03,00% - Juarez José Malucelli 05,56% - Marcia Mello Malucelli 01,85% - Mariana Mello Malucelli 01,85% - Ricardo Mello Malucelli 01,85% - Marco Mello Malucelli 04,00% - João Francisco Bittencourt
PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A	
RENATO ALVES VALE	
MASSAMI UYEDA JUNIOR	
JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT	
CARLOS DE LOYOLA E SILVA	
MARCIO JOSÉ BATISTA	
ARTHUR FIOTTO FILHO	
ÍTALO ROPPA	
ANTÔNIO LINHARES DA CUNHA	

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 314

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 313

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODONORTE

Quadro Societário
29/04/08

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A
- RENATO ALVES VALE
- MASSAMI UYEDA JUNIOR
- JOÃO FRANCISCO BITTENCOURT
- CARLOS DE LOYOLA E SILVA
- MARCIO JOSÉ BATISTA
- LEONARDO COUTO VIANNA
- ÍTALO ROPPA
- ANTÔNIO LINHARES DA CUNHA

Paruná Participações Ltda
Acir Lacerda de Miranda
Alcou Souza de Araújo
Barbara Talamine Villas Boas
Bruno Moraes
Carlos de Loyola e Silva
Douglas Almoy Votgersu
Edmundo Talamine Filho
Eliane da Loyola e Silva Macedo
Eva da Doua Ferreira Loyola
Gastão de Loyola e Silva
Gilberto Luiz Caiglia
Heloísa de Loyola e Silva A. Fonseca
Isabel de Loyola e Silva
Luciano Munhoz da Cunha
Lúcia Maria Talamine Zaniolo
Manoel Affonso de Loyola e Silva
Marco Antônio Staut
Maria Luiza Talamine Caiglia
Mário Minoro Mysair
Mário Talamine
Murilo Talamine
Neucy Maria Talamine Costa
Nilda de Paolo Gonçalves
Odilon de Loyola e Silva
Odilon de Loyola e Silva Filho
Olyntho Elles Casali Filho
Otton Ferraz Neto
Pamela Talamine
Paulo Talamine Espinola

78,89% - J. Malucelli Adm. Partic. S/A
06,00% - Celso Jacomel
03,00% - Ernesto Sacramento Sobrinho
03,00% - Juarez José Malucelli
05,56% - Marcia Mello Malucelli
01,85% - Mariana Mello Malucelli
01,85% - Ricardo Mello Malucelli
01,85% - Marco Mello Malucelli
04,00% - João Francisco Bittencourt

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 315

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 314

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODONORTE

Quadro Societário
04/09/08

- COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS
- CESBE S/A
- PORTO DE CIMA CONCESSÕES S/A

Purunã Participações Ltda
Acir Laertes de Miranda
Alceu Souza de Araújo
Barbara Talamine Villas Boas
Bruno Moraes
Carlos de Loyola e Silva
Douglas Airey Vosgerau
Edmundo Talamine Filho
Eliane de Loyola e Silva Macedo
Eva de Deus Ferreira Loyola
Gastão de Loyola e Silva
Gilberto Luiz Caiglia
Heloisa de Loyola e Silva A. Fonseca
Izabel de Loyola e Silva
Luciana Munhoz da Cunha
Lúcia Maria Talamine Zaniolo
Manoel Affonso de Loyola e Silva
Marco Antônio Staus
Maria Luiza Talamine Caiglia
Mário Minoro Mysair
Mário Talamine
Murilo Talamine
Neucy Maria Talamine Costa
Nilda de Paolo Gonçalves
Odilon de Loyola e Silva
Odilon de Loyola e Silva Filho
Olyntho Elias Cassil Filho
Otton Ferraz Neto
Pamela Talamine
Paulo Talamine Espinola

78,89% - J. Malucelli Adm. Partic. S/A
05,00% - Celso Jacomel
03,00% - Ernesto Sacorente Sobrinho
03,00% - Juarez José Malucelli
05,56% - Marcia Mello Malucelli
01,85% - Mariana Mello Malucelli
01,85% - Ricardo Mello Malucelli
01,85% - Marco Mello Malucelli
04,00% - João Francisco Bittencourt

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 316

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 315

F.L.S.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

RODONORTE

Quadro Societário
22/10/10

COMP. DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	Paruná Participações Ltda Acir Laertes de Miranda Alceu Souza de Araújo Barbara Talamino Villas Boas Bruno Moraes Carlos de Loyola e Silva Douglas Airey Vosgerau Edmundo Talamino Filho Eliane de Loyola e Silva Macedo Eva de Deus Ferreira Loyola Gastão de Loyola e Silva Gilberto Luiz Caiglia Heloisa de Loyola e Silva A. Fonseca Isabel de Loyola e Silva Luciana Munhoz da Cunha Lúcia Maria Talamino Zanlolo Manoel Alfonso de Loyola e Silva Marco Antônio Staus Maria Luiza Talamino Caiglia Mário Minoro Mysair Mário Talamino Murilo Talamino Neucy Maria Talamino Costa Nilda de Paulo Gonçalves Odilon de Loyola e Silva Odilon de Loyola e Silva Filho Olyntho Elias Casoli Filho Olton Ferraz Neto Pamela Talamino Paulo Talamino Espinola
CESBE S/A	
J. MALUCELLI CONCESSÕES S/A	

Antiga Porto do Cima

Diário Oficial Certificado Digitalmente

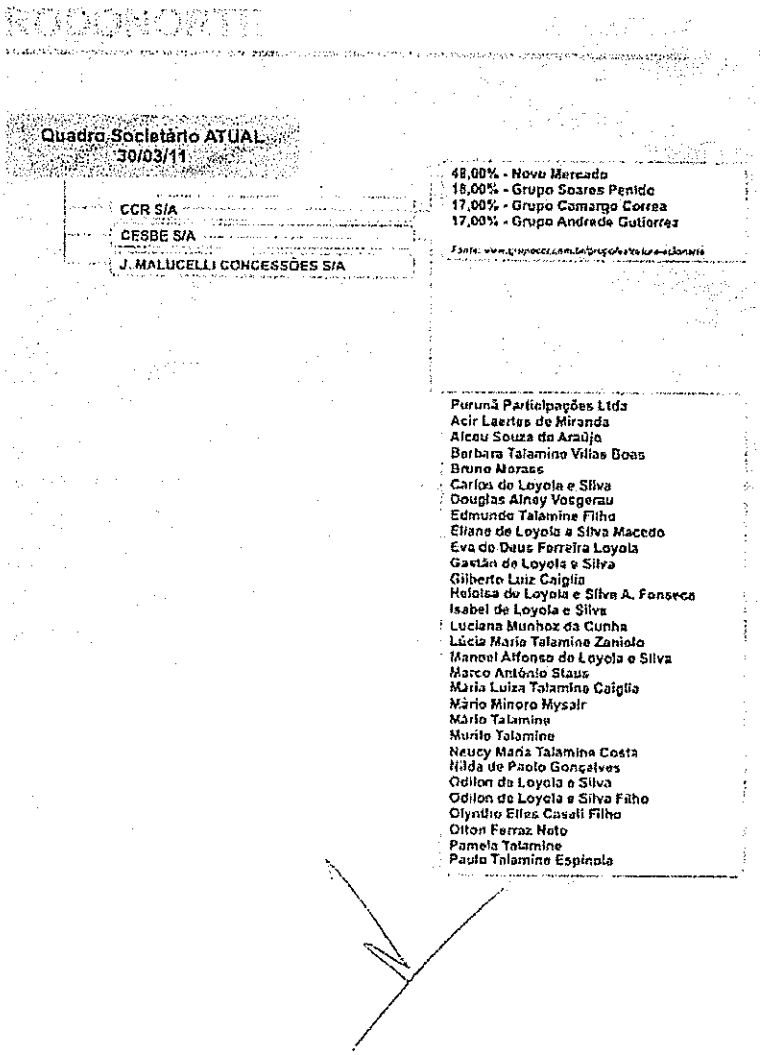
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 317

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 316

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL



Lote 6 – Concessionária Ecovia:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 318
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 317
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário 21/09/97

- PRIMAV CONST. E COM. LTDA
- PEDRO BELTRÃO FRALETTI
- MARCELINO RAFART DE SERAS
- MARCO ANTÔNIO CASSOU

PRIMAV CONST. E COM. LTDA:
- C.R. Almeida S/A - Eng. e Construções
- Participare - Adm. e Partic. Ltda
- Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda

PEDRO BELTRÃO FRALETTI:
- Cecília do Rego Almeida
- Henrique do Rego Almeida

ECOVIA

Quadro Societário 21/09/98

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALLES CUBIERTAS S/A
- POLLEDO S/A - POLIETRAL EMPREITEIRA E FINANCEIRA
- CONST. SANCHES TRIPILONI LTDA
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES

IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A:
- Arthur Souto Maior Filizzola
- Máximo Pinheiro Lima Junior
- Sérgio de Oliveira Ribas
- Serra Negra Florestal Ltda

ECOVIA

Quadro Societário 18/10/00

- PRIMAV CONST. E COM. LTDA
- PEDRO BELTRÃO FRALETTI
- MARCELINO RAFART DE SERAS
- MARCO ANTÔNIO CASSOU
- GILSON HILBERT

PRIMAV CONST. E COM. LTDA:
- C.R. Almeida S/A - Eng. e Construções
- Participare - Adm. e Partic. Ltda
- Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda

PEDRO BELTRÃO FRALETTI:
- Cecília do Rego Almeida
- Henrique do Rego Almeida

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 319
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 318
FLS
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário 17/10/00

- PRIMAV CONST. E COM. LTDA
- PEDRO BELTRÃO FRALETTI
- MARCELINO RAFART DE SERAS
- GILSON HILBERT

C.R. Almeida S/A - Eng. e Construções
Participare - Adm. e Partic. Ltda
Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda

Cecílio do Rego Almeida
Henrique do Rego Almeida

ECOVIA

Quadro Societário 12/01/01

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- CONSTRUTORA TRIUNFO LTDA
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS S/A
- POLLEDO S/A - SOCIEDAD CONSTRUCTORA E INMOBILIARIA
- CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO
- ARGEU MÁRIO CEBOLA
- HENRIQUE QUINTÃO FEDERICI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- BENEDICTO WILSON DO NASCIMENTO JR
- LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA
- JOSÉ LUIS RIVET
- JOSÉ ANTÔNIO ARAÚJO FERNANDES

Arthur Souto Maior Filizzola
Máximo Pinheiro Lima Junior
Sérgio de Oliveira Ribas

33,33% - Paulo Francisco Tripoloni
33,33% - Antônio Sanches
33,33% - João Sanches Junqueira

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 320

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 319

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário 26/04/01

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS
- GRUPO ACCIONA S/A
- NECSO ENTRECANALLES CUBIERTAS S/A
- POLLEDO S/A - INDUSTRIAL CONSTRUTORA E FINANCEIRA
- CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES
- ARGEU MÁRIO CEBOLA
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- HENRIQUE QUINTÃO FEDERICI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- BENEDICTO WILSON DO NASCIMENTO JR
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DIÁZ
- SANTIAGO CRESPO
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO
- LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA
- JOSÉ LUIS RIVET
- JOSÉ ANTÔNIO ARAÚJO FERNANDES

Arthur Souto Maior Filizzola
Máximo Pinheiro Lima Junior
Sérgio de Oliveira Ribas

33,33% - Paulo Francisco Tripoloni
33,33% - Antônio Sanches
33,33% - João Sanches Junqueira

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 321

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 320
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário 25/04/03

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A — Arthur Souto Maior Filizzola; Máximo Pinheiro Lima Junior; Sérgio de Oliveira Ribas
- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS
- ACCIONA DO BRASIL LTDA
- POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA
- CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA — 33,33% - Paulo Francisco Tripoloni; 33,33% - Antônio Sanches; 33,33% - João Sanches Junqueira
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- AYRTON RUY GIUBLIN FILHO
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- MÁXIMO PINHEIRO LIMA JUNIOR
- WILSON DE ANDRADE MEISTER
- JOÃO VILLAR GARCIA
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DIÁZ
- WENCESLAO MACHIN RODRIGUEZ
- LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA
- JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI
- JOSÉ LUIS RIVET
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO
- ANDRÉ TRIPOLONI

ECOVIA

Quadro Societário 31/07/03

- PRIMAV CONST. E COM. LTDA — C R. Almeida S/A - Eng. e Construções; Participare - Adm. e Partic. Ltda; Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda
- PEDRO BELTRÃO FRALETTI
- MÁSSIMO VILLA
- MARCO ANTÔNIO CASSOU — Cecília do Rego Almeida; Henrique do Rego Almeida
- DIEGO BELTRAN SAVINO
- JOÃO ALBERTO GOMEZ BERNACCHIO
- ADHEMAR RODRIGUES ALVES

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 323

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 321

ECOVIA

Quadro Societário
20/11/13

IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A	Arthur Souto Maior Fillzzola Máximo Pinheiro Lima Junior Sérgio de Oliveira Ribas
TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS	
ACCIONA DO BRASIL LTDA	
POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA	
CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA	33,33% - Paulo Francisco Tripoloni 33,33% - Antônio Sanches 33,33% - João Sanches Junqueira
CONEVILLE SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES	
SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS	
AYRTON RUY GIUBLIN FILHO	
LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO	
ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ	
MÁXIMO PINHEIRO LIMA JUNIOR	
WILSON DE ANDRADE MEISTER	
JOÃO VILLAR GARCIA	
CARLO ALBERTO BOTTARELLI	
JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DÍAZ	
WENCESLAO MACHIN RODRIGUEZ	
LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA	
JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI	
JOSÉ LUIS RIVET	
MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO	
ANDRÉ TRIPOLONI	
FÁBIO LUIS DOS SANTOS	

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
323
Pag. 4

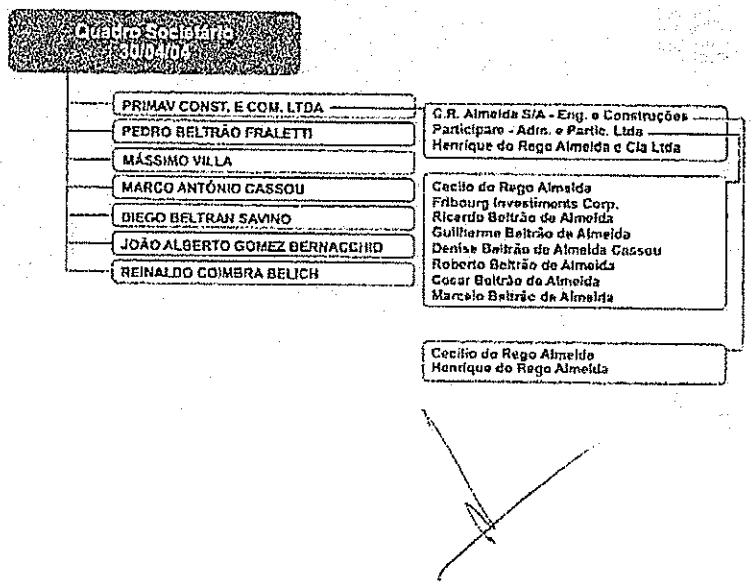
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 322

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA



DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 324

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 323

FLS.
CPI PEDÁGIO

ECOVIA

Quadro Societário 15/06/04

- IVAI ENGENHARIA DE OBRAS S/A — Arthur Souto Maior Filizzola; Máximo Pinheiro Lima Junior; Sérgio de Oliveira Ribas
- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS
- ACCIONA DO BRASIL LTDA
- POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA
- CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA — 33,33% - Paulo Francisco Tripoloni; 33,33% - Antônio Sanches; 33,33% - João Sanches Junqueira
- CONEVILLE SERVIÇOS E CONSTRUÇÕES
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- AYRTON RUY GIUBLIN FILHO
- WILSON DE ANDRADE MEISTER
- MÁXIMO PINHEIRO LIMA JUNIOR
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DIÁZ
- MANUEL HERNANDEZ RODRIGUEZ
- FÁBIO LUIS DOS SANTOS
- VALÉRIA NEVES DE ALMEIDA
- JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO
- ANDRÉ TRIPOLONI
- LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA
- JOSÉ LUIS RIVET

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 325

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 324

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário Atualizado

- IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A
  - Arthur Souto Maior Filizzola
  - Máximo Pinheiro Lima Junior
  - Sérgio de Oliveira Ribas
- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS
- ACCIONA DO BRASIL LTDA
- POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA
- CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA
  - 33,33% - Paulo Francisco Tripoloni
  - 33,33% - Antônio Sanches
  - 33,33% - João Sanches Junqueira
- ENGEPASA INFRAESTRUTURA LTDA
- SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS
- AYRTON RUY GIUBLIN FILHO
- WILSON DE ANDRADE MEISTER
- MÁXIMO PINHEIRO LIMA JUNIOR
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- JOÃO VILLAR GARCIA
- JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DIÁZ
- MANUEL HERNANDEZ RODRIGUEZ
- FÁBIO LUIS DOS SANTOS
- VALÉRIA NEVES DE ALMEIDA
- JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO
- ANDRÉ TRIPOLONI
- JOSE LUIS RIVET

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 326

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 325

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário 2ª Fase

IVAÍ ENGENHARIA DE OBRAS S/A	Arthur Souto Maior Filizzola Máximo Pinheiro Lima Junior Sérgio de Oliveira Ribas
TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS	
ACCIONA DO BRASIL LTDA	
POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA	
CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA	33,33% - Paulo Francisco Tripoloni 33,33% - Antônio Sanches 33,33% - João Sanches Junqueira
ENGEPASA INFRAESTRUTURA LTDA	
SÉRGIO DE OLIVEIRA RIBAS	
AYRTON RUY GIUBLIN FILHO	
WILSON DE ANDRADE MEISTER	
MÁXIMO PINHEIRO LIMA JUNIOR	
CARLO ALBERTO BOTTARELLI	
JOÃO VILLAR GARCIA	
JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DIÁZ	
MANUEL HERNANDEZ RODRIGUEZ	
FÁBIO LUIS DOS SANTOS	
VALÉRIA NEVES DE ALMEIDA	
JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI	
MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO	
ANDRÉ TRIPOLONI	
LUIZ CLÁUDIO DE ANDRADE BRAGA	
JOÃO CARLOS MINGRONE BRUNO	

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 327

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 326

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ECOVIA

Quadro Societário 30/01/07

- PRIMAV CONST. E COM. LTDA
- MARCELINO RAFART DE SERAS
- FEDERICO BOTTO
- MARCELO GUIDOTTI
- PAULO AUGUSTO FRANZINE

C.R. Almeida S/A - Eng. e Construções
Participare - Atim. e Partic. Ltda
Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda

Cecilio do Rego Almeida
Fribourg Investiments Corp.
Ricardo Beltrão de Almeida
Guilherme Beltrão de Almeida
Denise Beltrão de Almeida Cassou
Roberto Beltrão de Almeida
Cesar Beltrão de Almeida
Marcelo Beltrão de Almeida

Cecilio do Rego Almeida
Henrique do Rego Almeida

ECOVIA

Quadro Societário 18/04/07

- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS
- ACCIONA DO BRASIL LTDA
- POLLEDO DO BRASIL SERV. CONST. LTDA
- CONST. SANCHES TRIPOLONI LTDA
- ENGEPASA INFRAESTRUTURA LTDA
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- JOÃO VILLAR GARCIA
- JOAQUIM EDUARDO GÓMEZ DIÁZ
- RICARDO RUBEN RIOS
- FÁBIO LUIS DOS SANTOS
- VALÉRIA NEVES DE ALMEIDA
- JOSÉ FERNANDO RELA MUSIANI
- JOÃO CARLOS MINGRONE BRUNO
- MANOEL CARLOS DE LIMA ROSSITO
- ANDRÉ TRIPOLONI

33,33% - Paulo Francisco Tripoloni
33,33% - Antônio Sanches
33,33% - João Sanches Junqueira

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 326
Pag. 4

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 327
FLS.
CPI PEDÁGIO

ECOVIA

Quadro Societário 21/11/07

- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS S/A
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI

ECOVIA

Quadro Societário 29/12/08

- PRIMAV CONST. E COM. LTDA
  - C.R. Almeida S/A - Eng. e Construções
  - Participaro - Adm. e Partic. Ltda
  - Henrique do Rego Almeida e Cia Ltda
    - Cecilio do Rego Almeida
    - Fribourg Investiments Corp.
    - Ricardo Beltrão de Almeida
    - Guilhamie Beltrão de Almeida
    - Denise Beltrão de Almeida Cassou
    - Roberto Beltrão de Almeida
    - Cesar Beltrão de Almeida
    - Marcelo Beltrão de Almeida
  - Cecilio do Rego Almeida
  - Henrique do Rego Almeida
- MARCELINO RAFART DE SERAS
- FEDERICO BOTTO
- MARCELO GUIDOTTI
- ROBERTO KOITI NAKAGOME

ECOVIA

Quadro Societário 15/04/09

- TRIUNFO PART. E INVESTIMENTOS S/A
- LUIZ FERNANDO WOLFF DE CARVALHO
- CARLO ALBERTO BOTTARELLI
- ANTÔNIO JOSÉ M. F. DE QUEIROZ
- SANDRO ANTÔNIO DE LIMA
- JOÃO VILLAR GARCIA

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 329 4

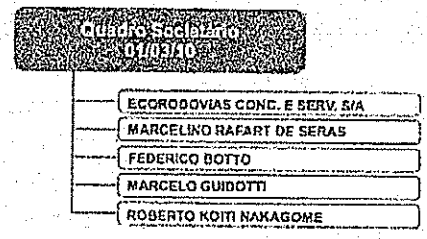
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 328

FLS. CPI PEDÁGIO

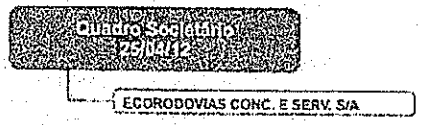
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

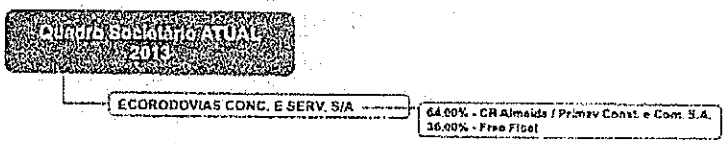
ECOVIA



ECOVIA



ECOVIA



Eis aqui, portanto, mais um avanço desta CPI, que pela primeira vez apresenta para toda a sociedade paranaense os verdadeiros donos do pedágio.

É, portanto, no contexto geral das cláusulas contratuais descritas e ainda de suas alterações que se pode avaliar, devidamente, a regularidade da execução

DIRETORIA LEGISLATIVA
330
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 329

FLS.
CPI PEDÁGIO

dos contratos, o que se passa a fazer, ressaltando, desde já, que este é o modelo inicial com as suas modificações através de aditivos. O modelo é legal, apesar de polêmico. Tentou-se anula-lo judicialmente. O Poder Judiciário, até agora, jamais declarou a nulidade dos contratos ou dos aditivos, vindo a aplicalos em todos os processos e discussões. Igualmente as demais CPIs, como se demonstrou anteriormente, reconheceram a legitimidade do modelo e dos contratos (sendo certo que, juridicamente, não ocorreram modificações contratuais desde as duas últimas CPIs). Pode-se achar o modelo de concessão de rodovias implantado no Paraná ruim ou caro, mas não é ilegal ou inconstitucional. Essa ideia de que o modelo é ruim, mas é legitimo, foi repisada várias vezes, por vários depoentes, e será, em seguida, objeto de análise.

3.4. As principais denúncias e irregularidades que ensejaram a abertura da CPI e as denúncias aparecidas no decorrer da CPI a partir dos depoimentos

Neste contexto de formação contratual, inclusão de aditivos e desenvolvimento da execução dos contratos, é que se desenrolaram denúncias, dúvidas e uma imensa gama de demandas judiciais.

As denúncias ou irregularidades apontadas, inicialmente, como objeto de investigação da CPI foram as seguintes:

a) Suspeita de ilegalidade dos contratos e, após, dos aditivos;
b) Suspeita de ilegalidade ou irregularidade na execução dos contratos
c) Má qualidade na prestação dos serviços
d) Más condições de preservação e manutenção das vias
e) Omissão e/ou atraso na realização de obras
f) Desproporção entre investimentos realizados e valores arrecadados como receita de pedágio

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 331 Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 330

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Os itens "c" e "d" foram objeto de investigação específica por esta CPI, inclusive com reclamações nos serviços de ambulância e guinchos.

No decorrer da CPI, a partir dos depoimentos, foram surgindo as seguintes novas denúncias que constituíam fatos conexos e acabaram sendo objeto da presente investigação também:

G. A questão da legalidade dos contratos e aditivos

H. A questão da desproporção entre investimentos realizados e valores arrecadados como receita de pedágio

I. A questão da existência de eventual fraude no sistema de contagem dos eixos, que gera reflexo no equilíbrio econômico-financeiro e na arrecadação de ISS

J. A questão da existência de eventual fraude/lavagem de dinheiro operacionalizada através de contratação superfaturada de empresas terceirizadas, inclusive consultorias de empresa controladora por controlada.

K. A questão da existência de eventual fraude contábil

L. A questão da ilegalidade na troca do contorno de Ponta Grossa e da "ligação" Piraí-Jaguariaíva por apenas 11 quilômetros de ligação do contorno de Campo Largo e a vinculada irregularidade na construção e valor da obra do contorno de Campo Largo.

M.A questão do relatório do Tribunal de Contas da União, suas conclusões e descumprimento.

N. A questão do relatório do TCE sobre a Ecocataratas

O. Análise dos estudos da FIPE e da FIA em relação à eventual existência de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de pedágio "em favor" do Estado do Paraná

P. A questão da ilegalidade no sistema de contagem, cobrança e pagamento de impostos do Via Fácil/Sem Parar.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 330

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 331
FLS.
CPI PEDÁGIO

Q. A questão do valor do pedágio, indicado como um dos mais elevados do mundo.

R. A denúncia sobre o elevado número de óbitos nas rodovias

S. A questão do suposto descumprimento de obrigação contratual de duplicação integral do anel de integração

T. Análise do relatório do Engenheiro Larocca Junior

U. A questão do acordo de suspensão da tramitação das medidas judiciais entre Estado do Paraná e Concessionárias.

V. Os problemas envolvendo o pedágio em Jacarezinho: divisão da cidade, licenciamento ambiental e distribuição de passes

W. O problema da inexistência de fiscalização adequada da Receita Federal nas praças de pedágio e da não emissão de cupom fiscal

X. As questões atinentes com a inexistência ou ineficiência da fiscalização do DER e a eventual transferência das atribuições para o DNIT ou ANTT Y.

Análise da questão da TIR e do vale pedágio.

Z. Outras questões que emergiram no transcorrer da CPI e abaixo enfrentadas.

4. Análise das denúncias a partir dos depoimentos e documentos obtidos pela CPI

4.1. A questão da legalidade dos contratos e aditivos

Um dos aspectos que justificou a instalação desta Comissão Parlamentar de Inquérito foi a demanda de perquirição em relação à legalidade dos contratos de concessão do Anel de Integração do Paraná.

Inicialmente, antes do desenvolvimento das atividades de investigação, principalmente por decorrência da política de reserva de informações que era praticada no Estado Paraná, pouco se sabia, claramente, sobre tais contratos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 4

FLS
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 332

Ademais, as especificidades técnicas e grande complexidade envolvida na questão dificultavam a compreensão de inúmeros aspectos ligados ao Programa de Exploração das Rodovias.

Na medida em que as investigações foram evoluindo, foi possível perceber que o debate em relação à legalidade dos contratos originários ficou em segundo plano. Como ficará mais claro adiante, quase todos reconheceram que os documentos de concessão originários são legítimos, embora politicamente ruins, eis que as tarifas seriam elevadas, o retorno ao Estado do Paraná seria ínfimo e os investimentos desproporcionais em relação à arrecadação. Este quadro, todavia, modifica-se a partir dos diversos aditivos e, em relação a eles os questionamento são maiores.

Nesta linha, desde a oitiva do Sr. Paulinho Dalmaz e do Sr. Mauricio Ferrante, bem como do ilustre representante do Ministério Público Federal Dr. Oswaldo Sowek e outros depoentes, começou a se delinear um quadro em que a legalidade dos contratos originários sempre aparecia em segundo plano. Afirmou-se que os contratos originários eram ruins, caros, mas nunca ilegais. Questionou-se, igualmente, a composição societária das empresas/consórcios. Neste sentido, outros depoimentos e documentos apontaram que os contratos, assim como os procedimentos de licitação, desenvolveram-se de acordo com o ordenamento jurídico e marco regulatório aplicáveis.

Note-se que o Sr. Rogério Tizzot, indagado sobre a legalidade dos contratos, também não informou qualquer reserva. Assim foi de depoimento em depoimento. Criticava-se os contratos. Afirmava-se que eram ruins. Defendiam a necessidade de investigação. Contudo, sempre que se perguntava se existia concretamente alguma ilegalidade nos contratos, a resposta era invariavelmente "não". Isso ficou muito claro, também, na manifestação da Procuradora Maria Cecília Delisi Rosa Pereira, que ao ser indagada diretamente sobre ter

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 334

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 333

FLS
CPI PEDÁGIO

encontrado alguma ilegalidade ou crime nas investigações que fez no âmbito do Ministério Público respondeu não ter constatado qualquer ilegalidade ou crime.

A questão da legalidade dos contratos e aditivos, no contexto desta CPI, ainda pode ser confirmada na medida em que as ações judiciais em curso até o momento não possuem qualquer decisão declarando nulidade dos termos contratuais. Em todas as demandas o Judiciário vem aplicando o contrato e seus aditivos em toda a sua plenitude.

A análise dos aspectos técnicos de engenharia e de economia que revestiam de certo mistério os contratos de concessão, de idêntica maneira foi levada a efeito e os conceitos foram elucidados.

Nesta linha confirmou-se a existência, nos contratos originais, de cláusula econômico-financeira adequada, o mecanismo de composição das tarifas conforme índices aceitáveis na época, bem como todos os aspectos formais relevantes, como as fórmulas de reajuste, índices aplicados, cumprimento e execução do Programa de Exploração e os riscos assumidos pelas concessionárias.

De idêntica maneira, as duas CPIs precedentes que investigaram os contratos nesta Assembleia Legislativa concluíram, como já se afirmou, pela legalidade dos contratos.

Apesar disso, uma coisa é o contrato ser legal. Outra coisa diversa é ele refletir os atuais interesses do povo do Paraná. Muitos depoentes, nesta linha, chamaram a atenção para o fato de que os contratos originários, legítimos, foram desnaturados e tornaram-se questionáveis a partir da assinatura de uma série de aditivos com as diversas concessionárias, tanto no decorrer do Governo Jaime Lerner quanto do Governo Roberto Requião. Referidos aditivos teriam desnaturado os contratos iniciais, desonerando as concessionárias de obras,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 335

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 334

alterando prazos e quebrando o equilíbrio econômico-financeiro da relação jurídica, sem contudo ensejar redução significativa das tarifas do pedágio.

Então, foram deflagradas inúmeras demandas judiciais debatendo, especificamente, a aplicação de reajustes, a legitimidade dos aditivos.

Apontou-se, em denúncias formuladas perante esta CPI, que os aditivos suprimiram e/ou adiaram obras, desoneraram as concessionárias de diversas obrigações, quebraram o equilíbrio econômico-financeiro tornando os contratos eventualmente mais benéficos às concessionárias, acrescentaram tributo (CPMF) na composição tarifária e que, mesmo após revogado o tributo, o seu valor continua na fórmula de definição do preço (o que gera um incremento indireto da tarifa). Tudo isso já foi anteriormente apontado neste relatório, no item que trata do histórico contratual com ênfase nos aditivos.

Cabe lembrar que grande parte dessas questões está em discussão judicial, como já foi dito. Existe uma série de medidas, inicialmente, propostas pelas concessionárias em face do Estado do Paraná, e/ou União Federal. O início das demandas se reporta ao Governo Jaime Lerner. Conforme denúncias e informações obtidas por esta CPI, teria o Governador Jaime Lerner determinado uma redução de 50% (cinquenta por cento) no valor das tarifas objetivando buscar a reeleição ao Governo do Estado. Esta redução unilateral de tarifas, evidentemente, forçou as diversas concessionárias a ingressarem com medidas judiciais buscando o reequilíbrio econômico financeiro dos contratos. E foi no contexto desses debates judiciais que emergiram diversos acordos no âmbito processual que deram origem aos aditivos contratuais. Ou seja, todos os aditivos apontados como perniciosos para sociedade paranaense foram frutos de acordos firmados entre o Estado do Paraná, com chancela governamental, e as concessionárias, devidamente homologados pelo Poder Judiciário, em demandas em que o escopo era a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quebrado após a redução das tarifas pelo Governador Jaime Lerner.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 336

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 335

FLS. 70
CPI PEDÁGIO

Já no Governo Requião, dezenas de ações foram ajuizadas pelas Concessionárias para que fossem implementados os reajustes anuais das tarifas de pedágio, previstas nos contratos.

A seguir temos uma relação das principais ações judiciais que estão em tramitação no Poder Judiciário e que discutem questões dos contratos de concessão de rodovias onde são partes as Concessionárias, e os diversos órgãos do Poder Público, como o próprio Estado do Paraná, o DER-PR, a União Federal, a ANTT entre outros.

BREVE RESUMO DAS PRINCIPAIS DEMANDAS JUDICIAIS ENVOLVENDO AS CONCESSIONÁRIAS DE PEDÁGIO

1 – Ação de Nulidade dos Aditivos Contratuais

Processo no. 2005.70.00.007929-7

2ª Vara Federal de Curitiba

Autor: Estado do Paraná e DER/PR Réu:

Econorte e outros

Objeto: A ação tem por objeto anular os termos aditivos ao contrato de concessão (2000 e 2002), cujos aditivos reequilibraram os respectivos contratos

2 – Ação Popular

Processo no. 2000.70.00.007377-7

9ª. Vara Federal de Curitiba

Autor: Ademir Bier e outros

Réu: Viapar e outros

Objeto: Inconstitucionalidade da cobrança de pedágio

3 – Ação Ordinária

Processo no. 2003.70.00.010436-2

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 334

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 336

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

9ª. Vara Federal de Curitiba

Autor: Rodonorte e outros

Réu: União, Estado do Paraná, DNIT, ANTT e DER/PR Objeto:

Legalidade da concessão, direito ao reajuste.

4 – Ação Civil Pública

Processo no. 608/2008

15ª. Vara Cível

Autor: PROCON-PR e outros

Réu: Caminhos do Paraná e outros

Objeto: Indisponibilidade de alternativa de meio de pagamento da tarifa de pedágio

5 – Ação Ordinária

Processo no. 2003.70.00.039544-0

3ª. Vara Federal de Curitiba

Autor: Ecovia e outros

Réu: União e outros

Objeto: Ilegalidade da Comissão de Auditoria Avaliação para fins de Encampação

6 – Ação Ordinária

Processo no. 33470/0000

3ª. Vara Fazenda Publica de Curitiba

Autor: Econorte e outros

Réu: Estado do Paraná, DER/PR e outros

Objeto: Prestação de Contas quanto a multas arrecadadas

7 – Ação Ordinaria

Processo no. 2003.70.00.041287-1

3ª. Vara Federal de Curitiba

Autor: Viapar e outros

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 338
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 337

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Réu: Estado do Parana, DER/PR e outros
Objeto: Impedir a Encampação

8 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.34.00.003978-0
16ª. Vara Federal de Brasília
Autor: Econorte e outros
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Desapropriação

9 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.34.00.005884-8
16ª. Vara Federal de Brasília
Autor: Viapar e Ecovia
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Caducidade – Impugnação do rito e membros da comissão

10 – Ação Civil Pública
Processo 99.00.27243-9
3ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Ministério Público Federal
Réu: Rodonorte e outros
Objeto: Inconstitucionalidade da cobrança – Inexistência de via alternativa

11 - Ação Civil Pública
Processo no. 1999.70.09.003001-0
1ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Ministério Público Federal
Réu: Rodonorte e outros
Objeto: Inconstitucionalidade da cobrança – Inexistência de via alternativa

12 – Ação Ordinária

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 339

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 338

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

Processo no. 2003.34.00.028.316-4

20ª Vara Federal de Brasília

Autor: Rodonorte

Réus: União Federal, Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), Estado do Paraná e Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER-PR)

Objeto: a demanda tem por objetivo condenar o Estado do Paraná e o DER a se absterem de efetivar a encampação do contrato de concessão de rodovias e trechos rodoviários celebrado com a Rodonorte sem a anuência dos demais entes participantes da avença e do convênio (União Federal e DNIT).

13 - Decreto expropriatório

Processo. n. 2004.34.00.001399-6

2ª Vara Federal de Brasília

Autores: Rodonorte e outros
Réus: União Federal, Estado do Paraná e outros

Objeto: invalidar o decreto estadual expropriatório n. 2.462/2004.

14 – Ações Ordinárias

Autor: Rodonorte

Réu: União, Estado do Paraná e outros

Processo n. 2002.7.00.077710-8

5ª. Vara Federal de Curitiba-PR

Objeto: Reajuste 2002

Processo n. 2003.70.00.081582-5

9ª. Vara Federal de Curitiba-PR

Objeto: Reajuste 2003

Processo n. 2004.70.00.040791-0

5ª. Vara Federal de Curitiba – PR

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 340 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 339

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

Objeto: Reajuste 2004

Processo n. 2005.70.00.034003-0
7ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2005

Processo n. 2006.70.00.030718-3
3ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2006

Processo n. 2007.70.00.032494-0
4ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2007

Processo n. 2008.70.00.0269294
6º. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2008

Processo n. 2009.70.00.029696-4
2ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2009

Processo n. 5022179-88.2010.404.7000
3ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2010

15 – Ação Ordinária
Processo n.: 2005.34.00.024361-3
4º Vara Federal – Justiça Federal – Comarca de Brasília
Autor: Rodonorte
Réu: União, Estado do Paraná e outros

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 341
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 340
FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Objeto: a demanda tem por objetivo declarar a inexistência das infrações lavradas nos invocadas pelos Autos de Infração e de Imposição de Multa nn. 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012 e 013/2004

16 –Ação Ordinária - relativa à caducidade – formal

Processo no. 2005.34.00.001966-1

4ª Vara Federal de Brasília

Autora: Rodonorte

Réu: União Federal, Estado do Paraná, ANTT e outros.

Objeto: a demanda tem por objetivo declarar a nulidade da portaria n. 732/2004-DER/PR a qual instaurou processo administrativo para o fim de decretar a caducidade do Contrato de Concessão n. 75/97

17 – Ação Ordinária - relativa à caducidade - mérito

Processo no. 2005.34.00.004587-6

4ª Vara Federal de Brasília

Autora: Rodonorte

Réus: União, Estado do Paraná, DNIT e outros

Objeto: a demanda tem por objetivo declarar a inexistência das infrações invocadas pela portaria 732/2004-DER-PR, a qual indevidamente instaurou processo administrativo para o fim de decretar a caducidade do Contrato de Concessão n. 75/97, bem como a declaração da vigência do contrato de concessão firmado com os réus.

18 – Ação Ordinária

Processo no. 2007.70.00.005416-9

Autor: DER-PR

Réu: Rodonorte e outros

Objeto: Equilíbrio

19- Ações Ordinárias

Autor: Caminhos do Paraná

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 345
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 341
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Réu: União, Estado do Paraná e outros

Processo n. 2005.70.00.006678-3
4ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2003

Processo n. 2006.70.00.030226-4
3ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2006

Processo n. 2007.70.00.032025-8
5ª . Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2007

Processo n.5012056-31.2010.404.7000
Vara Federal Ambiental de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2008

Processo n. 5018594-28.2010.404.7000
4ª. Turma do TRF da 4ª. Região
Objeto: Reajuste 2009

Processo n. 502203-12.2010.404.7000
4ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2010

20 – Ação Popular
Processo no 2003.70.00.021.489-1
1ª. Vara Federal de Curitiba
Autor Daniel Montoya
Réu: Caminhos do Paraná e outros
Objeto: Nulidade do aditivo que cria a praça de pedágio da Lapa

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 343

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 342

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

21 – Ação Ordinária
Processo no. 2005.70.00.014409-5
4ª. Vara Federal de Curitiba
Autor Caminhos do Paraná
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Retomada aditivos contratuais

22 – Ação Civil Pública
Processo no. 2004.70.06.002242-1
Vara Federal Guarapuava
Autor: Ministério Público Federal
Réu: Caminhos do Paraná, União e outros
Objeto: Cumprimento obrigação contratual - sinalização

23 – Ação Civil Pública
Processo no. 2005.70.00034292-0
1ª. Vara Federal de Curitiba
Autor Ministério Público Federal
Réus: Caminhos do Paraná , Estado do Paraná e outros
Objeto: Anulação do Termo Aditivo 086/02 – alegação de improbidade administrativa

24 – Medida Cautelar Inominada
Processo no. 2005.70.00.03363-0
4ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: DER-PR
Réus: Caminhos do Paraná, União e outros
Objeto: Lucros de Balança VS Reajuste Tarifário de 2005

25 – Ação Civil Pública
Processo no. 2007.70.00.005417-0

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 344

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 343

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Fl.S. CPI PEDÁGIO

4ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: DER/PR e Estado do Paraná
Réus: Caminhos do Paraná, União e outros
Objeto: Compensação de resultados financeiros – Balanços Contábeis

26 – Mandado de Segurança
Processo no. 008701-49.2010.404.0000
TRF – 4º. Região
Autor: Caminhos do Paraná e outra
Objeto: Produção de Provas – ação de nulidade de termos aditivos

27 – Prestação de Contas
Processo no. 33.470/0000
3ª. Vara Fazenda Pública de Curitiba
Autor: Caminhos do Paraná e outros
Réus: DER/PR e Estado do Paraná
Objeto: Multas excesso de peso

28- Ação Civil Pública
Processo no. 0000833-28.2012.8.16.0179
7º. Vara da Fazenda Pública
Autor: Procon – PR
Réus: Caminhos do Paraná e outros
Objeto: Formas de Pagamento de tarifa de pedágio

29 - Ações Ordinárias

Autor: Rodovia das Cataratas S.A.
Réu: União, Estado do Paraná e outros

Processo n. 2004.70.00.04389-4

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 345

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 344

FLS. CPI PEDÁGIO

9ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2003

Processo n. 2006.70.00.030119-3
9ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2006

Processo n. 2007.70.00.032035-0
2ª Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2007

Processo n. 2008.70.00.027117-3
2ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2008

Processo n. 2009.70.00.027562-6
1ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2009

Processo n. 5022178-06.2010.4.04.7000
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2010

30 – Ação Ordinária
Processo n. 2003.70.00.043362-0
4ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Rodovia das Cataratas
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Liberação investimentos referente à duplicação

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 346
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 345

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Fl.S.
CPI PEDÁGIO

31 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.70.0400002-2
4ª.Vara Federal de Curitiba
Autor: Estado do Paraná e DER-PR
Réu: Rodovia das Cataratas União e outros
Objeto TIR do projeto VS TIR do Acionista

32 – Reconvenção
Processo no. 2005.70.00.004071-0
5ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Rodovia das Cataratas
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Equilíbrio Financeiro do Contrato

33 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.34.00.005604-2
1ª. Vara Federal de Brasília
Autor: Acionistas Rodovia das Cataratas
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Desapropriação de Ações

34 - Ações Ordinárias
Autor: Ecovia
Réu: União, Estado do Paraná e outros

Processo n. 2003.70.00.078395-2
9ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2003

Processo n. 2006.70.00.030113-2

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 347

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 346

FLS.
CPI PEDÁGIO

5ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2006

Processo n. 2007.70.00.031257-2
6ª Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2007

Processo n. 2008.70.00.027105-7
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2008

Processo n. 2009.70.00.027563-8
7ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2009

Processo n. 5022175-51-2010.4.04.7000
7ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2010

35 – Ação Ordinária
Processo n. 2004.70.00.034274-5
1ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Ecovia
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato

36 – Medida Cautelar
Processo no. 2005.70.00.033289-6
1ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: DER-PR
Réu: Ecovia e União
Objeto: Lucros de Balanço /Rejuste Tarifário de 2005

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 348

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 347

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

37 – Ação Civil Pública
Processo no, 2006.70.00.028400-6
1ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: DER-PR
Réu: Ecovia e União
Objeto: Lucros de Balanço / Reajuste Tarifário 2005

38 – Mandado de Segurança
Processo no. 0007457-85.2010.404.0000
2ª. SEÇÃO – TRF 4ª. Região
Autor: Ecovia
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Quesitos ação de anulação Termos Aditivos

39 – Cautelar e Ação Ordinária
Processo no. 218/2005 e 398/2005
2ª. Vara Fazenda Pública de Curitiba
Autor: Ecovia
Réu: DER-PR
Objeto: Auto de Infração – DER/PR– 001/2002

40 – Cautelar e Ação Ordinária
Processo no. 878/2003 e 130/2004
2ª. Vara Fazenda Pública de Curitiba
Autor: Ecovia
Réu: DER-PR
Objeto: Auto de Infração – DER/PR– 001/2002

41 – Cautelar e Ação Ordinária
Processo no. 276/2005 e 598/2005
2ª. Vara Fazenda Pública de Curitiba

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 349

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 348

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Autor: Ecovia
Réu: DER-PR
Objeto: Auto de Infração – DER/PR– 001/2003

42 - Ações Ordinárias
Autor: Econorte
Réu: União, Estado do Paraná e outros

Processo n. 2003.70.00.081581-3
2ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2003

Processo n. 2006.70.00.030107-7
7ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2006

Processo n. 2007.70.00.032027-1
Vara Federal Ambiental de Curitiba
Objeto: Reajuste 2007

Processo n. 2008.70.00.027236-0
2ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2008

Processo n. 2009.70.00.029678-2
2ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2009

Processo n. 5021899-20-2010.4.04.7000
5ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2010

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 350
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 349

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

43 – Ação Ordinária
Processo no, 2004.70.00.039113-6
5ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Econorte
Réu: Estado do Paraná, DER/PR e outros
Objeto: Reequilíbrio

44 – Medida Cautelar
Processo no. 2004.70.13.000849-3
Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Município de Ribeirão Claro
Réu: Econorte, União e outros
Objeto Inconstitucionalidade de Cobrança de Pedágio

45 – Ação Civil Pública
Processo no. 2004.70.13.000850-0
Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Município de Ribeirão Claro
Réu: Econorte, União e outros
Objeto: Inconstitucionalidade do pedágio

46 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.70.13.000852-3
Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Econorte
Réu: Município de Ribeirão Claro, Estado do Paraná e outros
Objeto: Conserva pelo DER das rodovias estaduais e indenização caso provida as ações do Município de Ribeirão Claro

47 – Ação Popular
Processo no. 2006.70.13.003009-4

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 351

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 350

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Daniel Krueger Montoya
Réu: Econorte, União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Nulidade do Termo Aditivo de 2002

48 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.70.00.014479-0
5ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: Econorte
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Aplicação do Degrau Tarifário 2003

49 – Ação Civil Pública
Processo no, 2007.70.00.005415-7
5ª. Vara Federal de Curitiba
Autor: DER/PR e outro
Réu: Econorte e União
Objeto: Lucros de Balanço / Reajuste Tarifário 2005

50 – Ação Civil Pública
Processo no. 2006.70.13.002434-3
Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Ministério Público Federal
Reú: Econorte, Estado do Paraná e outros
Objeto: Nulidade da Cobrança do pedágio, Termo Aditivo 34/2002, Contrato de Concessão, Convênio de Delegação

51 – Ação Civil Pública
Processo no. 2007.70.13.001296-5
Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Ministério Público Federal
Réu: Econorte, Estado do Paraná e outros

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 352 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 351

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

Objeto: Nulidade da cobrança de pedágio inexistência de via alternativa

52 – Ação Civil Pública
Processo no. 2007.70.13.001297-7
Vara Federal de Jacarezinho
Autor: Ministério Publico Federal
Réu: Eoconorte
Objeto: Contrato de Concessão, pedágio em pista simples

53 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.34.00.008230-1
13ª. Vara Federal de Brasília
Autor: Econorte
Réu: União, Estado do Paraná e outros
Objeto: Nulidade do processo de caducidade

54 – Ação Ordinária
Processo no. 2004.34.00.006052-9
16ª. Vara Federal de Brasilia
Autor: Acciona do Brasil Ltda e demais acionistas da Econorte
Réu: Estado do Paraná e outros
Objeto: Desapropriação das ações

55 – Mandado de Segurança
Processo no. 46144/0000
4ª. Vara da Fazenda de Curitiba
Autor: Econorte
Réu: Procon, Estado do Paraná
Objeto: Nulidade de processo administrativo e multa

56 – Ações Ordinárias

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 353

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 352

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Autor: Viapar
Réu: União, Estado do Paraná e outros

Processo n. 2003.70.00.081583-7
2ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2003

Processo n. 2006.70.00.030227-6
5ª. Vara Federal de Curitiba-PR
Objeto: Reajuste 2006

Processo n. 2007.70.00.032026-0
6ª. Vara Federal de Curitiba
Objeto: Reajuste 2007

Processo n. 2008.70.00.027110-0
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2008

Processo n. 2009.70.00.029380-0
2ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2009

Processo n. 5022004-94-2010.4.04.7000
5ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Objeto: Reajuste 2010

57 – Ação Ordinária
Processo no. 2008.70.00.012940-0
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR Autor:Viapar
Réu: Estado do Paraná e outros
Objeto: Evasões nas praças de pedágio

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 354

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 353

FLS. CPI PEDÁGIO

58 – Ação Ordinária
Processo no. 2007.70.00.024721-0
3ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Autor: Viapar
Rèu: DER-PR, Estado do Paraná e outros
Objeto: Contorno de Mandaguari

59 – Ação Ordinária
Processo no. 2008.70.00.012562-4
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Autor: Viapar
Réu: DER-PR, Estado do Paraná e outros
Objeto: Desapropriação

60 – Ação Ordinária
Processo no. 2008.70.00.013059-0
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Autor: Viapar
Réu: DER-PR, Estado do Paraná e outros
Objeto: Equilibrio econômico –financeiro do contrato de concessão

61 – Ação Declaratória
Processo no. 0238/2007
Vara Cível de Mamborè
Autor: Município de Mamborè
Réu: Viapar

62 – Ação Declaratória
Processo no. 2007.70.00.032964-0
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Autor: Viapar

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 355

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 354

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. C.I. PEDÁGIO

Réu: DER-PR, Estado do Paraná – ANTT e outros
Objeto: Critérios de fiscalização estabelecidos no convênio de delegação e no Contrato de Concessão

63 – Ação Ordinária
Processo no.2009.70.00.013719-9
4ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Autor: Viapar
Réu: DER-PR, Estado do Paraná e outros
Objeto: Auto de Infração do DER/PR no. 003/2004

64 – Ação Ordinária
Processo no. 2009.70.00.019807-3
6ª. Vara Federal de Curitiba – PR
Autor; Viapar
Réu: DER-PR, Estado do Paraná e outros
Objeto: Restaurações

65 – Medida Cautelar
Processo no. 5002172-75.2010.4.04.7000
6ª. Vara Federal de Curitiba - PR
Autor: Viapar
Réu: DER-PR, Estado do Paraná e outros
Objeto: Garantir o início das obras de restauração

66 – Ação Ordinária
Processo no. 5007835-05.2010.404.7000
6ª. Vara Federal de Curitiba - PR
Autor: Viapar
Réu: DER-PR, Estado do Paraná
Objeto: Auto de Infração do DER/PR no. 001/2006

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 356

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 355

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

67 – Ação Ordinária

Processo no. 2004.70.00.00.039499-0

9ª. Vara Federal de Curitiba - PR

Autor: DER/PR e Estado do Paraná

Réu: Viapar, ANTT e outros

Objeto: Discute a validade dos Termos Aditivos e aplicação da TIR do acionista para cálculo de reequilíbrio

Como se pode notar, até o momento, pelos documentos apresentados a esta CPI, os contratos originários não foram jamais declarados ilegais. Em relação aos controvertidos aditivos, apesar das diversas demandas judiciais, não ocorreu julgamento de mérito, com decisão transitada em julgado, que tenha levado a termo as referidas demandas.

A questão é que nem os contratos e nem os aditivos, reitere-se, foram declarados ilegais, apesar das dúvidas e questionamentos. Não está autorizada, esta CPI, em decorrência de limitação constitucional, a investigar o mérito de decisões judiciais e de questões *sub judice*, formulando crítica ao teor de despachos, decisões interlocutórias, sentenças ou outros andamentos processuais. Não cabe a uma CPI afirmar que esta ou aquela decisão judicial é ilegítima. Apesar disso é possível deixar registrado que os acordos e os aditivos, a partir de um juízo político – e não jurídico – foram, ao que parece, altamente prejudiciais ao Estado do Paraná e à população de nosso Estado. Os atos políticos – por parte do Governador Jaime Lerner -, que ensejaram o início das inúmeras demandas, podem ser apontados como vergonhosos, sendo que o preço de sua reeleição naquela época o povo está pagando até os dias atuais, decorridos muitos e muitos anos. As ações que questionam os termos aditivos contratuais ainda estão pendentes de julgamento.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 357

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 356

FLS.
CPI PEDÁGIO

É certo que cabe ao Judiciário rever os atos administrativos sob a ótica da legalidade e declará-los nulos se expedidos em desconformidade com o sistema jurídico vigente.

Vale lembrar que o princípio da Supremacia do Interesse Público, princípio esse esculpido na Constituição da República, e o mais relevante alicerce do Direito Administrativo, determina que a administração pública deve vincular e direcionar seus atos de modo a garantir que interesses privados não prevaleçam nem sucumbam os interesses e necessidades da sociedade como um todo.

Desta feita, qualquer ato que vá de encontro ao referido princípio deverá ser revisto pela Administração e, se assim não o for, deverá ser questionado no Poder Judiciário, respeitado o ato jurídico perfeito e o estado de direito.

No que concerne às causas que estão em andamento e que aguardam, apenas, a devida decisão judicial, cabe a esta CPI solicitar celeridade ao Poder Judiciário e neste sentido, se juridicamente possível, por fim às interrupções dos processos promovidas pelas Partes, ou seja, concessionárias, Estado do Paraná e DER-PR.

Nota-se, finalmente, que o debate sobre a legalidade dos contratos inevitavelmente sempre vem acompanhado de ingredientes políticos e ideológicos e decorrem, muitas das incompreensões, de uma falta de entendimento em relação a uma equação que, no fundo, é complexa. Se se quer contratos com tarifas reduzidas, é preciso reduzir obras. Se se quer um sistema de concessão com duplicação integral de rodovias, muitas obras, trincheiras, obras de arte, inúmeros serviços, a tarifa haverá de ser elevada ou o prazo estendido. Não existe, infelizmente, mágica na economia que permita equacionar elevado volume de obras e serviços de qualidade com preços reduzidos. O que é possível falar, nesta equação, seria preço justo! A grande

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 358

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 357

maioria das críticas aos contratos decorreu de situações em que o governo quis influenciar este equilíbrio: para manter tarifas ou reduzir tarifas, retiramse obras. Então, criticava-se que as rodovias não são duplicadas, que foram feitas poucas obras. Exige-se, por outro lado, obras e antecipações. Então critica-se a aplicação de reajustes previstos no contratos, os degraus tarifários, extensões de prazo etc. O quadro é de difícil equação e demanda escolhas políticas, evidentemente.

4.2. A questão da desproporção entre investimentos realizados e valores arrecadados como receita de pedágio

Uma denúncia que foi mencionada em diversos depoimentos perante esta CPI diz respeito à verificação de uma grande desproporção entre os investimentos realizados pelas concessionárias e os valores arrecadados como receita de pedágio. A apresentação do eminente Dep. Cleiton Kielse, neste sentido, centrou-se basicamente sobre este aspecto, apontando dados, números e estatísticas que demonstram que as concessionárias arrecadam muito, investem pouco e obtêm, por decorrência, lucros exorbitantes, inclusive superiores à determinadas operações da Petrobrás. Desta forma, a premissa da denúncia funda-se na ideia de que o pouco investimento em face da elevada arrecadação está gerando lucros bastante elevados em favor das concessionárias.

A partir das denúncias, esta relatoria, juntamente com sua assessoria jurídica e contábil, teve acesso a todos os documentos de contabilidade encaminhados pelas concessionárias, onde foi possível obter uma visão geral sobre toda a arrecadação nos últimos anos, todos os investimentos efetivamente realizados e todos os gastos, inclusive com consultorias e todos os tipos de contratações. Foi possível, deste modo, criar tabelas e conferir a evolução das diversas concessionárias. Além dos documentos que foram encaminhados pelas próprias concessionárias, utilizou-se, nos cálculos, algumas tabelas que foram disponibilizadas pelos representantes do DER que depuseram nesta CPI.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 359

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 358

Eis, abaixo, os quadros de receitas e, após, de investimentos, consolidados para as 6 concessionárias desde 1998 até 2012:

RECEITA PEDÁGIO (R$ mil) - BASE 2012			
Ano	VALORES CORRENTES	CONVERSOR (IPCA)	VALORES BASE DEZ.2012
1998	91.720	2,4705	226.593
1999	165.214	2,2678	374.664
2000	257.373	2,1399	550.753
2001	356.195	1,9874	707.902
2002	400.388	1,7661	707.126
2003	486.414	1,6162	786.121
2004	545.675	1,5017	819.440
2005	641.738	1,4209	911.823
2006	734.706	1,3776	1.012.122
2007	835.078	1,3188	1.101.301
2008	911.653	1,2453	1.135.275
2009	1.019.298	1,1938	1.216.858
2010	1.185.177	1,1272	1.335.951
2011	1.349.751	1,0584	1.428.558
2012	1.512.865	1,0000	1.512.865
TOTAL	10.493.245		13.827.353

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 360
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 359

FLS.
CPI PEDÁGIO

INVESTIMENTOS (R$ mil) – BASE 2012			
Ano	VALORES CORRENTES	CONVERSOR (IPCA)	VALORES BASE DEZ.2012
1997	10.907	2,61175	28.487
1998	263.333	2,47048	650.561
1999	12.527	2,26775	28.408
2000	68.588	2,13990	146.772
2001	213.423	1,98740	424.157
2002	268.402	1,76610	474.026
2003	161.508	1,61616	261.023
2004	93.145	1,50170	139.877
2005	149.421	1,42086	212.307
2006	108.990	1,37759	150.143
2007	158.840	1,31880	209.478
2008	190.919	1,24529	237.750
2009	235.874	1,19382	281.592
2010	289.450	1,12722	326.273
2011	273.299	1,05839	289.255
2012	334.911	1,00000	334.911
TOTAL	2.833.539		4.195.019

INVESTIMENTOS X RECEITA PEDÁGIO		
Ano	VALORES CORRENTES	VALORES BASE DEZ.2012
1997	—	—

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 361

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 360

FLS
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

1998	287%	287%
1999	8%	8%
2000	27%	27%
2001	60%	60%
2002	67%	67%
2003	33%	33%
2004	17%	17%
2005	23%	23%
2006	15%	15%
2007	19%	19%
2008	21%	21%
2009	23%	23%
2010	24%	24%
2011	20%	20%
2012	22%	22%
TOTAL	27%	30%

- Nota-se, portanto, a partir de dados oficiais, contábeis, auditados e dotados de "fé pública", que as concessionárias, em conjunto, obtiveram de receita com o pedágio o total de R$ 13,827 bilhões e investiram R$ 4,195 bilhões. Esses são os valores oficiais, contábeis, e devidamente auditados e foram convertidos para uma mesma data-base (dezembro de 2012), através da variação do índice IPCA, índice utilizado oficialmente pelo Governo Federal para acompanhamento das metas de inflação.

- É possível notar, de partida, então uma diferença na ordem de 70% (setenta por cento) entre o que foi arrecadado e o que foi investido.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 362

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 361

FLS
CPI PEDÁGIO

Todavia, não é possível, a partir daí, chegar-se à conclusão de que as concessionárias obtiveram toda a diferença de lucro. O cálculo não é simples. O lucro não se extrai, contabilmente, dessa conta básica.

- É possível notar, de partida, que as concessionárias investiram então 30% (trinta por cento) do valor total arrecadado com o pedágio. Apesar de ser um percentual maior do que aqueles citados durante as sessões realizadas pela CPI, em torno de 15 a 20%, ainda não conseguimos apontar desproporções ou desequilíbrios apenas com tais dados. Assim, a seguir iremos analisar outros encargos previstos nos contratos de concessão, para que se possa obter uma análise mais completa.

- Além dos investimentos, existem outros elementos que devem ser considerados na contabilidade das empresas.

- De acordo com o contrato e as cláusulas em vigor, é preciso atentar para os seguintes encargos ainda previstos nos contratos de concessão e cujos gastos aparecem nos documentos contábeis aos quais esta relatoria teve acesso:

- gastos com administração
- gastos com operação
- gastos com conservação e manutenção
- gastos com verba de fiscalização
- gastos com verba de reaparelhamento da polícia rodoviária
- gastos com encargos de financiamento.

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 363

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 362

Apenas considerando, por enquanto, os chamados gastos operacionais, é possível perceber, a partir das informações extraídas dos quadros apresentados por Nelson Leal Junior em seu depoimento, que além dos investimentos existe um elevado gasto com o seguinte:

OPERAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS

- Controle Operacional
- Sistema de Arrecadação de Pedágio
- Sistema de Pesagem
- Guarda e Vigilância Patrimonial
- Apoio à Fiscalização de Trânsito

- **Serviços de Assistência ao Usuário:**
  - Inspeção de Trânsito
  - Atendimento Pré-Hospitalar/Resgate
  - Atendimento Mecânico/Guincho
  - Atendimento de Incidentes
- **Serviços de Trânsito:**
  - Padrão de Segurança Viária
  - Segurança Temporária
  - Transporte de Cargas Perigosas
  - Transporte de Cargas Excepcionais

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 364

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 363

FLS
CPI PEDÁGIO

CONSERVAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS

- **Conservação Rodoviária de Rotina:**
- Limpeza das Pistas e Acostamentos
- Pavimento
- Canteiro Central e Faixa de Domínio
- Obras de Arte Especiais
- Dispositivos de Proteção e Segurança
- Sinalização
- Terraplenos e Estruturas de Contenção
- Sistemas de Drenagem e Obras de Arte Correntes
- Iluminação e Instalação Elétricas

- Conservação Predial e de Equipamentos:
- Edificações e Instalações Prediais
- Sistemas de Controle e Comunicação

MANUTENÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS

- Sinalização
- Pavimento

De posse da informação acima, esta relatoria encomendou estudo de especialistas contábeis a fim de analisar em profundidade os dados oficiais oferecidos pelas concessionárias do Paraná, através das demonstrações financeiras encaminhadas. Com base nesta análise, chegamos aos seguintes valores apurados em conjunto, para as seis concessionárias do Paraná, conforme constam em suas demonstrações financeiras de 1998 a 2012:

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 365

FLS. CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 364

- Receitas Operacionais: englobam as Receitas de Pedágio e as Receitas Acessórias: Total – R$ 10.675 milhões;

- Tributos sobre Receitas: englobam os tributos PIS, Cofins e ISS: Total - R$ 928 milhões

- Despesas Operacionais Totais: englobam as despesas com Conservação das Rodovias, Operação, Administração, Verbas de Fiscalização e de Reaparelhamento da Polícia Rodoviária: Total - R$ 4.525 milhões;

- Depreciação dos Investimentos: englobam a depreciação contábil dos Ativos Imobilizados, popularmente chamados de Investimentos, que consistem em Obras Rodoviárias, Manutenções Periódicas nas Rodovias, Instalações Prediais, Sistemas e Equipamentos, Instalações Administrativas, entre outros: Total – R$ 1.599 milhões;

- Despesas Financeiras: englobam a soma total entre despesas e receitas financeiras, tais como encargos de empréstimos e financiamentos: Total – R$ 1.052 milhões;

- Imposto de Renda e Contribuição Social: englobam os impostos federais que incidem sobre os lucros contábeis; Total – R$ 866 milhões;

- Lucro Líquido: corresponde ao resultado líquido contábil que remunera os acionistas, proveniente da operação das concessionárias envolvendo o total de receitas arrecadadas descontando-se todas as despesas, tributos e impostos; Total: R$ 1.704 milhões.

Ao compararmos os encargos totais da concessão, pelo critério contábil para apuração de lucro, ou seja, ao totalizarmos a depreciação dos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 366

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 365

investimentos realizados e o total das despesas, temos R$ 6.125 milhões, que correspondem a 57% da receita bruta contábil.

Em relação ao total pago a títulos de tributos municipais e federais, inclusive impostos federais sobre o lucro, totaliza-se R$ 1.794 milhões, que correspondem a 17% da receita bruta operacional.

O total gasto com encargos financeiros perfaz R$ 1.052 milhões, ou seja, 10% da receita bruta operacional.

Da mesma forma, apuramos o lucro líquido total: R$ 1.704 milhões, 16% da receita bruta operacional.

Para melhor comparação dos anteriormente apurados, foi realizada a atualização monetária para a base dezembro de 2012, por meio da variação do índice IPCA, o que aponta os seguintes valores totais e respectivos percentuais comparados a receita operacional:

- Receita Bruta Operacional: R$ 14.080 milhões (100%);
- Despesas e Depreciação de Investimentos: R$ 8.386 milhões (60%);
- Tributos e Impostos: R$ 2.161 milhões (15%); • Encargos Financeiros: R$ 1.676 milhões (12%);
- Lucro Líquido: R$ 1.857 milhões (13%).

Referidos gastos operacionais podem ser quantificados não apenas a partir dos dados contábeis mas, igualmente, confirmados a partir das informações encaminhadas pelo próprio DER e por seu Diretor do DER – Nelson Leal Junior, conforme tabelas a seguir:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 367
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 366
FLS. CPI PEDÁGIO

Diário Oficial Certificado Digitalmente
O Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná, da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, atesta que a Assembleia Legislativa do Estado do Paraná é o Diretor Legislativo Estadual.
Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual
374 | 4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783
17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO

RELATÓRIO FINAL

LOTE 01 - ECONORTE

INDICADOS VALORES PREVISTOS DOS INVESTIMENTOS (R$ X 10⁶, BASE JAN/97)

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01 1998	ano 02 1999	ano 03 2000	ano 04 2001	ano 05 2002	ano 06 2003	ano 07 2004	ano 08 2005	ano 09 2006	ano 10 2007	ano 11 2008	ano 12 2009	ano 13 2010	ano 14 2011	ano 15 2012	ano 16 2013	ano 17 2014	ano 18 2015	ano 19 2016	ano 20 2017	ano 21 2018	ano 22 2019	ano 23 2020	ano 24 2021
RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS	Proposta 97	72,5		72,5																						
	Aditivo 2002	28,3							28,3																	
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	60,0											60,0													
DUPLICAÇÃO - BR-369 - CONTORNO DE IBIPORÃ CORNÉLIO PROCÓPIO	Proposta 97	33,8																		33,8						
DUPLICAÇÃO do Segmento de BR-369 entre Jataizinho e início Cont. Ibiporã	Proposta 97	3,9				3,9																				
DUPLICAÇÃO - BR-369 - JAQUEIRA - CORNÉLIO PROCÓPIO	Aditivo 2002	35,6			3,3					9,2															23,0	
DUPLICAÇÃO - BR-369 - JAQUEIRA - CORNÉLIO PROCÓPIO	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	35,6			3,3					9,2																23,0
DUPLICAÇÃO do Segmento do Contorno Norte de Londrina/Cambé/Ibiporã	Proposta 97	31,0																			31,0					
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	-																								
DUPLICAÇÃO - PR-445 - ENTRO BR-315 com TREVO INDÚSTRIA SANDOZ	Novo Investimento Proposto [illegible]	14,5																14,5								
CONTORNOS - CAMBARÁ, ANDIRÁ, CORNÉLIO PROCÓPIO	Proposta 97	22,3																	22,3							
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	-																								
CONTORNO IBIPORÃ	Proposta 97	9,3			5,3														4,0							
	Aditivo 2002	15,6				15,6																				
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	15,6				15,6																				
CONTORNO CAMBÉ-LONDRINA	Proposta 97	22,6			12,9														9,7							
	Aditivo 2002	22,6																							22,6	
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	22,6																								22,6

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 368
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 367
FLS.
CPI PEDÁGIO

Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual
4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783
17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425
375

Diário Oficial Certificado Digitalmente

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

LOTE 01 - ECONORTE

INDICADOS VALORES PREVISTOS DOS INVESTIMENTOS (R$ X 10⁶, BASE JAN/97)

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01	ano 02	ano 03	ano 04	ano 05	ano 06	ano 07	ano 08	ano 09	ano 10	ano 11	ano 12	ano 13	ano 14	ano 15	ano 16	ano 17	ano 18	ano 19	ano 20	ano 21	ano 22	ano 23	ano 24
			1999	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
MARGINAIS	Proposta 97	6,8																		6,8						
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	-																								
TERCEIRAS FAIXAS	Proposta 97	8,8																	8,8							
	Aditivo 2002	8,8																						8,8		
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	8,8																								8,8
	Novo Investimento Proposto 01	2,6																2,6								
MANUTENÇÃO	Proposta 97	41,7								11,2					11,9				4,9					12,7		
	Aditivo 2002	58,4															10,6				3,3			42,3		
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	43,5																		43,5						

NOTAS:
1- EM 2000 FORAM EXCLUÍDOS DO PROGRAMA OS CONTORNOS DE ANDIRÁ, CAMBARÁ E CORNÉLIO PROCÓPIO E AS MAS VARGINAIS
2- EM 2002 FORAM AGREGADOS SEGMENTOS AO LOTE 1 (BR 153 E PR 092), COM CONSEQUENTES ACRÉSCIMOS DE INVESTIMENTOS (OBRAS)
3-TODAS AS OBRAS DO PROGRAMA VIGENTE (RESTAURAÇÃO POR ETAPAS) ESTÃO SENDO CUMPRIDAS NA ÍNTEGRA.
4-NÃO FORAM INCLUÍDAS NESTE QUADRO OBRAS PONTUAIS: INTERSEÇÕES, CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E PASSARELAS
5-VALORES NA DATA BASE DO CONTRATO JANEIRO DE 1997, BASTANDO PARA ATUALIZAÇÃO APROXIMADA DOS VALORES A MULTIPLICAÇÃO POR 3 (índice da paramétrica de dezembro de 2012 = 3,0000)

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 369
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 368

LOTE 02 - VIAPAR

INDICADOS VALORES PREVISTOS DOS INVESTIMENTOS (R$ X 10^3, BASE JAN/97)

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01 1996	ano 02 1997	ano 03 1998	ano 04 1999	ano 05 2000	ano 06 2001	ano 07 2002	ano 08 2003	ano 09 2004	ano 10 2005	ano 11 2006	ano 12 2007	ano 13 2008	ano 14 2009	ano 15 2010	ano 16 2011	ano 17 2012	ano 18 2013	ano 19 2014	ano 20 2015	ano 21 2016	ano 22 2017	ano 23 2018	ano 24 2019
RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS	Proposta 97	91,7		91,7																					
	Aditivo 2002	78,7		78,7																					
	Proposta 97 Aditivo 2002	76,7		76,7											valor em discussão - caso										
DUPLICAÇÃO - BR-376 - PRESIDENTE CASTELO BRANCO-MARINGÁ	Proposta 97	32,0				6,4										25,6									
	Aditivo 2002	19,3				9,6													10,3						
DUPLICAÇÃO - BR-315 - NOVA ESPERANÇA-PRESIDENTE CASTELO BRANCO	Proposta 97	17,5																	17,6						
	Aditivo 2002	9,0																		9,0					
DUPLICAÇÃO - BR-376 - CONTORNO DE VANDAGUARI-JANDAIA DO SUL	Proposta 97	7,9				2,0																			
	Aditivo 2002	2,2											2,2												
DUPLICAÇÃO - BR-369 - ANAPORÃS-ARICANDUVA	Proposta 97	12,9				12,9																			
DUPLICAÇÃO - BR-369 - ANAPORÃS-APUCARANA	Aditivo 2002	6,5				6,5																			
DUPLICAÇÃO - BR-369 - CONTORNO SUL DE APUCARANA-JANDAIA DO SUL	Proposta 97	12,4				12,4																			
	Aditivo 2002	11,0														11,0									
DUPLICAÇÃO - PR-317 - MARINGÁ-CONTORNO DE PEABIRU	Proposta 97	70,5			27,8											51,7									
	Aditivo 2002	51,1				22,1													29,0						
DUPLICAÇÃO - BR-159 - PEABIRU-CONTORNO DE CAMPO MOURÃO	Proposta 97	17,3														17,3									
	Aditivo 2002	13,4																		13,4					
DUPLICAÇÃO - BR-369 - CONTORNO DE CAMPO MOURÃO-CASCAVEL	Proposta 97	160,6																	160,6						
	Aditivo 2002	51,9																			51,9				
DUPLICAÇÃO DO CONTORNO NORTE DE MARINGÁ (2ª etapa duplicação)	Proposta 97	36,9														36,9									
	Aditivo 2002	-	substituída pela implantação do Contorno numa única etapa em pista dupla																						

Diário Oficial Certificado Digitalmente
Diário OFICIAL Assembleia Poder Legislativo Estadual
376 | 4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783 | 17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
Pág. 370
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
Pág. 369
377
Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual
4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783
17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425
Diário Oficial Certificado Digitalmente

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

LOTE 02 - VIAPAR

INDICADOS VALORES PREVISTOS DOS INVESTIMENTOS (R$ X 10^6, BASE JAN/97)

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01 1998	ano 02 1999	ano 03 2000	ano 04 2001	ano 05 2002	ano 06 2003	ano 07 2004	ano 08 2005	ano 09 2006	ano 10 2007	ano 11 2008	ano 12 2009	ano 13 2010	ano 14 2011	ano 15 - ano 16 2012 2013	ano 17 2014	ano 18 2015	ano 19 2016	ano 20 2017	ano 21 2018	ano 22 2019	ano 23 2020	ano 24 2021
CONTORNO DE MANDAGUARI (BR-376)	Proposta 97	25,2															25,2								
	Aditivo 2002	11,2										11,2													
	Aditivo 2007	-															valor (33,8) em discussão judicial (*)								
CONTORNO NORTE DE MARINGÁ, em pista simples (1ª etapa)	Proposta 97	45,1	14,8				30,2																		
CONTORNO NORTE DE MARINGÁ, em pista dupla (1ª etapa)	Aditivo 2002	15,0																			15,0				
CONTORNO DE ARAPONGAS (BR-369)	Proposta 97	13,6					13,6																		
	Aditivo 2002	11,3																	11,3						
CONTORNO DE JANDAIA DO SUL (BR-369)	Proposta 97	7,3					7,3																		
	Aditivo 2002	-																							
CONTORNO DE CAMPO MOURÃO (BR-158)	Proposta 97	41,4															41,4								
	Aditivo 2002	5,1				5,1																			
MARGINAIS	Proposta 97	41,3																	41,3						
	Aditivo 2002	36,5	2,8			0,7													33,5						
TERCEIRAS FAIXAS	Proposta 97	4,2																4,2							
	Aditivo 2002	3,7																			3,7				
MANUTENÇÃO	Proposta 97	116,2					14,3						56,1								47,8				
	Aditivo 2007	118,2															118,2								

NOTAS:
1-A RESTAURAÇÃO ENCONTRA-SE EM DISCUSSÃO JUDICIAL, COM BASE NO FATO DE QUE A VERBA PREVISTA FOI DISTRIBUÍDA E UTILIZADA ATÉ 2005, PORÉM AS RODOVIAS NÃO FORAM RESTAURADAS EM SUA TOTALIDADE. DIANTE DA SITUAÇÃO, A VIAPAR PROPÔS CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO COM O OBJETIVO DE CONCLUIR A RESTAURAÇÃO DOS SEGMENTOS FALTANTES NO PERÍODO DE 2010 ATÉ 2013, PROPOSTA ACOLHIDA PELO DER/PR NO ASPECTO TEMPORAL, PORÉM O ASPECTO FINANCEIRO DEPENDE DE DECISÃO JUDICIAL.
2-VALOR DO PROJETO DO CONTORNO DE MANDAGUARI (33,8m²) ACIMA DO VALOR PREVISTO (11,2m²).
3- EM 2000 FORAM EXCLUÍDOS DO PROGRAMA OS CONTORNOS DE JANDAIA DO SUL, PRES. CASTELO BRANCO, MARIÁPOLIS E ERG° BELTRÃO (não tiveram parte das Duplicações).
REDUZIDAS EXTENSÕES DA DUPLICAÇÃO BR 369 - CAMPO MOURÃO-CASCAVEL (segmentado), DO CONTORNO DE MARINGÁ (redução ao segmento ER 376/PR 317) E DE VIAS MARGINAIS.
DEMAIS OBRAS MANTIDAS, CONTUDO COM PROJETOS READEQUADOS.
4-TODAS AS OBRAS DO PROGRAMA VIGENTE (ADITIVO DE 2002), COM EXCEÇÃO DA RESTAURAÇÃO E DO CONTORNO DE MANDAGUARI, ESTÃO SENDO CUMPRIDAS NA ÍNTEGRA.
5-NÃO FORAM INCLUÍDAS NESTE QUADRO OBRAS PONTUAIS: INTERSEÇÕES, CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E PASSARELAS.
6-VALORES NA DATA-BASE DO CONTRATO: JANEIRO DE 1997, BASTANDO PARA ATUALIZAÇÃO APROXIMADA DOS VALORES A MULTIPLICAÇÃO POR 3 (índice do parâmetro de dezembro de 2012 = 3,0503).

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 371
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 370
FLS. CPI PEDÁGIO

Diário Oficial Certificado Digitalmente

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO

RELATÓRIO FINAL

LOTE 03 - ECOCATARATAS

(INDICADOS VALORES PREVISTOS DOS INVESTIMENTOS R$ X 10⁶, BASE JAN/97)

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01 1995	ano 02 1996	ano 03 2000	ano 04 2001	ano 05 2002	ano 06 2003	ano 07 2004	ano 08 2005	ano 09 2006	ano 10 2007	ano 11 2008	ano 12 2009	ano 13 2010	ano 14 2011	ano 15 2012	ano 16 2013	ano 17 2014	ano 18 2015	ano 19 2016	ano 20 2017	ano 21 2018	ano 22 2019	ano 23 2020	ano 24 2021
RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS	Proposta 97	33,9	33,9																							
	Aditivo 2002	43,0	46,6																							2,7
	Programa Vigente (Contrato Preliminar)	55,3	55,3																							
DUPLICAÇÃO - BR 277, GUARAPUAVA-ENTR BR 373	Proposta 97	36,7					5,8									37,9										
	Aditivo 2002	35,7																							35,7	
	Programa Vigente (Contrato Preliminar)	-																								
DUPLICAÇÃO - BR 277, CASCAVEL-SANTA TEREZINHA DO ITAIPÚ	Proposta 97	93,4	93,4																							
	Aditivo 2002	75,4			34,5									33,2												2,7
	Programa Vigente (Contrato Preliminar)	32,3			32,3																					
DUPLICAÇÃO - BR-277 - MEDIANEIRA-MATELÂNDIA	[illegible]	16,8															15,5									
MARGINAIS	Proposta 97	53,1														53,1										
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Contrato Preliminar)	-																								
TERCEIRAS FAIXAS	Proposta 97	7,7														7,7										
	Aditivo 2002	9,2			0,7				0,7													7,7				
	Programa Vigente (Contrato Preliminar)	0,7			0,7																					
MANUTENÇÃO	Proposta 97	141,4						13,7					60,5						37,7				29,2			
	Aditivo 2002	141,4													72,7								68,7			
	Programa Vigente (Contrato Preliminar)	141,4															141,4									

NOTAS:
1- EM 2000 FORAM EXCLUÍDAS DO PROGRAMA AS VIAS MARGINAIS
2-TODAS AS OBRAS DO PROGRAMA VIGENTE (CONTRATO PRELIMINAR) ESTÃO SENDO CUMPRIDAS NA ÍNTEGRA
3-NÃO FORAM INCLUÍDAS NESTE QUADRO OBRAS PONTUAIS, INTERSEÇÕES, CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E PASSARELAS
4-VALORES NA DATA-BASE DO CONTRATO, JANEIRO DE 1997, BASTANDO PARA ATUALIZAÇÃO APROXIMADA DOS VALORES A MULTIPLICAÇÃO POR 3 (índice de paramétrica de dezembro de 2012 = 3,0509)

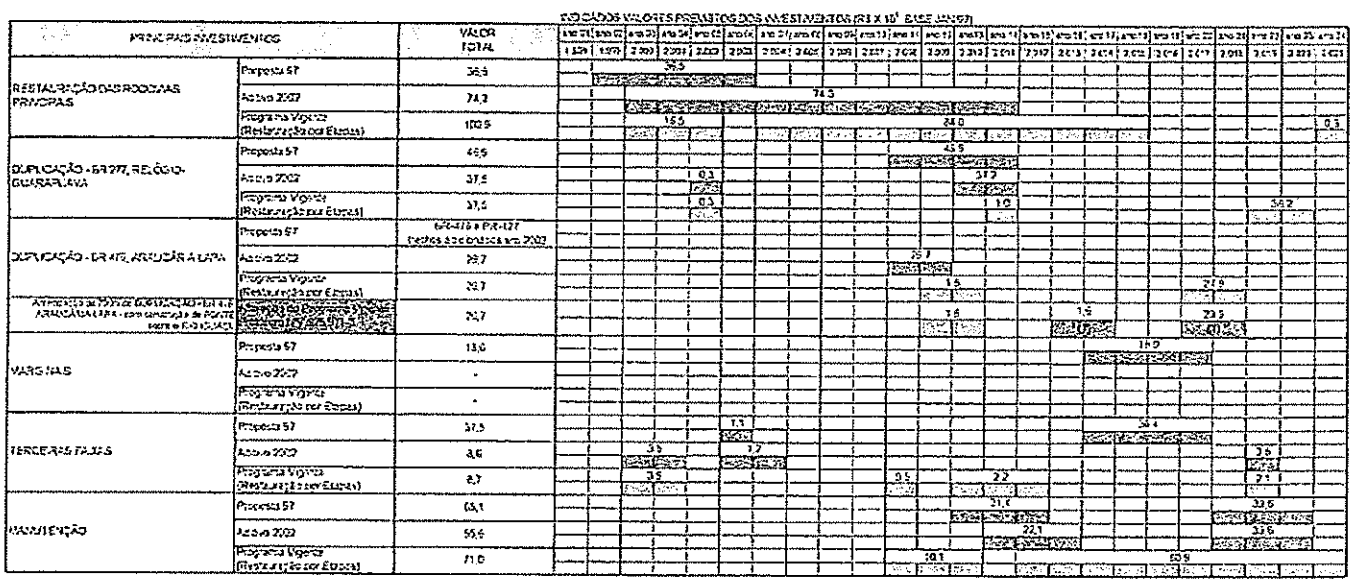
DIRETORIA LEGISLATIVA 372 Pág
DIRETORIA LEGISLATIVA 371 Pág
FLS. CPI PEDÁGIO

Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

LOTE 04 - CAMINHOS DO PARANÁ

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL
RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS	Proposta 97	36,9
	Aditivo 2007	74,3
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	100,5
DUPLICAÇÃO - BR 277, PELÓDIA-GUARAPUAVA	Proposta 97	46,6
	Aditivo 2007	37,5
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	37,5
DUPLICAÇÃO - BR 476, ARAUCÁRIA-LAPA	Proposta 97	476-470 e PR-427 (trechos não duplicados em 2007)
	Aditivo 2007	29,7
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	29,7
Adequação de Trevos de Acesso ao Município de ARAUCÁRIA (BR 476 - com construção de PONTE sobre o RIO IGUAÇU)		29,7
VARIANTES	Proposta 97	13,0
	Aditivo 2007	-
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	-
TERCEIRAS FAIXAS	Proposta 97	37,5
	Aditivo 2007	8,6
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	8,7
MANUTENÇÃO	Proposta 97	68,1
	Aditivo 2007	55,6
	Programa Vigente (Restauração por Etapas)	71,0



NOTAS:
1-ESTAVAM PREVISTAS PARA O ANO DE 2012 MELHORIAS DIVERSAS NA PONTE SOBRE O RIO IGUAÇU, PORÉM FOI JUSTIFICADO E COMPROVADO TECNICAMENTE A INVIABILIDADE DA OBRA, HAJA VISTO NECESSIDADE DE INTERRUPÇÃO TOTAL DO TRÁFEGO NO LOCAL, SENDO ASSIM, FOI DEFINIDA A ANTECIPAÇÃO PARCIAL DE DUPLICAÇÃO PREVISTA PARA O ANO DE 2017 E DE 2018, PARA OS ANOS DE 2013 E DE 2014, RELATIVA A SEGUIMENTO DE 7100 METROS DE DUPLICAÇÃO COM EXECUÇÃO DE PONTE NA NOVA PISTA, POSTERGANDO A MELHORIA NA PONTE EXISTENTE PARA O ANO DE 2017.
2-EM 2000 FORAM EXCLUÍDAS DO PROGRAMA AS VIAS MARGINAIS, E REDUZIDA SIGNIFICATIVAMENTE A EXTENSÃO DE TERCEIRAS FAIXAS
3- EM 2002 FORAM ACRESCIDOS SEGUINTES AO LOTE 4 (BR 476 E PR 427), COM CONSEQUENTE ACRÉSCIMOS DE INVESTIMENTOS (OBRAS), DESTACANDO SE A DUPLICAÇÃO DA BR 476 - ARAUCÁRIA LAPA
4-TODAS AS OBRAS DO PROGRAMA VIGENTE (RESTAURAÇÃO POR ETAPAS) ESTÃO SENDO CUMPRIDAS NA ÍNTEGRA, COM EXCEÇÃO DE MELHORIAS NA PONTE SOBRE O RIO IGUAÇU SUBSTITUÍDA PELA ANTECIPAÇÃO DE 7km DE DUPLICAÇÃO COM CONSTRUÇÃO DE PONTE NA NOVA PISTA
5-NÃO FORAM INCLUÍDAS NESTE QUADRO OBRAS PONTUAIS (INTERSEÇÕES, CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E PASSARELAS
6-VALORES NA DATA-BASE DO CONTRATO JANEIRO DE 1997, BASTANDO PARA ATUALIZAÇÃO APROXIMADA DOS VALORES A MULTIPLICAÇÃO POR 3 (

DIRETORIA LEGISLATIVA 373 Pág 4
DIRETORIA LEGISLATIVA 372 Pág
FLS CPI DO PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Lote 5

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01 1.998	ano 02 1.999	ano 03 2.000	ano 04 2.001	ano 05 2.002	ano 06 2.003	ano 07 2.004	ano 08 2.005	ano 09 2.006	ano 10 2.007	ano 11 2.008	ano 12 2.009	ano 13 2.010	ano 14 2.011	ano 15 2.012	ano 16 2.013	ano 17 2.014	ano 18 2.015	ano 19 2.016	ano 20 2.017	ano 21 2.018	ano 22 2.019	ano 23 2.020	ano 24 2.021
RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS	Proposta 97	140,2	140,2																							
	Aditivo 2002	223,4							223,4																	
DUPLICAÇÃO - ER-376 - APUCARANA (entr. BR-369) CAETANO (entr. ER-573)	Proposta 97	378,5				378,5																				
	Aditivo 2002	771,6	9,61		18,4																		223,6			
DUPLICAÇÃO - BR-277 - prox PERIMETRO URBANO DE CAMPO LARGO (km 19,6 ao km 27,31)	Proposta 97	18,1												18,1												
	Aditivo 2002	18,1																	18,1							
	Aditivo 98	22,5															22,5									
	Aditivo 2002																									
DUPLICAÇÃO - PR-151 - JAGUARIAÍVA-PIRAÍ DO SUL	Proposta 97	47,3													47,3											
	Aditivo 2002	45,0					2,8									42,2										
	Aditivo 98	45,0					2,8												42,2							
	Aditivo 2002																									
DUPLICAÇÃO - PR-151 - PIRAÍ DO SUL-CASTRO	Proposta 97	27,6					27,6																			
	Aditivo 2002	28,3			28,3																					
CONTORNO LESTE DE APUCARANA (BR-369 / ER-376)	Proposta 97	23,0	23,0																							
	Aditivo 2002	33,0																							33,0	
CONTORNO DE PONTA GROSSA (BR-376)	Proposta 97	41,8											41,8													
	Aditivo 2002	-																								
MARGINAIS	Proposta 97	51,8														51,8										
	Aditivo 2002	1,3					1,3																			
TERCEIRAS FAIXAS	Proposta 97	37,1												37,1												
	Aditivo 2002	21,6					21,6																			
MANUTENÇÃO	Proposta 97	102,2					4,9						82,7									105,5				
	Aditivo 2002	102,2							34,2										116,9							

Diário Oficial Certificado Digitalmente
Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual
4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783
17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425
380

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 374
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 373

Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual
4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783
17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425
381

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

NOTAS SOBRE O LOTE 5:
1-DUPLICAÇÃO DO SEGMENTO ENTRE JAGUARIAÍVA E PIRAÍ DO SUL, PREVISTA PARA OS ANOS DE 2011 E DE 2012, PORÉM POSTERGADA PARA OS ANOS DE 2014 E DE 2015, E SUBSTITUÍDA PELA ANTECIPAÇÃO DA OBRA DE DUPLICAÇÃO NO PERÍMETRO URBANO DE CAMPO LARGO ("CONTORNO DE CAMPO LARGO") COM EXECUÇÃO INICIADA NO ANO DE 2012.
2-EM 2000 FOI EXCLUÍDO DO PROGRAMA O CONTORNO DE PONTA GROSSA, E REDUZIDA SIGNIFICATIVAMENTE A EXTENSÃO DE VIAS-MARGINAIS.
3-TODAS AS OBRAS DO PROGRAMA VIGENTE (ADITIVO 2002) ESTÃO SENDO CUMPRIDAS NA ÍNTEGRA, COM EXCEÇÃO DA DUPLICAÇÃO DE JAGUARIAÍVA-PIRAÍ DO SUL QUE FOI POSTERGADA EM SUBSTITUIÇÃO PELA ANTECIPAÇÃO DO DUPLICAÇÃO DO PERÍMETRO URBANO DE CAMPO LARGO.
4-NÃO FORAM INCLUÍDAS NESTE QUADRO OBRAS PONTUAIS: INTERSEÇÕES, CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E PASSARELAS.
5-VALORES NA DATA-BASE DO CONTRATO: JANEIRO DE 1997, BASTANDO PARA ATUALIZAÇÃO APROXIMADA DOS VALORES A MULTIPLICAÇÃO POR 3 (índice da paramètrica de dezembro de 2012 = 3,0508).

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 375 Fls.
DIRETORIA LEGISLATIVA 374 Fls.
FLS. CPI PEDÁGIO

Lote 6:

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS		VALOR TOTAL	ano 01 1.998	ano 02 1.999	ano 03 2.000	ano 04 2.001	ano 05 2.002	ano 06 2.003	ano 07 2.004	ano 08 2.005	ano 09 2.006	ano 10 2.007	ano 11 2.009	ano 12 2.008	ano 13 2.010	ano 14 2.011	ano 15 2.012	ano 16 2.013	ano 17 2.014	ano 18 2.015	ano 19 2.016	ano 20 2.017	ano 21 2.018	ano 22 2.019	ano 23 2.020	ano 24 2.021
RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS	Proposta 97	34,8			34,8																					
	Aditivo 2002	35,8																								
	Programa Vigente (Restauração por	35,7																								
DUPLICAÇÃO - BR-101 - ENTR BR-376 (ENTR PR-412 (PRAIA DE LESTE)	Proposta 97	13,3					10,9												3,3							
	Aditivo 2002	13,3												13,3												
	Programa Vigente (Restauração por	13,3																			13,3					
DUPLICAÇÃO - BR-277 - ACESSO A PARANAGUÁ	Proposta 97	1,1										1,1														
	Aditivo 2002																									
	Programa Vigente (Restauração por	-																								
DUPLICAÇÃO - BR-277 - ACESSO AO PORTO	Proposta 97	5,7		2,6								3,1														
	Aditivo 2002	5,7													5,7											
	Programa Vigente (Restauração por	-																								
DUPLICAÇÃO - BR-277 - REGIÃO DA SERRA (VARIANTE DO km 32 km 51	Proposta 97	1,1			1,1																					
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Restauração por	-																								
MARGINAIS	Proposta 97	16,0		1,7																	14,3					
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Restauração por	-																								
TERCEIRAS FAIXAS	Proposta 97	15,2																		13,2						
	Aditivo 2002	-																								
	Programa Vigente (Restauração por	-																								
VIADUTIZAÇÃO	Proposta 97	25,5									11,1								11,9						2,5	
	Aditivo 2002	23,4													10,3						4,6				8,7	
	Programa Vigente (Restauração por	23,4																	23,4							

Diário Oficial Assembleia
Poder Legislativo Estadual
382 | 4ª feira | 10/Dez/2014 - Edição nº 783 | 17ª Legislatura, 4ª Sessão Legislativa | Publicação nº 425

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 376
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 375

Diário Oficial Certificado Digitalmente

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

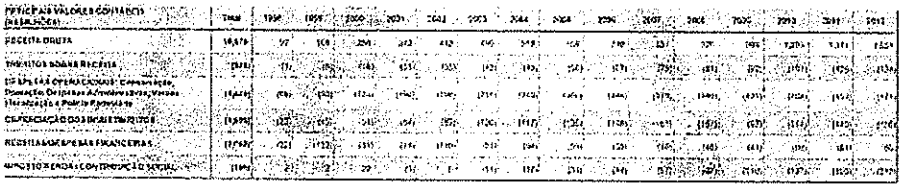
NOTAS:
1-EM 2000 FORAM EXCLUÍDOS DO PROGRAMA AS DUPLICAÇÕES NO ACESSO A PARANAGUÁ E NA REGIÃO DA SERRA (VARIANTE km 32), AS MARGINAIS E AS TERCEIRAS-FAIXAS.
2-EXECUÇÃO NO ANO DE 2012 DE READEQUAÇÃO DA INTERSEÇÃO DA RODOVIA BR-277 COM A PR-407 (742mil reais)
3-TODAS AS OBRAS DO PROGRAMA VIGENTE (RESTAURAÇÃO POR ETAPAS) ESTÃO SENDO CUMPRIDAS NA ÍNTEGRA, PORÉM, COM RELAÇÃO AOS ALARGAMENTOS DE PONTES E VIADUTOS, HOUVERAM ALGUMAS ANTECIPAÇÕES OU POSTERGAÇÕES NECESSÁRIAS, E TAMBÉM RECONSTRUÇÕES COM ALTEAMENTO DE PONTES DEVIDO ÀS CHUVAS DE MARÇO DE 2011.
4-NÃO FORAM INCLUÍDAS NESTE QUADRO OBRAS PONTUAIS: INTERSEÇÕES, CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E PASSARELAS. 5-VALORES NA DATA-BASE DO CONTRATO: JANEIRO DE 1997, BASTANDO PARA ATUALIZAÇÃO APROXIMADA DOS VALORES A MULTIPLICAÇÃO POR 3 (índice da paramétrica de dezembro de 2012 = 3,0506).

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 377

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 376

FLS.
CPI PEDÁGIO

Para uma melhor análise da eventual desproporção entre os encargos da concessão e a receita bruta, foi elaborado um levantamento completo dos principais dados para as seis concessionárias, com base nos documentos contábeis oficiais encaminhados para esta Comissão Parlamentar de Inquérito::



No que tange com a eventual necessidade de aplicação de correção dos valores arrecadados, é importante perceber que os cálculos foram feitos por esta relatoria mas, contabilmente, não refletem a realidade. Afinal, sabe-se que é possivel converter valores contábeis realizados ao longo de vários anos para uma mesma data-base, bastando, para isso, aplicar a correção por índices de inflação escolhidos. Porém, de acordo com as informações da assessoria jurídica e contábil, os valores obtidos por esta metodologia não têm nenhum significado econômico ou financeiro, ou seja, são números estimados.

Para proceder à atualização dos valores para a base de dezembro de 2012 (os documentos obtidos pela CPI chegam a este período), foram empregados dois índices de correção monetária diferentes:

- ITR - Índice calculado pela fórmula paramétrica de reajuste da tarifa de pedágio, conforme estabelecido no contrato de concessão (Cláusula XIX – do Reajuste da Tarifa Básica);

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 378

FLS. CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 377

- IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo): índice calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e adotado pelo Governo Federal desde 1999 para acompanhamento de metas de inflação.
- Portanto os valores de atualização apresentados nas tabelas anteriores não possuem sustentação científica e técnica. Neste seara, não possui sustentação contábil, econômica, técnica, utilizando-se de metodologias de cálculo aceitáveis pela comunidade científica, que permita afirmar, mesmo com aplicação de índices de correção, que a receita das concessionárias foi "superior a R$ 20 bilhões".

- Bem por tais razões, os resultados consolidados apresentados situam-se dentro de parâmetros observados em outros mercados.

Com efeito, alguns elementos apontados em depoimentos para caracterizar e demonstrar a desproporção dos lucros não pode ser levada em consideração, pois não foram comprovadas documentalmente.

No que concerne ao crescimento do tráfego, é preciso atentar que, de acordo com s informações técnicas encaminhadas pela assessoria da CPI, o negócio de concessão de rodovia no Paraná, assim como no Brasil e no exterior, é resultado de um arranjo financeiro que equilibra expectativas de receita, custos, investimentos, aportes de capital e financiamentos. Adicionalmente, representa uma grande aposta no futuro da economia do Estado e do País, além de preconizar a estabilidade regulatória e cumprimento das regras acordadas, assim como acontece em outros setores e empreendimentos. O crescimento de tráfego não apenas é esperado como também é imprescindível para que qualquer negócio de concessão de rodovia se torne viável. Em todo e qualquer programa de concessão, o crescimento do tráfego é projetado desde o primeiro até o

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 379

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 378

FLS. CPI PEDÁGIO

último ano de concessão. Em relação ao fato de existir tráfego acima do previsto ou do razoável, é preciso levar em conta que a soma da projeção de tráfego para as seis concessionárias, constantes nas Propostas Comerciais, previa um crescimento de 87% em eixos-equivalentes para o período de 1999 a 2012. Ao contrário, todavia, do que se denunciou perante a CPI, os dados realizados, comprovados documentalmente, atestam que o tráfego real foi menor que a projeção inicial em
20% no acumulado desde o início da concessão até 2012, conforme dados constantes das Propostas Comerciais das seis concessionárias. Por fim, não se pode olvidar que o risco da variação do tráfego está previsto no contrato de concessão e é um dos riscos assumidos integralmente pelas concessionárias, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro, para mais ou para menos.

4.3. A questão da existência de eventual fraude no sistema de contagem dos eixos, que gera reflexo no equilíbrio econômico-financeiro e na arrecadação de ISS

No decorrer das investigações desta CPI, alguns Deputados e outros depoentes levantaram a hipótese de eventual fraude no sistema de contagem dos eixos, o que geraria reflexo no equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e na arrecadação do ISS. A premissa das suspeitas/denúncias partia da ideia de que o sistema de contagem poderia ser desligado e, assim, o volume de tráfego poderia ser mascarado.

O tema foi objeto de depoimento em sessão específica da CPI, em que se ouviu o Sr. Pedro Ricardo Furlan, responsável pela implantação do sistema de contagem de veículos em uso nas principais rodovias do país.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. ~~380~~ 4

FLS.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 379

Convém, nesta seara, trazer à colação os principais trechos do depoimento e as respostas dadas diretamente às dúvidas levantadas. Inicialmente o depoente explicou o objeto da empresa e que são responsáveis, no Estado do Paraná, pelo sistema de contagem da Rodonorte, sendo certo que os sistemas das demais concessionárias são muito semelhantes e de igual confiabilidade. Explicou, assim, o depoente, no que consiste o sistema que normalmente funciona no Brasil e qual o seu papel:

> "Ele (o sistema de contagem) garante, ele visa garantir à concessionária a correta contagem e contabilização financeira dos veículos que trafegam pela rodovia. O principal objetivo do sistema de arrecadação hoje é monitorar quantos carros passam pela rodovia e fazer a sua correta classificação. A concessionária tem nesse sistema um dos seus pontos chaves, porque ele controla realmente o dinheiro que entra. Então, contar adequadamente os veículos, contabilizar adequadamente o que passa por ali é sangue para a concessionária, é core business, ela tem que ter um bom sistema de arrecadação, um sistema forte, porque se ela não contar o veículo ela não recebe. Ou ela abre uma janela para ser fraudada pelo próprio arrecadador ou ainda para ter furo no sistema automático. Sistemas, normalmente, são compostos por hardware e software que detectam, que registram veículos e as suas respectivas classes. No Brasil temos um modelo de detecção particular, nós contamos eixos. O modelo mais normal no mundo é por volume. Você detecta um veículo pelo seu tamanho, pelo volume que ele ocupa e classifica pelo volume. No Brasil somos um pouquinho mais complicado, contamos eixos. Inclusive eixos que não rodam, que é um negócio meio complicado. Mas é possível, hoje tem tecnologia, está implementada, mas contamos eixos. E é importante dizer que, realmente, uma concessionária que contimar os seus veículos está perdendo receita, está jogando dinheiro pela janela. Os sistemas de arrecadação, basicamente, são compostos, pelo que chamamos de nível 1, que são as pistas manuais e automáticas, nível 2 – administração da praça, onde se encontra controle operacional e tesouraria e o nível 3 que, normalmente, se concentra todas as informações recebidas das diversas praças, se trafegam os dados com as operadoras e-mail de pagamento. Hoje 60% do tráfego no Brasil já é feito por via TAG, por via de AVI. E dali você sai com relatórios, a

376

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 381

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 380

FLS.
CPI PEDÁGIO

contabilidade, os relatórios para o Poder Público. Aí não conheço os contratos do Paraná. Os contratos de São Paulo, por exemplo, há um relatório de fluxo mensal, relatório de fluxo financeiro, porque há uma tarifa que é paga em cima desse relatório. No Paraná não conheço exatamente a particularidade desses relatórios. Hoje 60% do tráfego que é pedagiado no Brasil já é pedagiado por pista automática.

(...)

Se o senhor considerar que em São Paulo e Rio, que é o principal eixo de pedagiamento, algumas rodovias já atingiram 70% do seu fluxo por tags. É um volume bastante interessante, bastante elevado. E ele vai só crescer. Na realidade, isso você percebe até na formulação de uma praça hoje. Antigamente abríamos uma praça de pedágio com dezoito cabines manuais, e dias AVIs. Hoje chegamos a abrir com seis, no mesmo fluxo, seis a oito cabines manuais e 3 a 4 AVIs. Porque a velocidade que uma AVI atende a população é muito maior, sem dúvida. Quando uma via manual bilheta, arrecada 200 a 250 veículos de passeio por hora, bem dito que é passeio, se for caminhão vamos cair para uns 130, 140. Uma AVI passa mil veículos com muita facilidade. Ela aumenta a fluidez da rodovia bastante.(Fala com apoio de slides). Essa aqui é uma praça genérica. As pisas longas nos cantos são AVIs, pistas manuais e aqui algumas pistas, em alguns locais do Brasil, você tem pistas de apoio, tanto para cargas extralargas, para cargas muito grandes, quanto para carros oficiais, quando há acordo específico, Polícia Federal, Ministério do Trabalho, Polícia local, carros do Estado que passam sem serem bilhetados, porém controlados. O que eu gostaria que vocês notassem nesta praça é que todas as vias têm sensores de detecção em todas as suas vias. Então, uma vez que o veículo passar pela praça, ele será detectado obrigatoriamente identificado e contabilizado. Isso é interessante no sistema de pedágio. Isso não é uma formulação do sistema que mantemos na RodoNorte. Isso é uma formulação básica comum a todas as praças de pedágio no Brasil. Conheço todos os sistemas implantados no Brasil, dou manutenção em vários deles com principal foco no "Agéia"(?), que é meu parceiro técnico. Essa aqui é uma pequena explicação de uma pista manual. Como funciona uma pista manual? O cabo que se aproxima da via encosta, o arrecadador identifica visualmente que veículo está ali, ele realiza a cobrança, recebe o dinheiro, dá o troco, autoriza a passagem, abre a cancela, abre o semáforo. Até aí é uma operação como seria realizada na portaria de um estacionamento, em qualquer local, se o carro é grande, pequeno, médio, custa dez ou custa cinco, recebe, tudo bem. A

377

DIRETORIA LEGISLATIVA
380
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 381

FLS.
CPI PEDÁGIO

partir daí, entra o sistema de pedágio. O que o sistema de pedágio faz a partir daí? Ele faz a auditoria daquilo que o arrecadador fez. Ele vai olhar através dos sensores de solo que são esses, em 45 graus e em 90, ele vai olhar, vai contar os eixos, identificar e apontar eventuais irregularidades ou concordar com o arrecadador e fechar a transação. De apoio ainda a isso, se houver dúvida entre o arrecadador e o sistema, todas as pistas, hoje, são monitoradas com câmeras, todas elas têm câmera, são filmadas. Você tem ainda detector de massa metálica para ter certeza que o que está passando ali é um veículo não é alguém pisando nos sensores. Então, é um sistema bastante seguro para detecção do veículo. O veículo sai, ele passa pelo sistema, o sistema faz a sua identificação. Quando terminada a identificação, o sistema comanda o fechamento da cancela e o retorno do semáforo para condição vermelha, preparando o sistema para o próximo veículo. Isso é um algoritmo comum a todos os sistemas de pedágio, o que varia é a forma, os tempos, os filtros que nós usamos nos sensores, mas é um algoritmo comum. Hoje, 95% das pistas do Brasil estão monitoradas por sensores de piso. Existe uma mudança gradativa para sensores de contagem de rodas e de rodados ou de eixos óticos, mas é uma mudança lenta, gradativa, porque os sistemas ainda não são altamente confiáveis e ainda estão em teste, em trabalho, em evolução. Uma particularidade nessas pistas aqui é que o sistema conta também com um pequeno *device*, que è um detector para eixos suspensos. Esse é um detector ótico. Como o pneu não toca o chão você detecta o pneu que está elevado, o pneu que não está tocando o chão. Essa aqui é a formulação básica numa pista, alguma pista. As pistas de pedágio elas não usam teclado comum normalmente. Aqui tem um teclado aqui que é um teclado de manutenção, que só é usado em caso de manutenção. Teclado arrecadador é esse aqui. É o único teclado que ele tem na cabine. Ela é feita da forma mais segura possível para evitar uma fraude por parte do arrecadador, e os bons sistemas prezam por não serem fraudáveis, por não serem abertos à fraude ou terem um nível muito elevado de dificuldade. Uma pista automática. A pista automática tem uma característica diferente. O veículo é detectado, o seu TAG é lido e associado ao veículo, ela procede à contagem, a liberação do veículo, a passagem do veículo e, depois que isso ocorreu, desde que o TAG seja válido, ela permite a conciliação dos dados, se o TAG, se a categoria que estava no TAG, a classe que estava no TAG é a mesma que foi auditada pelo sistema, se essa classe foi realmente correta e se essa contabilização está fechada, e isso vai para os bancos de

DIRETORIA LEGISLATIVA
383
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
382
Pág.

FLS.
CPI PEDÁGIO

> dados. Esse é o nível um, que são as pistas manuais e automáticas. Uma pista automática típica. Pista automática tem alguns *devices* diferenciados, que são as barreiras óticas, dada a velocidade das passagens. Não dá para confiar só no detector de solo, então nós temos também barreiras óticas para ajudar. O equipamento que é responsável pela detecção de eixo suspenso é esse pequenininho aqui do lado, que também é um equipamento ótico. E aqui os senhores vão notar que é uma coisa constante em pistas de pedágio: auditoria o tempo todo. Então, você tem câmera para placa, tem câmera para lateral de veículo, tem câmera para rodagem. Isso é uma constante em todos os sistemas. Bom, nível dois – administração de praça. O nível dois é o sistema, ele recebe os dados das pistas, contabiliza, prepara esses dados, faz a conciliação e encaminha esses dados para o próximo nível, onde eles vão ser contabilizados na sede das concessionárias. Ele faz fechamento contábil e financeiro das pistas. Consolidação de dados. Nível 03: administração da concessão. Administração da concessão, ela recebe e consolida os dados das praças, insere os dados dos seus bancos de dados, envia os dados para as operadoras de meio de pagamento que são o Sem Parar, Via Fácil e outras, recebe a lista de restrição dessas mesmas operadoras de meio de pagamento, que seriam os Tags que estão inabilitados para passagem, ou não estão sendo corretamente pagos, ou apresentar defeitos, ou qualquer coisa do gênero. Ela gera os relatórios gerenciais e contábeis. E a partir do nível 03 normalmente é aonde o Poder Público recebe os dados das concessionárias, já todas as praças concentradas. E aqui está terminado. O que eu gostaria só de concluir é que os sistemas de pedágio, normalmente, eles são auditados em dois níveis pelo menos. Você tem o nível 01, o nível 02 que é o audito nível 01 e o nível 03 que é o responsável pela auditagem das praças. Então, você tem uma linha de auditagem bastante severa de uma ponta a outra.

Da exposição, foi possível notar que o sistema de contagem tem a característica de ser bastante confiável. Na sequência, em resposta direta aos questionamentos, ficou mais claro concluir sobre a impossibilidade de fraude na contagem:

> **SR. PRESIDENTE (Deputado Nélson Luersen):** Todas as cancelas da praça de pedágio tem contagem, não existe

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 384

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 383

FLS.
CPI PEDÁGIO

exceção? Digamos algumas delas não podem deixar de ter essa contagem eletrônica, ou ser desligada?
SR. PEDRO RICARDO FURLAN: O desligamento pode ser feito. È um equipamento elétrico.
SR. PRESIDENTE (Deputado Nélson Luersen): Pode ser feito pela concessionária.
SR. PEDRO RICARDO FURLAN: Pela concessionária, eu jamais vi. Ela é feita em caso de defeito, em caso de manutenção, eventualmente, eventualmente, você desativa uma pista por obra, mas as concessionárias não operam com pista desligada. Seria como "dar um tiro no pé", né Deputado.
(
.
.
.
)

DEPUTADO BERNARDO RIBAS CARLI: É última pergunta Sr. Presidente. A CPI aqui, nós no decorrer dos trabalhos foi detectado como o, Presidente coloco, que o cupom que nós recebemos ao pagar a tarifa não tem valor fiscal. Não havendo esse valor fiscal, há como garantir que a receita está sendo contabilizada é a mesma que está sendo arrecadada.
SR. PEDRO FURLAN: Veja os cupons hoje, as maiores das rodovias fornecem isso ao site, uma possibilidade de auditagens desses cupons por conta, principalmente, dessas empresas de transporte. Você pode pegar um cupom de pedágio, ele tem um número m único gerado nele, não é? É um registro dele, você vai entrar no site da concessionária digitar esse registro e obter se esse número é valido ou não. A questão de violação de dados em qualquer sistema hoje é possível. Haja visto que os bancos investem em sistema para impedir que seus dados sejam violados. Agora as concessionárias teriam que fazer um trabalho maluco. Maluco, para alterar nível 1, nivel 2, nível 3 para produzir dados falsos. Seria alguma coisa bastante complicada. Porque nós fabricantes de sistemas, implantadores de sistemas quando implantamos o sistema, implantamos ele com o máximo de barreira possiveis, inclusive contra o cliente que compra, para impedir que ele seja violável. Porque o que nós vendemos é confiabilidade. O que nós vendemos é o intangível. É a certeza que você dorme tranquilo porque está arrecadando adequadamente.
(...)

DIRETORIA LEGISLATIVA
385
Pág.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 384

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: O senhor conhece algum caso de fraude ou de adulteração em sistema de pedágio?
SR. PEDRO FURLAN: Eu já presenciei tentativa de fraudes por parte de arrecadadores e de grupos de arrecadadores e, todos foram detectados em poucos meses.
DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: E essa detecção aí foi feita por quem?
SR. PEDRO FURLAN: Pela própria concessionária e para validação do próprio sistema. O sistema aponta que havia alguma coisa irregular feita no sistema para travamento, para em período do sistema não funcionar adequadamente, isso foi feito, foi rapidamente sanado.
DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Aqui no Paraná?
SR. PEDRO FURLAN: Não. No Paraná eu não tive essa experiência. Tive essa experiência em duas rodovias no Estado de São Paulo. Aliás, rodovias não, em duas praças de pedágio do Estado de São Paulo. Experiência desagradável.
(...)
DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: As concessionárias, pelo que nós aqui no Paraná, são grandes empresas, são empresas que têm que apresentaram e estiveram aqui os seus representantes, diretores e presidentes falando de parcerias, dos sócios. Então a pergunta que eu vou fazer para o senhor aqui, eu quero saber, naturalmente com relação ao Paraná, mas experiência que o senhor tem já nesse Brasil, nesse tema aí: Uma concessionária má intencionada pode adultera os valores de arrecadação de pedágio, no intuito de recolher menos impostos e, também, até disfarçar o seu faturamento?
SR. PEDRO FURLAN: Veja é possível! Porém, vamos lá, é possível, mas você estaria maquiando um dado que é público e notório que é passagem de veículos. Então você tentar maquiar um dado que ele está lá à disposição e qualquer um que monitore. Porque você hoje para auditar uma praça de pedágio, você não precisa de mais do que duas pessoas na saída fazendo 1, 2, 3, 4, 5. Então São Paulo acabou adotando...
(...)
DEPUTADO PERICLES DE MELLO: O Governo teria aceso aos dados da sua empresa?
SR. PEDRO RICARDO FURLAN: Eu não tenho acesso aos dados de contagem da praça, eu, a partir do momento que o sistema está implantado, os dados não me pertencem, eu não tenho acesso também aos dados,
DEPUTADO PERICLES DE MELLO: Pertencem a quem os dados?

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 386 Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 385

FLS. COMISSÃO DE SEGURANÇA

SR. PEDRO RICARDO FURLAN: Pertencem à concessionária e ao Poder Público, por concessão, ao Poder Público, como ele é o concessor, o Poder Público é o dono dos dados.

Logo, de tudo o que foi exposto e das respostas aos questionamentos, pode-se concluir que ***o sistema de contagem de eixos é seguro. Contudo, não é imune à fraude. Apesar disso, o depoente deixou bem claro que não existe interesse das concessionárias em possuir um sistema fraco, inseguro, que possa ser desligado, por exemplo, pois isso "constituiria um tiro no pé". Permitiria, como já ocorreu em outras concessões fora do Estado do Paraná, numa possibilidade de fraude e desvios internos.*** Os próprios funcionários das praças poderiam desligar o sistema para "furtarem" as empresas. Conclui-se que a confiabilidade e segurança do sistema de arrecadação é de interesse das próprias concessionárias.

De qualquer modo, foram apresentadas alternativas para uma eventual "auditagem" por parte do DER mediante contagem manual por amostragem ou mediante a utilização de câmeras, o que não seria custoso. Ou seja, nenhuma evidência de fraude foi constatada no sistema de contagem dos eixos. Apesar disso, seria importante o DER criar mecanismos de auditagem próprio para fiscalização das concessionárias.

4.4. A questão da existência de eventual fraude/lavagem de dinheiro operacionalizada através de contratação superfaturada de empresas terceirizadas, inclusive consultorias de empresa controladora por controlada

Em alguns depoimentos e manifestações no decorrer da presente CPI denunciou-se a eventual existência de fraude/lavagem de dinheiro

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 387

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 386

FLS. CPI PEDÁGIO

operacionalidade pelas concessionárias através de contratação superfaturada de empresas terceirizadas, inclusive consultorias de empresa controladora por controlada. Referida operação teria por finalidade ocultar lucros, aumentar os gastos e mascarar a contabilidade do sistema. Causou estranheza, efetivamente, aos deputados integrantes desta CPI, alguns valores dispensados com consultorias. Foram solicitados, então, documentos às concessionárias informando todos os gastos/despesas com empresas e serviços terceirizados.

Nesta linha, as empresas concessionárias encaminharam explicação/justificativa no que diz respeito à necessidade de contratação de projetistas, auditoria contábil e outras, além da prestação de serviços administrativos por CSCs - Centro de Serviços Compartilhados.

Pelos documentos apresentados e analisados por esta relatoria, não é possivel afirmar que não estão sendo seguidas as regras de direito e de transparência nos serviços executados, ou que não estão sendo respeitados os parâmetros do mercado, que não são os mesmos, necessariamente, praticados no âmbito do setor público.

Quanto a contratação de serviços de terceiros por uma concessionária, trata-se, ao que tudo indica, de prática comum e não proibida pela legislação brasileira, ocorrendo com frequência nos mais diversos segmentos da economia, sem que isso acarrete qualquer prejuizo ou desvio de finalidade ao contratante e aqueles que são afetados pelos serviços.

Neste aspecto, é de se registrar que são várias as possibilidades de contratação de serviços de terceiros por uma concessionária de rodovia para que sejam alcançados os níveis de atendimento exigidos e o fiel cumprimento do objeto do contrato de concessão. A imensa maioria dessas contratações é decorrente de exigências impostas pelos próprios contratos de concessão, conforme restou assinalado no tópico de trata e descreve as

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 388

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 387

FLS.
CPI PEDÁGIO

obrigações contratuais das concessionárias. E neste sentido, não há como afirmar que as contratações terceirizadas são inventadas ou "forçadas" pelas concessionárias. A contratação de serviços é bastante comum em vários setores da economia e é geralmente aplicada em serviços especializados e em situações que as vantagens de se contratar o serviço são maiores do que a realização através de recursos da própria empresa.

Foi possivel perceber, da análise dos documentos recebidos por esta CPI, que tais terceirizações normalmente consistiram em contratação de serviços para obras de engenharia, projetos executivos e consultorias especializadas (auditorias externas, consultorias em administração, consultorias juridicas etc.) e, outras vezes, de contratação de empresas para realização de serviços transacionais através de Centros de Serviços Compartilhados. Referidos Centros de Serviços Compartilhados, de acordo com informações obtidas por esta relatoria, são empresas constituídas geralmente em grandes grupos empresariais que agrupam a realização de serviços transacionais comuns como Recursos Humanos, Contabilidade, Finanças, Suprimentos de Materiais, Juridico não especializado, Tecnologia da Informação, Engenharia e Apoio Administrativo. Este conceito teria surgido na década de 1990 e é adotado por 80% das quinhentas empresas de maior porte no mundo, estimando-se que no Brasil existam mais de cem Centros de Serviços Compartilhados.

De acordo com as justificativas apresentadas pelas concessionárias, as principais vantagens na contratação de Centros de Serviços Compartilhados são agilidade, qualidade, segurança, constante atualização tecnológica e atendimento à legislação. Outra importante vantagem oferecida é a desoneração de seus executivos que passam a focar nos processos de atendimento aos usuários das rodovias e no cumprimento das obrigações contratuais.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 384

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 388

Algumas concessionárias de rodovias do Paraná adotam a prática de contratação de Centros de Serviços Compartilhados. Referidos contratos, contudo, não são contratos de consultoria, mas sim contratos de prestação de serviços administrativos e operacionais, comuns em qualquer empresa, e que são regidos pelo direito privado. Conforme sustentaram as concessionárias, em documento enviado para esta CPI,

> "(...) é importante observar que há vários riscos assumidos por uma concessionária de rodovias, conforme previsto no contrato de concessão: riscos do tráfego, riscos com variação dos custos das obras, riscos financeiros e riscos com custos para realização dos serviços de conservação, operação e administração. Portanto, a contratação de serviços de terceiros é prerrogativa e liberalidade das concessionárias. Enfatizamos que as empresas vencedoras da licitação internacional realizada em 1997 para as concessões de rodovias do Anel de Integração do Paraná foram as que apresentaram as propostas comerciais mais competitivas. As empresas vencedoras da licitação são geralmente aquelas que se mostram mais competitivas, modernas e inovadoras. É bastante louvável o fato de que empresas busquem continuamente aprimorar a gestão do negócio, adotando as melhores práticas de mercado, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico da região onde atuam e do nosso país. A prática de contratação de Centros de Serviços Compartilhados está perfeitamente alinhada com o negócio de concessão de rodovias, respeitando tanto o contrato de concessão quanto à legislação vigente, além de ser uma prática

DIRETORIA LEGISLATIVA
390
Pág. 4

F.L.S.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 389

moderna e eficiente adota na administração empresarial".

Logo, justificaram as concessionárias que a contratação dessas empresas terceirizadas (i) constitui uma forma de gestão privada dos negócios que não é proibida no Brasil, (ii) os valores dessas contratações obedecem a parâmetros do mercado, (iii) e não se trata, propriamente, de contratação de consultorias.

Pesquisando sobre este tipo de contratação, a assessoria desta CPI encontrou o seguinte texto com algumas explicações sobre essa forma de gestão e sua legitimidade (texto conceitual extraído do livro "Centro de Serviços Compartilhados" – Carlos Magalhães):

"Um pouco de história

Durante os anos 70 (século XX), as grandes corporações utilizavam o modelo centralizado de organização, principalmente para suas funções de suporte (como recursos humanos, finanças, tecnologia da informação e contabilidade). Na década seguinte, as unidades de negócio surgiram privilegiando o modelo descentralizado para as funções de suporte, pois cada unidade tinha liberdade de organizar-se para atingir os objetivos específicos. Em decorrência disto passou a haver redundância de estruturas de suporte nas grandes corporações, elevando seus custos operacionais.

A origem do termo *shared services* - serviços compartilhados - não é algo bem definido na literatura, tanto como o primeiro caso em que o termo foi usado. Apesar da imprecisão, em 1986, a General Electric, nos

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 394 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 390

FLS. CPI PEDÁGIO

Estados Unidos, criou um grupo Conhecido como "Client Business Service". Esse grupo utilizava conceitos e características operacionais do que hoje conhecemos como Serviços Compartilhados. Assim, esse se tornou o primeiro registro e a General Electric foi considerada a pioneira na utilização deste novo modelo de operação de serviços, que tem como uma de suas principais características ser uma unidade semiautônoma de prestação de serviços. Algum tempo depois, durante um estudo realizado pela consultoria A.T. Kearney, em 1990, com as empresas Ford, Johnson & Johnson, IBM, AT&T, Nynex, Digital, Dupont, HP, Alcoa e Shell, observou-se que estas apresentaram um tema comum; a operação dos serviços financeiros era realizada de forma compartilhada. Desse modo, surgiria entre os consultores que participaram do mencionado estudo a descoberta ou, pelo menos, o registro da ideia de serviços compartilhados. A utilização do conceito de serviços compartilhados começou, na maioria dos casos, na área financeira das empresas, devido ao rápido retorno dos investimentos feitos. O melhor gerenciamento do capital de giro e a redução dos custos das operações são os principais resultados dessa decisão. Contudo, o compartilhamento de serviços tem sido utilizado com sucesso em outras áreas de atividades das empresas. Além da área financeira, outras áreas de interesse de compartilhamento de serviços são: tecnologia da informação, recursos humanos, jurídica, suprimentos de materiais e comunicações. O modelo de serviços compartilhados está sendo utilizado em vários ramos da atividade econômica, em empresas tanto de

DIRETORIA LEGISLATIVA
392
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 391

FLS
CPI PEDÁGIO

pequeno quanto de grande porte, nos setores público e privado. Existe um número crescente de implementações ao longo dos últimos 15 anos e em todos os continentes, com maior ocorrência na Europa e na América do Norte. Registra-se hoje uma aceleração no uso do modelo de serviços compartilhados nos últimos cinco anos, tanto entre grandes quanto em médias organizações.

Os serviços compartilhados no Brasil

O modelo de serviços compartilhados começa a ser introduzido no Brasil no final dos anos 90. Em 1999, a ABB - Asea Brown Boveri iniciou a implantação do seu Centro de Serviços Compartilhados internamente. Em fevereiro de 2000, com o processo de privatização e consolidação das Teles numa única empresa - a Telemar - a mesma promoveu a consolidação de processos, com a harmonização dos sistemas e tecnologias, o que viabilizou consideráveis aumentos de eficiência operacional e de qualidade dos serviços oferecidos com a implementação do Centro de Serviços Compartilhados.

De lá pra cá, outras seguiram o mesmo caminho, muitas dando continuidade às iniciativas iniciadas em suas matrizes internacionais.

Como se vê, a utilização do conceito de serviços compartilhados é recente.

Filosofia

A filosofia dos Serviços Compartilhados está calcada no objetivo de acrescentar valor à empresa, buscando

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 393

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 392

FLS. 12 PEDÁGIO

crescimento estratégico pela criação de novas responsabilidades de gerenciamento, foco nos serviços e suporte, liberação das demais unidades de negócio para voltarem-se aos aspectos estratégicos das operações (objetivofim), transferência de atividades secundárias das unidades de negócio para os processos principais dos Serviços Compartilhados, concentração de recursos que desempenham as mesmas atividades de suporte, sendo tais atividades fornecidas a custos baixos e com altos níveis de serviços, alavancagem dos investimentos tecnológicos e, por fim, busca pela melhoria contínua e evolução dos níveis de serviços prestados.

Ao juntar esses processos e atividades não estratégicos numa organização comum, sob seu próprio gerenciamento, todas as unidades de negócio individuais estarão liberadas para dedicar-se com suas metas de valor. Isso por sua vez, permite que a gerência dessas unidades foque a solução de problemas de negócios através da melhoria dos processos principais das unidades, aumentando assim a cadeia de valor e, como resultado, levando ao seu crescimento.

Paralelamente, esta formação de organização independente permite também que os funcionários e gestores que trabalham neste centro de serviço percebam a responsabilidade de como eles gerenciam efetivamente sua "unidade de negócio de apoio" para que o sentimento de "funcionários que agregam pouco valor" ou "funcionário de segundo nível" seja substituído pelo desejo destes em buscarem em seus processos-fins gerar valor à organização a qual pertencem. Para isso, as atividades de suporte devem ser bem gerenciadas a fim

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 394

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 393

FLS.
CPI PEDÁGIO

de permitir que as áreas responsáveis pelos processos-fim possam desenvolver e aumentar suas funções para atingir metas estratégicas e o seu valor para os acionistas, empregados e sociedade de uma forma geral.

A questão do clima organizacional e a visão de carreira dentro de uma organização de serviços compartilhados também são importantes. Algumas companhias que mudaram para um ambiente de serviços compartilhados relatam que os empregados desse ambiente têm melhor percepção de seu trabalho do que quando eles eram "suporte" dentro de uma unidade de negócio. Eles acreditam no valor de seu trabalho e fazem parte de uma grande equipe empresarial. Muitos apreciam o treinamento multifuncional que acontece para capacitá-los a lidar com muitas tarefas - uma necessidade numa operação enxuta. E mais, há um maior progresso na carreira, à medida que as pessoas passam a gerenciar dentro de uma operação de serviços compartilhados, adquirem habilidades que podem ser transferidas para o gerenciamento de uma unidade geradora de lucros.

A valorização do profissional evitará o efeito que em algumas organizações de serviços compartilhados têm em que os empregados têm a sensação de estarem num limbo, tendo perdido a conexão próxima com a empresa e o comprometimento e identidade que eles sentiam quando trabalhavam dentro de uma unidade de negócio. Isso enfatiza a necessidade de deixar clara para todos a conexão entre o trabalho da unidade de serviços compartilhados e as unidades de negócio.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 395

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 394
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Os Serviços Compartilhados visam proporcionar a obtenção de resultados positivos que culminem com a criação de valor para a empresa, sendo esse resultado obtido por três principais frentes, quais sejam:

- Crescimento sustentável da organização;

- Otimização dos recursos empregados na estrutura de apoio e suporte com a consequente redução de custos operacionais e melhoria na qualidade dos serviços disponibilizados;

- A liberação de tempo às demais unidades de negócio para se dedicarem ao plano estratégico, de onde devem surgir ações para a criação de valor.

Uma caracteristica desejável dos Serviços Compartilhados é a formação de relação de parceria que seja estabelecida entre essa área e as demais unidades de negócio que transacionam com o CSC. O relacionamento entre os que desempenham uma tarefa e aqueles para quem a tarefa se destina não é simplesmente transacional. Ele ocorre entre membros de um time, que sabem ou deveriam saber que a cadeia de valor da empresa é tão forte quanto cada um de seus elos, requerendo, portanto, o estabelecimento de uma parceria entre eles.

A Organização de Serviços Compartilhados é um ambiente dinâmico e que constantemente envolve um movimento ou condição na qual os recursos serão focados em processos existentes para os quais existe uma pressão constante por melhorias que venham ao

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 395

FLS. CPI PEDÁGIO

encontro das demandas dos clientes internos, com base na cooperação e participação de gestores e empregados. O relacionamento entre as demais unidades de negócio da corporação e a unidade de negócio compartilhada não pode ser estático.

Uma operação de Serviços Compartilhados requer alguns outros atributos complementares, como:

- Operar como uma organização autônoma;

- Estar orientada a processos e buscar sua melhoria continua;

- Ser dirigida pela competitividade do mercado, sendo seus serviços superiores aos produtos de uma empresa terceira de serviços (BPO - Business Process Outsourcing);

- Alavancar os investimentos tecnológicos e de processos, buscando a automação do fluxo de informação e eliminação de riscos e redundâncias;

- Focalizar o serviço e o suporte aos "parceiros do negócio indo alem da noção tradicional de "serviço ou suporte ao cliente"; e focalizar a melhoria continua.

O Centro de Serviços Compartilhados opera como uma unidade de negócio, influenciada direta ou indiretamente pela competitividade de mercado, implicando que, o conceito de que o Centro de Serviços Compartilhados deve incorporar a visão "de empresa", percorrendo os caminhos necessários a uma organização para o cumprimento de sua missão. Sendo assim deve considerar alguns pontos definidos:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 397

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 396

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- Plano Estratégico

- Visão / Plano de evolução - Métricas-chave

- Estratégia de melhoria continua

- Modelo de Relacionamento com o Cliente - Políticas e garantias de custo e qualidade

- Foco nos Resultados, não nas Atividades.

- Método de alinhamento com as estratégias do Negócio - Modelo de Governança - Linha de Produtos/Serviços desta Empresa (Catálogo de Serviços)

- Foco na Cadeia de Valor da organização = como melhorar.

Sob este aspecto, o gestor de um CSC deve ter um perfil empreendedor com competências que permitam ao mesmo administrar melhorias dos processos escopo do CSC que administra.

É importante salientar ainda que os Serviços Compartilhados não significam ou não devem significar centralização de recursos de uma empresa.
Um ambiente de Serviços Compartilhados, conforme já abordado, concentra os recursos de uma empresa, no qual os fornecedores de serviços devem estar voltados em atender as unidades de negócio para as quais os referidos serviços são prestados. Como em uma relação comercial, os parceiros das unidades de negócio da empresa têm o direito de exigir dos Serviços Compartilhados o nível de serviço apropriado aos seus

DIRETORIA LEGISLATIVA
Fls. 398

DIRETORIA LEGISLATIVA
Fls. 397

FLS
CPI PEDÁGIO

processos e estes a responsabilidade de disponibilizar informações e ações para o cumprimento deste serviço.

Dessa forma, o Corporativo da organização se torna mais enxuto, com possibilidade de focar nas atividades estratégicas da mesma, e as Unidades de Negócio passam a ter maior autonomia e mais tempo para a realização de suas atividades".

Conclui-se, portanto, que referidas terceirizações são comuns e representam uma forma de gestão que a váriosanoso mercado vem utililizando sem qualquer restrição ou violação à normas vigentes, sendo certo que no caso em questão não foi possível a constatação de eventual fraude ou lavagem de dinheiro. A despeito disso, esta CPI não possui dados ou parâmetros para concluir se os valores praticados nessas contratações e forma de gestão correspondem ao praticado no mercado, embora, aparentemente, pareçam muito elevadas, demandando a devida atenção das instituições competentes.

4.5. A questão da existência de eventual fraude contábil

Alguns Deputados integrantes desta CPI, em mais de uma oportunidade, afirmaram de modo contundente que as concessionárias lançam mão do subterfúgio de fraudar balanços e documentos contábeis com o fim de mascarar lucros, receitas e, enfim, auferir benefícios ilegais.

Apesar das denúncias, nenhum indício de fraude contábil foi possível constatar nas investigações desta CPI, mormente considerando que foram encaminhados pelas concessionárias todos os documentos solicitados e, em seguida, foi constatado que todos os balanços foram auditados por empresas independentes que gozam de forte credibilidade perante a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 399

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 398

FLS.
CPI PEDÁGIO

sociedade e o mercado. Inclusive as metodologias que foram utilizadas nas auditorias puderam ser esclarecidas e confirmadas perante a CPI por representantes das empresas independentes mediante depoimento e demonstrações.

Sobre esta matéria, muito esclarecedor foi o depoimento do Sr. José Roberto Pinto Carneiro, que após fazer uma apresentação sobre a empresa de auditoria em que trabalha, explicar a prática da auditoria no Brasil e como tais auditorias funcionam, relatou que está na Delloite desde 1987 que já atendeu empresas dos mais diversos segmentos, inclusive concessões de rodovias, cuja experiência ele iniciou com a NovaDutra (atualmente, possui mais de 3.500 clientes ativos no Brasil).

DEPUTADO BERNARDO RIBAS CARLI: Sr. Presidente, Srs. Deputados e todos que nos acompanham nesta reunião da CPI. Cumprimentar o Sr. José Roberto Pinto Carneiro, da Deloitte que, através de requerimento de minha autoria, está prestando hoje esclarecimentos. E o motivo que apresentamos o requerimento, Sr. Presidente, para que a empresa Deloitte estivesse aqui, hoje, prestando esclarecimentos acerca do seu trabalho, é que é uma das maiores empresas de contabilidade do mundo e que presta serviços nas concessionárias de pedágio no Brasil todo. Aqui no Paraná, como já foi colocado, já prestou serviços para algumas concessionárias e hoje presta serviços para a Rodonorte. Em sua explanação, a questão final que o senhor colocou, de que a verificação das obras realizadas, dos valores que são levantados nessa CPI, coloca-se uma questão muito especifica do contorno de Campo Largo, que estão sendo realizadas as obras pela Rodonorte, há muitos questionamentos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 400

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 399
FLS.
CPI PEDÁGIO

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

levantados dos valores prestados a essa CPI por parte da Rodonorte e dos valores que algumas informações trazem que podem estar superfaturados, por ser uma empresa do próprio grupo com participação acionária na Rodonorte que está prestando o serviço. Gostaria de saber, em sua sua visão, se há como mudar esses números, superfaturar essas obras, como é muitas vezes colocado nesta CPI? SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: O nosso trabalho de auditoria desse ano é um trabalho que está em andamento, ainda não temos uma conclusão. O que poderia dizer dos anos anteriores, é que o trabalho que fizemos, não identificamos nenhuma indicação, emitimos nosso relatório sem nenhuma ressalva. E essa nossa conclusão é baseada nos controles que a organização tem, principalmente naqueles serviços que são realizados por partes realizadas e por teste que fizemos. Então, é uma área de risco que eventualmente endereçamos e não identificamos nenhuma indicação de que pudesse ter ocorrência disso. Embora o meu trabalho - outra coisa que também gostaria de esclarecer - não é endereçado para concluir sobre isto, é um trabalho mais abrangente, sobre demonstração financeira como um todo. Então, o que estou dizendo, tem algumas limitações dentro desse trabalho que faço, de demonstração como um todo. Se tivesse feito especificamente alguma coisa, até poderia ter identificado. DEPUTADO BERNARDO RIBAS CARLI: O senhor também sabe me informar se todas as concessionárias do Paraná têm os seus balanços auditados?

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 401

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 400
Fls.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Em meu conhecimento, toda concessionária e rodovia tem o balanço auditado, se todas aqui no Paraná têm, não sei. Mas todas as concessionárias que conheço, tem balanço auditado e é requerimento, de um modo geral, do órgão regulador que fez a concessão exigir o balanço auditado. DEPUTADO BERNARDO RIBAS CARLI: No Paraná, a Deloitte prestou consultoria somente à Rodonorte e a EcoRodovias? Viapar, Econorte, Caminhos do Paraná? SR. JOSÉ ROBERTO PINTO

CARNEIRO: OHL não sei, acho que não tem nenhuma aqui, não é? A Triunfo nós auditamos também no passado, mas não me recordo se a do Paraná já estava na época em que tinhamos auditado, se a do Paraná também estava dentro do nosso contrato. Mas a CCR da EcoRodovias com certeza. DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Bom dia, Dr. José Roberto Pinto Carneiro. Estas auditorias que as empresas fazem - no caso a sua empresa - em outras empresas, são pagas por quem?

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Pelas concessionárias. DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Se elas são pagas pelas concessionárias, é possivel que uma análise da sua empresa encontre alguma fraude, algum erro no balanço?

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Sim, é possivel, sim. DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Quais são as irregularidades mais comuns encontradas em balanços no caso da sua empresa? Quando a sua empresa faz uma auditoria em balanço de outras empresas, quais são as irregularidades mais comuns que vocês encontram? SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Por incrível, grande

DIRETORIA LEGISLATIVA
Fls. 402
Paq. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Fls. 401
Paq.

FLS
CPI PEDÁGIO

parte dos erros que identificamos, estão vinculados a operações não usuais, complexas e de grande valor. Exemplo: aquisição de um investimento, contratação de uma operação de heading para garantia de uma divida... Fiz um comentário, classificação de gastos, efetivamente, como despesas e não como ativos, eventualmente, isso pode ocorrer.

DEPUTADO DOUGLAS FABRICIO: Os balanços das concessionárias do Paraná são confiáveis?

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Emito e assino esse relatório. Então, a minha opinião está lá, está formalizada, está escrita, assinada por mim. O relatório da Rodonorte, tenho segurança de que ele não contém correções significativas, conforme definiram.

DEPUTADO DOUGLAS FABRICIO: Então, é confiável?

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Sim, senhor.

DEPUTADO CLEITON KIELSE: No caso, até foi muito boa a sua ponderação, só para fazer um pingue pongue aqui. É exatamente esse ponto que o senhor vai citar. Essa consultoria que foi feita da empresa Ecovia para a própria empresa Primáve por R$ 53 milhões; tecnicamente seria o Kielse contratando o Kielse e eu vou me remunerar com R$ 53 milhões para uma consultoria que eu mesmo vou fazer para a minha empresa. Na sua visão o senhor acha isso legal?

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Ora, caro Deputado, o senhor vai me desculpar, mas eu tenho dificuldade de... Eu não conheço detalhes, eu não...

DEPUTADO PÉRICLES DE MELLO: Queria fazer uma pergunta ao Dr. José Roberto. Perguntei para a Rodonorte, queria perguntar para o senhor: temos um

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 403 Pag 4

DIRETORIA LEGISLATIVA 402 Pag

questionamento desde o início da CPI, com relação às propostas comerciais das concessionárias, vou citar o exemplo da Rodonorte. A proposta que ela apresentou na licitação é o dobro dos preços do DER, praticados pelo DER à época, um engenheiro fez uma anállse para mim. Eu tenho um exemplo aqui, pedra brita, valor em setembro de 13, preço da concessionária 156 reais o metro cúbico, do DER 66,41, isso é um exemplo apenas. Na proposta comercial a Rodonorte contrata um contorno de Campo Largo por R$70 milhões. Se fosse aplicado o valor do DER, seria bem menor o custo desse contorno. Ela faz uma consulta com empresas eficientes, que executam o serviço para ela, segundo o depoimento, na contratação tem um desconto de apenas 2% no valor cheio de 70 milhões. Digamos que essa obra não custe 70 milhões efetivamente que ela está pagando, sobra custo de 50, eles estão fazendo um contrato de 70, isso está prejudicando o acionista da empresa.

SR. JOSÉ ROBERTO PINTO CARNEIRO: Olha, a construção de um viaduto eu diria que é uma coisa que o auditor não tem o conhecimento técnico para eventualmente questionar. Eu diria que, eventualmente, trabalhamos conversando com a administração, como ela trabalha, como ela define quais são os controles que ela tem, quais são as pessoas que foram envolvidas nesse processo, de avaliação, de definição de valor. Porque uma das coisas que a minha experiência nesses anos mostra, é que, aparentemente, um mesmo viaduto, para mim, os viadutos são basicamente os mesmos, mas eles são distintos, eles têm caracteristicas, necessidades, solo, algumas obras têm que ser feita ao

DIRETORIA LEGISLATIVA
404
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
403
Pág.

FLS.

> redor. Então, essa avaliação realmente, de valor, não consigo fazer, não faço. Eu diria que esse é um trabalho que o auditor não captura, não é o objetivo nosso capturar. A preocupação que o trabalho que temos, e que costumamos dizer que algumas coisas podemos fazer, o trabalho entrando, fazer um contorno da operação, está certo? Nesse caso trabalhamos o contorno, ao redor. Ou seja, como é que a administração define isso, como é que ela faz as cotações, as tomadas de preço se elas são efetivas, se elas são feitas com empresas que têm capacidade técnica para fazer eventualmente a obra.

Nota-se que o auditor independente deixa bem claro que nos casos das empresas por ele auditadas e pela metodologia e obrigações impostas para as atividades no Brasil, inexiste fraude contábil. Por ocasião do depoimento, aliás, e depois confirmação desta relatoria, percebe-se que dentre as diversas obrigações legais que uma companhia deve observar estão aquelas contidas na Lei das Sociedades Anônimas. E uma dessas obrigações é exatamente a de manutenção das escrituras e livros contábeis em ordem, demandando atuação de contadores e, após, auditoria de empresas independentes. A violação deste dever, além de constituir crime, pode gerar forte impacto na imagem da empresa e no valor de suas ações.

Desta maneira, resta claro que as companhias estão obrigadas a apresentar e submeter a rigorosos critérios de auditoria todos os números envolvendo a companhia, incluído os seus ativos, contratações e passivos.

Nesta linha, em resposta às dúvidas lançadas por esta CPI, a ABCR – enquanto representante das empresas concessionárias investigadas,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 406

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 404

FLS.

encaminhou esclarecimento no sentido de que os dados contábeis em questão, sobre os quais lançaram-se dúvidas, são todos auditados, e que existem inúmeras obrigações legais no que diz respeito às atividades de contabilidade e auditoria independente que visam dar transparência às demonstrações financeiras das empresas de capital aberto ou de grande porte.

Conforme se lê daquele documento, as atividades de Contabilidade e de Auditoria Independente foram aumentando de importância à medida que a economia passou a desempenhar um papel de destaque na evolução da sociedade. O crescimento das empresas, a expansão dos mercados, a necessidade de financiamento e a formação do mercado de capitais, intensificaram as exigências quanto à administração dos negócios e à confiabilidade das informações financeiras das empresas. Devido a esses fatores, tornou-se de grande importância a divulgação dessas informações a credores, investidores atuais e potenciais e sociedade em geral.

Conforme pesquisa realizada pela relatoria, a atuação das Auditorias Independentes ganhou relevância após a crise dos EUA de 1929. Nesta época, foram criadas importantes regras para as empresas cotadas em bolsa de valores, tornando obrigatórias a Auditoria Independente das Demonstrações Financeiras e a Padronização da Linguagem Contábil. Assim surgiram os Princípios Contábeis Geralmente Aceitos, que visam mostrar a realidade financeira das empresas e tornar mais transparente o relacionamento com o seu público de interesse, como credores, acionistas financiadores, governo, fornecedores e a sociedade.

No Brasil, a crise da bolsa de 1971 evidenciou a necessidade de modernização do mercado brasileiro de capitais. Consequentemente, duas novas leis foram editadas em 1976: a Lei 6.404, conhecida como a Lei das S.A., e a Lei 6.385, que criou a Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Ambas as leis disciplinaram as regras, as estruturas e os procedimentos a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 406

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 405

FLS.

fim de garantir a correta divulgação de informações sobre o desempenho das empresas de capital aberto. As Demonstrações Financeiras de toda empresa de capital aberto passaram a ser validadas por auditores independentes, garantindo assim a transparência, a confiabilidade e a integridade das informações contábeis.

Através do arcabouço de leis e normas criados, ficou estabelecido que a Auditoria Independente das Demonstrações financeiras tem como finalidade emitir parecer avaliando se as informações examinadas traduzem ou não:

- a real situação do patrimônio da entidade;
- o resultado de suas operações;
- as origens e aplicações de seus recursos.

Logo, o Auditor Independente exerce uma função social relevante a medida que contribui para a garantia sobre o fortalecimento da confiança nas relações entre as empresas e seus respectivos públicos.

Quanto às Concessionárias de Rodovias do Paraná, todos os documentos analisados por esta CPI permitem concluir que se tratam de sociedades de grande porte, muitas sendo sociedades de capital aberto, e estão obrigadas a publicar periodicamente as demonstrações financeiras, validadas por Auditores Independentes. Estas informações foram e são examinadas por firmas de auditoria de credibilidade internacional e atestam a integridade e a confiabilidade das informações contábeis. Ao que tudo indica, é do próprio interesse das Concessionárias do Paraná divulgar de forma transparente, não somente as demonstrações financeiras, mas também dados relevantes sobre o Programa de Concessão de Rodovias, evidenciando resultados e benefícios gerados para toda a sociedade paranaense. Se assim não for, o investimento realizado pelo empresário perde valor, tornando sua atividade sem sentido. Importante lembrar que

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 407

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 406

das seis Concessionárias do Anel de Integração, quatro fazem parte de grupos econômicos que tem ações listadas na Bolsa de Valores - Bovespa.

Deste modo, e isso pode ser confirmado em depoimentos, eventual fraude contábil para mascarar lucros não traria quaisquer benefícios para as empresas, mas, ao contrário, além da perda de credibilidade, a diminuição de lucros poderia gerar uma deterioração do capital investido pelo empresário ou mesmo a desvalorização das ações, que poderia culminar em eventual quebra.

A necessidade de as empresas manterem a credibilidade de suas contabilidades justifica-se tanto por razões históricas quanto também pelos marcos normativos que se desenvolveram no Brasil. Com efeito, entre os anos de 1968 e 1973, o Brasil vivia a euforia do chamado milagre econômico. Foram cinco anos de crescimento que atingia 11% ao ano. À frente dessa expansão estavam a indústria, o comércio e o mercado financeiro, auxiliados por uma conjuntura internacional favorável e capital multinacional. A expansão econômica associada ao intervencionismo estatal levaram à multiplicação de empresas públicas e de obras como a Transamazônica e a Ponte Rio-Niterói. Essa conjuntura exacerbou a crença na valorização dos papéis em bolsa, mas, no meio de todo esse entusiasmo, em 1971, o mercado de capitais entrava em crise, provocando a derrocada das bolsas de valores do Rio de Janeiro e de São Paulo. Houve uma convergência enorme, todos queriam entrar no mercado ao mesmo tempo, investir em ações e ganhar muito dinheiro, sem conhecer o risco real que estavam assumindo. E muitos não dispunham de informações atualizadas sobre as companhias abertas. Além disso, a fiscalização por parte dos corretores, bancos de investimentos ou das autoridades era pouco eficiente.

Pouco antes da quebra das bolsas, o entusiasmo podia ser sentido na cobertura jornalística realizada no período de forte crescimento do

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 408
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 407

FLS.

mercado de capitais. No entanto, o equilíbrio não foi alcançado. Rapidamente as perdas foram tomando o espaço dos ganhos, que chegaram a 120% no início de janeiro daquele ano. O contexto de crise das bolsas de valores do Rio de Janeiro e de São Paulo motivou a edição da Resolução do Banco Central nº 220, de 10 de maio de 1972, e as duas famosas circulares: a de nº 178 e a de nº 179, ambas de 11 de maio de 1972.

Esse conjunto determinava a obrigatoriedade da Auditoria das demonstrações contábeis das sociedades com ações em bolsa; as regras relativas ao registro dos auditores independentes no Banco Central; e as Normas Gerais de Auditoria e Princípios e Normas de Contabilidade, tudo em prol da transparência.

As medidas tomadas pelo Banco Central para a segurança e a modernização do mercado de capitais brasileiro levaram à criação de um órgão regulador e fiscalizador. Em 1976, atendendo a essas necessidades, foram editadas duas leis: a Lei nº 6.404, conhecida como nova Lei das S.A. – que propôs o novo ordenamento jurídico sobre as regras de funcionamento das sociedades por ações, delimitando os parâmetros de relacionamento entre os acionistas controladores e minoritários da sociedade anônima, normas de funcionamento dos órgãos societários (conselho de administração, assembleias gerais, ordinária e extraordinária, conselho fiscal etc.) e normas contábeis, e a divulgação de informações dessas sociedades – e a Lei nº 6.385, que criou a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), autarquia vinculada ao Ministério da Fazenda, formada para disciplinar e estabelecer medidas de atuação no mercado de valores mobiliários.

Entre as atribuições do órgão encontra-se a competência para disciplinar e fiscalizar as atividades de Auditoria das companhias abertas, com o objetivo de garantir credibilidade e segurança aos investidores e à sociedade.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 409

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 408

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

O artigo 26 da Lei nº 6.385 foi taxativo ao determinar que somente os auditores independentes registrados na CVM possuíssem a prerrogativa de auditar as demonstrações contábeis das companhias abertas e demais integrantes do mercado de valores mobiliários. Também estabeleceu a responsabilidade desses profissionais no exercício de suas funções:

> ***Art. 26. Somente as empresas de auditoria contábil ou auditores contábeis independentes, registrados na Comissão de Valores Mobiliários, poderão auditar, para os efeitos desta Lei, as demonstrações financeiras de companhias abertas e das instituições, sociedades ou empresas que integram o sistema de distribuição e intermediação de valores mobiliários.***
>
> ***§ 1º A Comissão estabelecerá as condições para o registro e o seu procedimento, e definirá os casos em que poderá ser recusado, suspenso ou cancelado.***
>
> ***§ 2º As empresas de auditoria contábil ou auditores contábeis independentes responderão, civilmente, pelos prejuízos que causarem a terceiros em virtude de culpa ou dolo no exercício das funções previstas neste artigo.***

A legislação procurou criar a estrutura jurídica necessária ao fortalecimento do mercado de capitais de risco no país. Foi, portanto, a necessidade de trazer recursos ao mercado acionário que fez com que o governo brasileiro adotasse uma série de medidas institucionais, dentre elas a criação da CVM.

Para que esse aparato legislativo fosse de fato eficiente, os projetos foram objeto de debate em várias entidades, entre elas o Instituto dos Auditores Independentes do Brasil (IAIB), criado em 1971, que mais tarde viria a se chamar IBRACON. Desde então, o Instituto passou a ter papel

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 410 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 409

FLS. CPI PEDÁGIO

central na formulação de normas e princípios contábeis também abraçados pelo CFC.

A regulação do mercado propiciou o arcabouço para o relacionamento entre seus diversos participantes. Ao longo do tempo, ela tem buscado atingir os objetivos de promover a divulgação de informações de confiança a respeito das empresas e de seus valores mobiliários e impedir a utilização de práticas não equitativas.

Segundo a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o exercício da atividade de auditoria independente é uma prerrogativa profissional dos contadores legalmente habilitados por registro em Conselho Regional de Contabilidade. Os auditores independentes registrados na Comissão de Valores Mobiliários, além de se subordinarem às normas emanadas desta Comissão, estão subordinados à Lei de Regência da profissão contábil – Decreto Lei 9.295/46 e à regulamentação do exercício da atividade profissional emanada do Conselho Federal de Contabilidade e à orientação técnica emanada do Instituto Brasileiro de Contadores.

Para obter registro como auditor independente junto a CVM, o interessado deve satisfazer as Normas de Registro, contidas na Instrução CVM nº 308, de 14/05/99, que requer, além de outras exigências, que seja comprovado o exercício da atividade de auditoria, por cinco anos, contados a partir da data do registro na categoria de contador (art. 3º , item II e art. 4º, item II), sendo que a comprovação do exercício da atividade de auditoria deve ser atendida conforme explicitado no art. 7º.

O pedido de registro deve ser encaminhado, acompanhado da documentação requerida nas Normas de Registro, por via postal, para a sede da CVM, ou entregue pessoalmente no protocolo, no endereço abaixo:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 411

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 410

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Art. 19. O auditor independente, no exercício de sua atividade no âmbito do mercado de valores mobiliários, deve cumprir e fazer cumprir, por seus empregados e prepostos, as normas específicas emanadas da Comissão de Valores Mobiliários.

Art. 20. O Auditor Independente - Pessoa Física e o Auditor Independente - Pessoa Jurídica, todos os seus sócios e integrantes do quadro técnico deverão observar, ainda, as normas emanadas do Conselho Federal de Contabilidade – CFC e os pronunciamentos técnicos do Instituto Brasileiro de Contadores - IBRACON, no que se refere à conduta profissional, ao exercício da atividade e à emissão de pareceres e relatórios de auditoria.

Art. 21. Os pareceres de auditoria e os documentos destinados a satisfazer as exigências da Comissão de Valores Mobiliários deverão ser emitidos e assinados, com a indicação única da categoria profissional e do número de registro no Conselho Regional de Contabilidade, quando Pessoa Física, ou com a indicação da categoria profissional, do número de registro e de cadastro no Conselho Regional de Contabilidade, respectivamente, do responsável técnico e da sociedade, quando Pessoa Jurídica.

Art. 25. No exercício de suas atividades no âmbito do mercado de valores mobiliários, o auditor independente deverá, adicionalmente:

I - Verificar:

a) Se as demonstrações contábeis e o parecer de auditoria foram divulgados nos jornais em que seja obrigatória a sua publicação e se estes correspondem às demonstrações contábeis auditadas e ao relatório ou parecer originalmente emitido;

DIRETORIA LEGISLA... Pag. 410

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 411

FLS. CPI PEDÁGIO

b) Se as informações e análises contábeis e financeiras apresentadas no relatório da administração da entidade estão em consonância com as demonstrações contábeis auditadas;

c) Se as destinações do resultado da entidade estão de acordo com as disposições da lei societária, com o seu estatuto social e com as normas emanadas da CVM; e

d) O eventual descumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis às atividades da entidade auditada e/ou relativas à sua condição de entidade integrante do mercado de valores mobiliários, que tenham, ou possam vir a ter reflexos relevantes nas demonstrações contábeis ou nas operações da entidade auditada.

II – Elaborar e encaminhar à administração e, quando solicitado, ao Conselho Fiscal, relatório circunstanciado que contenha suas observações a respeito de deficiências ou ineficácia dos controles internos e dos procedimentos contábeis da entidade auditada;

III – Conservar em boa guarda pelo prazo mínimo de cinco anos, ou por prazo superior por determinação expressa desta Comissão em caso de Inquérito Administrativo, toda a documentação, correspondência, papéis de trabalho, relatórios e pareceres relacionados com o exercício de suas funções;

IV - Indicar com clareza, e em quanto, as contas ou subgrupos de contas do ativo, passivo, resultado e patrimônio líquido que estão afetados pela adoção de procedimentos contábeis conflitantes com os Princípios Fundamentais de Contabilidade, bem como os efeitos no dividendo obrigatório e no lucro ou prejuízo por ação, conforme o caso,

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 413

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 412

Fl.S. CPI PEDÁGIO

sempre que emitir relatório de revisão especial de demonstrações trimestrais ou parecer adverso ou com ressalva;

V - Dar acesso à fiscalização da CVM e fornecer ou permitir a reprodução dos documentos referidos no item III, que tenham servido de base à emissão do relatório de revisão especial de demonstrações trimestrais ou do parecer de auditoria; e

VI - Possibilitar, no caso de substituição por outro auditor, resguardados os aspectos de sigilo e mediante prévia concordância da entidade auditada, o acesso do novo auditor contratado aos documentos e informações que serviram de base para a emissão dos relatórios de revisões especiais de demonstrações trimestrais e pareceres de auditoria dos exercícios anteriores.

Parágrafo único. Constatada qualquer irregularidade relevante em relação ao que estabelece os incisos I e II, o auditor independente deverá comunicar o fato à CVM, por escrito, no prazo máximo de vinte dias, contados da data da sua ocorrência.

DO REGISTRO, SUAS CATEGORIAS E CONDIÇÕES

Art. 1º - O auditor independente, para exercer atividade no âmbito do mercado de valores mobiliários, está sujeito ao registro na Comissão de Valores Mobiliários, regulado pela presente Instrução.

Art. 2º O registro de auditor independente compreende duas categorias:

I - Auditor Independente - Pessoa Física (AIPF), conferido ao contador que satisfaça os requisitos previstos nos arts. 3º e 5º desta Instrução;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 414

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 413

FLS.

II - Auditor Independente - Pessoa Jurídica (AIPJ), conferido à sociedade profissional, constituída sob a forma de sociedade civil, que satisfaça os requisitos previstos nos arts. 4º e 6º desta Instrução.

§ 1º A Comissão de Valores Mobiliários manterá, ainda, cadastro dos responsáveis técnicos autorizados a emitir e assinar parecer de auditoria, em nome de cada sociedade, no âmbito do mercado de valores mobiliários.

§ 2º Para efeito desta Instrução, os responsáveis técnicos compreendem os sócios, diretores e demais contadores integrantes do quadro técnico de cada sociedade, que tenham atendido às exigências contidas nesta Instrução.

Art. 3º Para fins de registro na categoria de Auditor Independente - Pessoa Física, deverá o interessado atender às seguintes condições:

I - Estar registrado em Conselho Regional de Contabilidade, na categoria de contador;

II - Haver exercido atividade de auditoria de demonstrações contábeis, dentro do território nacional, por período não inferior a cinco anos, consecutivos ou não, contados a partir da data do registro em Conselho Regional de Contabilidade, na categoria de contador, nos termos do art.

III - Estar exercendo atividade de auditoria independente, mantendo escritório profissional legalizado, em nome próprio, com instalações compatíveis com o exercício da atividade, em condições que garantam a guarda, a segurança e o sigilo dos documentos e informações decorrentes dessa atividade, bem como a privacidade no relacionamento com seus clientes;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 415

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 414

FLS CPI PEDÁGIO

IV - Possuir conhecimento permanentemente atualizado sobre o ramo de atividade, os negócios e as práticas contábeis e operacionais de seus clientes, bem como possuir estrutura operacional adequada ao seu número e porte; e

V - Ter sido aprovado em exame de qualificação técnica previsto no art. 30.

Art. 4º Para fins de registro na categoria de Auditor Independente - Pessoa Jurídica, deverá a interessada atender às seguintes condições:

I - Estar inscrita no Registro Civil das Pessoas Jurídicas, sob a forma de sociedade civil, constituída exclusivamente para prestação de serviços profissionais de auditoria e demais serviços inerentes à profissão de contador;

II - Que todos os sócios sejam contadores e que, pelo menos a metade desses, sejam cadastrados como responsáveis técnicos, conforme disposto nos §§ 1º e 2º do art. 2º.

III - Constar do contrato social, ou ato constitutivo equivalente, cláusula dispondo que a sociedade responsabilizar-se-á pela reparação de dano que causar a terceiros, por culpa ou dolo, no exercício da atividade profissional e que os sócios responderão solidaria e ilimitadamente pelas obrigações sociais, depois de esgotados os bens da sociedade;

IV - Estar regularmente inscrita, bem como seus sócios e demais responsáveis técnicos regularmente registrados, em Conselho Regional de Contabilidade;

V - Terem todos os responsáveis técnicos autorizados a emitir e assinar parecer de auditoria em nome da sociedade, conforme disposto nos §§ 1º e 2º do art. 2º, exercido atividade de auditoria de

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 416
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 415
FLS.

demonstrações contábeis, comprovada nos termos do art. 7º; dentro do território nacional por periodo não inferior a cinco anos, consecutivos ou não, contados a partir da data do registro em Conselho Regional de Contabilidade, na categoria de contador;

VI - Terem sido todos os responsáveis técnicos aprovados em exame de qualificação técnica previsto no art. 30;

VII - Manter escritório profissional legalizado em nome da sociedade, com instalações compatíveis com o exercício da atividade de auditoria independente, em condições que garantam a guarda, a segurança e o sigilo dos documentos e informações decorrentes dessa atividade, bem como a privacidade no relacionamento com seus clientes; e

VIII - Manter quadro permanente de pessoal técnico adequado ao número e porte de seus clientes, com conhecimento constantemente atualizado sobre o seu ramo de atividade, os negócios, as práticas contábeis e operacionais.

DA INSTRUÇÃO DO PEDIDO DE REGISTRO

Art. 5º O pedido de registro de Auditor Independente - Pessoa Física será instruído com os seguintes documentos:

I – Requerimento;

II - Cópia da carteira de identidade de contabilista, na categoria de contador, ou certidão equivalente, expedida por Conselho Regional de Contabilidade;

III – Informação cadastral;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 417

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 416

FLS

IV – Cópia do Alvará de Licença para Localização e Funcionamento, ou documento hábil equivalente, expedido pela Prefeitura do Município onde o requerente exerça a atividade, que comprove a legalização do escritório em nome próprio;

V – Comprovação do exercício da atividade de auditoria, conforme o disposto no art. 7º;

VI – Certificado de aprovação em exame de qualificação técnica,

previsto no art. 30; e

VII –Declaração legal.

Art. 6º O pedido de registro de Auditor Independente - Pessoa Jurídica será instruído com os seguintes documentos:

I – Requerimento;

II – Traslado ou certidão do instrumento de contrato social, ou ato constitutivo equivalente, e alterações posteriores, com prova de inscrição e arquivamento no Registro Civil de Pessoas Jurídicas, e inscrição em Conselho

Regional de Contabilidade;

III – Relação dos endereços da sede e dos escritórios, se for o caso;

IV – Relação das entidades nas quais a sociedade, seus sócios e responsáveis técnicos tenham participação no capital social e que atuem ou prestem serviços no âmbito do mercado de valores mobiliários, indicando as respectivas áreas de atuação;

V - Cópia do Alvará de Licença para Localização e Funcionamento ou documento hábil equivalente, expedido pela Prefeitura, da sede e dos escritórios, se for o caso, que comprove a sua legalização;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 418

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 417

FLS

VI – Cópia do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda da sede e dos escritórios, se for o caso;

VII - Cópia do Alvará de Registro expedido por Conselho Regional de Contabilidade da sede e dos escritórios, se for o caso;

VIII – Declaração legal (Anexo V);

IX – Indicação de até dois sócios como representantes da sociedade perante a CVM, que se encarregarão de diligenciar e encaminhar a prestação de esclarecimentos relacionados com o atendimento desta Instrução e com o exercício da atividade profissional no âmbito do mercado de valores mobiliários;

X - Cópia da carteira de identidade de contabilista, na categoria de contador, ou certidão equivalente expedida por Conselho Regional de Contabilidade, dos sócios e dos demais responsáveis técnicos;

XI – Informação cadastral dos sócios e dos demais responsáveis técnicos (Anexo II);

XII – Comprovação do exercício da atividade de auditoria de cada um dos responsáveis técnicos, nos termos do art. 7º; e

XIII – Certificado de aprovação no exame de qualificação técnica de cada um dos responsáveis técnicos, previsto no art. 30.

DA COMPROVAÇÃO DA ATIVIDADE DE AUDITORIA

Art. 7º O exercício da atividade de auditoria poderá ser comprovado mediante a apresentação dos seguintes documentos:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 419

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 418

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

I – Cópias de pareceres de auditoria acompanhados das demonstrações contábeis auditadas, emitidos e assinados pelo interessado, publicados em jornais ou revistas especializadas, bastando uma publicação para cada ano; ou

II – Cópia do registro individual de empregado ou declaração da sociedade de auditoria registrada na CVM, firmada por seu sócio representante, e cópia da carteira de trabalho do profissional, observado o disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo.

§ 1º A critério da CVM, a comprovação de experiência em trabalhos de auditoria de demonstrações contábeis poderá ser satisfeita, ainda, mediante a apresentação de:

Cópias de pareceres de auditoria e respectivos relatórios circunstanciados, emitidos e assinados pelointeressado, acompanhados das respectivas demonstrações contábeis, autenticados pela entidade auditada, contendo expressa autorização para que tais documentos sejam apresentados à Comissão de Valores Mobiliários, com a finalidade de comprovação da atividade de auditoria do interessado, bastando uma comprovação para cada ano; ou

Declaração de entidade governamental, companhia aberta ou empresa reconhecida de grande porte, firmada por seu representante legal, na qual deverão constar todas as informações pertinentes ao vínculo de emprego, atestando haver o mesmo exercido cargo ou função de auditoria de demonstrações contábeis.

§ 2º Nos casos previstos no inciso II e na letra "b" do § 1º deste artigo, deverá ser comprovado o exercício, pelo prazo mínimo de dois anos, em cargo de direção, chefia ou supervisão na área de auditoria de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 420

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 419

demonstrações contábeis, a partir da data do registro na categoria de contador.

§ 3º A comprovação de atendimento do disposto neste artigo poderá ser feita por períodos parciais, consecutivos ou não, desde que o somatório do período de exercício de atividade não seja inferior a cinco anos.

EXAME DE QUALIFICAÇÃO TÉCNICA:

Art. 30. O exame de qualificação técnica será realizado, no mínimo no primeiro semestre de cada ano, com vistas à habilitação do auditor independente para o exercício da atividade de auditoria de demonstrações contábeis para todas as entidades integrantes do mercado de valores mobiliários.

Parágrafo único. O exame de qualificação técnica será aplicado pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC em conjunto com o Instituto Brasileiro de Contadores - IBRACON ou por instituição indicada pela CVM, nos moldes a serem definidos em ato próprio.

HIPÓTESES DE IMPEDIMENTO E INCOMPATIBILIDADE:

Art. 22. Não poderão realizar auditoria independente o Auditor Independente – Pessoa Física, os sócios e os demais integrantes do quadro técnico de Auditor Independente – Pessoa Jurídica quando ficar configurada, em sua atuação na entidade auditada, suas controladas, controladoras ou integrantes de um mesmo grupo econômico, a infringência às normas do Conselho Federal de Contabilidade - CFC relativas à independência.

Art. 23. É vedado ao Auditor Independente e às pessoas físicas e jurídicas a ele ligadas, conforme definido nas normas de independência

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 421

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 420

do CFC, em relação às entidades cujo serviço de auditoria contábil esteja a seu cargo:

I – Adquirir ou manter títulos ou valores mobiliários de emissão da entidade, suas controladas, controladoras ou integrantes de um mesmo grupo econômico; ou

II – Prestar serviços de consultoria que possam caracterizar a perda da sua objetividade e independência.

Parágrafo único. São exemplos de serviços de consultoria previstos no caput deste artigo:

I – Assessoria à reestruturação organizacional;

II – Avaliação de empresas;

III – Reavaliação de ativos;

IV – Determinação de valores para efeito de constituição de provisões ou reservas técnicas e de provisões para contingências;

V – Planejamento tributário;

VI – Remodelamento dos sistemas contábil, de informações e de controle interno; ou

VII – Qualquer outro produto ou serviço que influencie ou que possa vir a influenciar as decisões tomadas pela administração da instituição auditada.

Art. 24. O auditor independente deverá renunciar à função na ocorrência das situações previstas no art. 22.

Parágrafo único. Constatada a não observância do disposto neste artigo, a Comissão de Valores Mobiliários poderá determinar a substituição do auditor independente.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 422

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 421

FLS

INFORMAÇÕES PERIÓDICAS E EVENTUAIS:

Art. 16. O Auditor Independente - Pessoa Física e o Auditor Independente - Pessoa Jurídica deverão remeter anualmente, até o último dia útil do mês de abril, as informações requeridas no anexo VI, relativas ao exercício anterior.

Art. 17. Sem prejuízo de, a qualquer tempo, a Comissão de Valores Mobiliários poder exigir a atualização de quaisquer documentos e informações, os auditores independentes deverão, sempre que houver alteração, encaminhar à CVM:

I – No prazo de dez dias da data da sua ocorrência:

a) Informação Cadastral (Anexo II); e
b) Cópia da carteira de identidade de contabilista ou certidão equivalente dos novos sócios ou responsáveis

técnicos. II – No prazo de trinta dias da data da

sua ocorrência:

a) Traslado, certidão ou cópia das alterações do contrato social, com prova de inscrição e arquivamento no Registro Civil das Pessoas Jurídicas e no Conselho Regional de Contabilidade; e

b) Declaração legal (Anexos III e V) e demais documentos previstos nos

arts. 5º e 6º desta Instrução.

Art. 18. Os auditores independentes que não mantiverem atualizado o seu registro ou não apresentarem os esclarecimentos e informações especificadas nesta Instrução ficam sujeitos à multa cominatória diária, observados os seguintes valores:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 423

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 422

FLS. CPI PEDÁGIO 70

I - Multa de R$ 50,00 (cinquenta reais) - pela não apresentação das informações e documentos requeridos no inciso II do art. 17 desta Instrução;

II - Multa de R$ 100,00 (cem reais) - pela não apresentação das informações e documentos requeridos no art. 16, no inciso I do art. 17 e nos §§ 1º e 2º do art. 28 desta Instrução.

Parágrafo único. Os valores referidos neste artigo serão reduzidos à metade quando o auditor independente não possuir clientes no âmbito do mercado de valores mobiliários.

MUDANÇA OU SUBSTITUIÇÃO DE AUDITOR INDEPENDENTE:

Art. 28. A administração da entidade auditada deverá, no prazo de vinte dias, comunicar à CVM a mudança de auditor, havendo ou não rescisão do contrato de prestação dos serviços de auditoria, com justificativa da mudança, na qual deverá constar a anuência do auditor substituído.

§ 1º. Decorrido o prazo sem que haja manifestação da administração da entidade auditada quanto à informação requerida, o auditor independente deverá comunicar à CVM a substituição, no prazo de dez dias, contados a partir da data do encerramento do prazo conferido à administração da entidade.

§ 2º. O auditor independente que não concordar com a justificativa apresentada para a sua substituição deverá encaminhar à CVM as razões de sua discordância, no prazo de trinta dias, contados a partir da data da substituição.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 424

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 423

FLS.
CPI PEDÁGIO

§ 3º. O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará a entidade e o auditor independente à multa cominatória diária, nos termos do art. 18 desta Instrução.

Art. 29. O conselho fiscal da entidade auditada, quando em funcionamento, deverá verificar o correto cumprimento pelos administradores do disposto nos arts. 27 e 28.

PENALIDADES:

Art. 18. Os auditores independentes que não mantiverem atualizado o seu registro ou não apresentarem os esclarecimentos e informações especificadas nesta Instrução ficam sujeitos à multa cominatória diária, observados os seguintes valores:

I - Multa de R$ 50,00 (cinqüenta reais) - pela não apresentação das informações e documentos requeridos no inciso II do art. 17 desta Instrução;

II - Multa de R$ 100,00 (cem reais) - pela não apresentação das informações e documentos requeridos no art. 16, no inciso I do art. 17 e nos §§ 1º e 2º do art. 28 desta Instrução.

Parágrafo único. Os valores referidos neste artigo serão reduzidos à metade quando o auditor independente não possuir clientes no âmbito do mercado de valores mobiliários.

Art. 35. O Auditor Independente – Pessoa Física, o Auditor Independente – Pessoa Jurídica e os seus responsáveis técnicos poderão ser advertidos, multados, ou ter o seu registro na Comissão de

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 425

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 424

Fls.

Valores Mobiliários suspenso ou cancelado, sem prejuizo de outras sanções legais cabiveis, quando:

I – Atuarem em desacordo com as normas legais e regulamentares que disciplinam o mercado de valores mobiliários, inclusive o descumprimento das disposições desta Instrução;

II - Realizarem auditoria inepta ou fraudulenta, falsearem dados ou números, ou sonegarem informações que sejam de seu dever revelar; ou

III – Utilizarem, em benefício próprio ou de terceiros, ou permitirem que terceiros se utilizem de informações a que tenham tido acesso em decorrência do exercicio da atividade de auditoria.

Art. 36. O descumprimento das disposições contidas nesta Instrução sujeita os seus infratores às penalidades previstas no art. 11 da Lei nº 6.385/76.

Art. 37. Constitui infração grave, para o efeito do disposto no § 3º do art. 11 da Lei nº 6.385/76, o descumprimento do disposto nos arts. 20, 22, 23, 25, 31, 32, 33 e nos incisos II e III do art. 35 desta Instrução.

Art. 38. Constituem hipóteses de infração de natureza objetiva, sujeitas ao rito sumário de processo administrativo, o descumprimento dos arts. 16, 17, 21, parágrafo único do art. 25, § 1º do art. 26, 27 e §§ 1º e 2º do art. 28 desta Instrução.

Parágrafo único. Não será adotado o rito sumário em caso de reincidência especifica ou genérica.

DO EXAME DO PEDIDO E DO PRAZO PARA A CONCESSÃO DO REGISTRO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 425

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 425

Art. 8° O pedido de registro como auditor independente será objeto de exame pela Comissão de Valores Mobiliários, que poderá exigir a complementação dos documentos inicialmente apresentados, a sua atualização, bem como a apresentação de outros documentos, inclusive papéis de trabalho de auditoria, que julgar necessários.

Art. 9° O prazo para concessão do registro é de trinta dias a contar da data do protocolo de entrada do pedido na CVM.

§ 1° Decorrido o prazo previsto sem que haja qualquer manifestação da Comissão, presume-se que o pedido de registro foi aprovado, podendo o interessado requerer a expedição do respectivo Ato Declaratório, salvo os casos em que seja verificado que o mesmo não está devidamente instruído e documentado.

§ 2° O prazo de trinta dias será suspenso uma única vez se a CVM solicitar informação ou documento adicional necessário ao exame do pedido de registro, ou condicionar sua aprovação a modificações na documentação pertinente.

§ 3° É assegurado à CVM, para manifestação final, período correspondente a cinco dias úteis, caso o restante do prazo previsto no § 2° seja a este inferior.

Art. 10. Será indeferido o pedido de registro como Auditor Independente – Pessoa Jurídica quando estiver incluído contador que, nos termos dos arts. 15 e 35 desta Instrução, tenha tido seu registro cancelado ou suspenso pela Comissão de Valores Mobiliários, enquanto não transcorrido o cumprimento da penalidade.

Parágrafo único. O pedido de registro como Auditor Independente - Pessoa Física será também, nas mesmas condições, indeferido.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 427 4
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 426

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS

Art. 11. Não será permitido o registro, na categoria de Auditor Independente - Pessoa Física, de contador que seja sócio, diretor ou responsável técnico ou que tenha vínculo empregatício com Auditor Independente - Pessoa Jurídica.

Art. 12. Deferido o pedido, a Comissão de Valores Mobiliários expedirá o competente Ato Declaratório, que será publicado no Diário Oficial da União.

Parágrafo único. O Ato Declaratório, publicado no Diário Oficial da União, constitui documento comprobatório do registro na CVM, com validade em todo o território nacional.

Art. 13. Indeferido o pedido, a Comissão de Valores Mobiliários cientificará o interessado mediante correspondência, com esclarecimento das razões que deram causa ao indeferimento.

Art. 14. Da decisão denegatória caberá recurso voluntário ao Colegiado da Comissão de Valores Mobiliários, nos termos das normas em vigor.

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO CONTINUADA:

Art. 34. Os auditores independentes deverão manter uma política de educação continuada de todo o seu quadro funcional e de si próprio, conforme o caso, segundo as diretrizes aprovadas pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC e pelo Instituto Brasileiro de Contadores - IBRACON, com vistas a garantir a qualidade e o pleno atendimento das normas que regem o exercício da atividade de auditoria de demonstrações contábeis.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 427

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 427

FLS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ROTATIVIDADE DOS AUDITORES:

Art. 31. O Auditor Independente – Pessoa Física e o Auditor Independente - Pessoa Jurídica não podem prestar serviços para um mesmo cliente, por prazo superior a cinco anos consecutivos, contados a partir da data desta Instrução, exigindo-se um intervalo mínimo de três anos para a sua recontratação.

TAXA DE FISCALIZAÇÃO:

Os auditores independentes registrados na CVM, estão sujeitos ao pagamento da Taxa de Fiscalização instituída pela Lei 7.940, de 20/12/89 (pessoa física, conforme tabela B, cujo valor, atualmente, é R$ 414,35, por trimestre e a pessoa jurídica, conforme a tabela C, cujos valores são: R$ 828,70; R$ 1.657,40 ou R$ 2.486,10, conforme o caso).

É importante observar que o auditor independente somente pagará a Taxa de Fiscalização após ter obtido o registro. O pagamento será sempre feito em DARF (o mesmo que é utilizado para o pagamento do Imposto de Renda) cujo recolhimento poderá ser efetuado na agência bancária de sua livre escolha.

A Taxa de Fiscalização relativa ao trimestre em que for concedido o registro será devida no prazo de trinta dias, contados a partir da data da expedição do competente Ato Declaratório de registro. Nos trimestres seguintes, o seu vencimento dar-se-á, no início do trimestre.

De tudo o que se expôs, considerando que os dados contábeis são encaminhados são todos auditados, tal significa que eles gozam de uma forte presunção de legitimidade. Ademais, além dos dados contábeis, as empresas

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 429

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 428

FLS CPI PEDÁGIO

encaminharam documentos que permitem confirmar as operações e movimentações realizadas no plano da contabilidade.

É possível, então, contestar e questionar valores de obras, gastos etc.. Todavia, a legitimidade e confiabilidade dos dados contábeis não podem ser questionados, eis que inexistiram, além das denúncias, quaisquer indícios de fraude.

4.6. A questão da ilegalidade na troca do contorno de Ponta Grossa e da "ligação" Piraí-Jaguariaíva por apenas 11 quilômetros de ligação do contorno de Campo Largo e a vinculada irregularidade na construção e valor da obra do contorno de Campo Largo

Em diversos momentos desta CPI emergiram denúncias e suspeitas em relação à suposta ilegalidade na troca do contorno de Ponta Grossa e da "ligação" Piraí-Jaguariaíva por 11 (onze) quilômetros de ligação do contorno de Campo Largo. Ao mesmo tempo em recaíram críticas e suspeitas de ilegalidade sobre a própria legitimidade da troca, também se questionava, constantemente, o valor da obra do contorno de Campo Largo.

Conforme foi possível notar, o Contrato de Concessão é um documento jurídico dinâmico e, ao longo do tempo, comporta alteração do cronograma inicialmente estabelecido. Existe expressa previsão contratual neste sentido. Além disso, pela análise dos documentos e através da oitiva de diversos depoentes, é possível notar que foi o próprio Poder Concedente quem emitiu a competente Ordem de Serviço que determinou a realização da obra pela concessionária em questão.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 430
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 429

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Em que pese os contratos de concessão comportarem a alteração do cronograma de obra previamente estabelecido, frise-se que a alteração necessita da anuência da União. A concessão tem por objeto obras e serviços federais. O Estado do Paraná, na condição de delegatário da União, administra as rodovias federais.

Ao postergar obras e alterar o cronograma sem a anuência da União, mostra-se claro que os atos administrativos praticados pelo DER/PR ficam sujeitos a eventuais questionamentos pelos órgãos competentes..

Os atos de alteração dos contratos de concessão sem a anuência da União são passíveis de questionamento da competência do DER/PR para faze-lo de maneira isolada.

Não se deve perder de vista que os serviços públicos são federais; as rodovias são propriedade da UNIÃO. Assim sendo, somente a UNIÃO, diretamente ou através de sua autarquia, titular última das relações contratuais da concessão, poderia intervir nesses contratos de forma a alterá-los, ressalvado as hipóteses previstas nos contratos e na legislação aplicável.

Dentre as normas previstas nos convênios avençados entre a União e o Estado do Paraná, destaca-se aquela que atribuía à União *"aprovar ou desaprovar propostas de alteração do programa inicial"*, como também de

"analisar e aprovar minutas de editais e contratos a serem firmados entre o DELEGATÁRIO e o CONCESSIONÁRIO" (Cláusula Quarta, item 3, subitens I e

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 431

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 430

II).

Desta feita, de modo coeso, é devido ao Estado do Paraná ***"submeter ao Ministério dos Transportes qualquer alteração do programa inicial"*** (Cláusula Quarta, item 1, subitem IX).

Os termos do convênio entre UNIÃO e ESTADO deixam claro ser este um mero delegatário para gestão de interesses federais. Nesse sentido, cumpre ressaltar que os atos jurídicos do Estado do Paraná e do DER/PR são imputáveis à União e ao DNER. Todo o programa de concessões depende de autorização federal. Os bens e investimentos realizados reverterão para a União.

Desta feita, qualquer ato que importe em redução do programa inicial, a alteração de obras que serão realizadas, postergando obras mais caras para o final e correndo risco de que não sejam cumpridas, envolvem responsabilidade e patrimônio da União.

Ademais, como se não bastasse a ausência da anuência do ente delegado, que por si só já torna questionáveis os atos administrativos praticados, vislumbra-se que não houve a publicação do ato.

A administração obedece ao princípio da moralidade, conforme dispõe nossa Constituição em seu art. 37, sob pena do agente público que a descumprir sofrer as sanções do art. 11, IV da Lei 8429/92 - Lei contra atos de improbidade administrativa.

Nesta linha pode-se notar, no depoimento do Procurador do Ministério Público Federal, **Dr. Osvaldo Sowek Junior (5ª. sessão CPI)**, no que tange ao tema:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 430

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 431

FLS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

"No governo Beto Richa, agora temos um novo - que eles não chamam de aditivo, mas eu considero um, pelo menos, talvez, até se os senhores souberem de outro pode até ajudar - que é a inversão da obra Campo Largo/Jaguariaíva. Essa obra, quando foi invertida, confesso aos senhores que perdi várias noites de sono, por um motivo muito simples: o governo até hoje, não explicou, porque trocou uma obra que vale R$ 42 milhões, muito embora o preço final foi mais caro, por uma obra de 20 e poucos milhões, que era R$ 42 milhões Jaguariaíva/ Piraí do Sul, por uma obra de 20 e poucos milhões, que não sei porque cargas d'água, absurdamente já estão dizendo que está indo para mais de R$ 80 milhões.

(...)

Eu diria que hoje, infelizmente, o contrato - fora essa questão de você dizer que ele não tem - o contrato está vigente, está com os aditivos corretos. Acho que o único descumprimento - não sei se é o único - mas o descumprimento cristalino que temos do contrato é a duplicação Jaguariaíva a Piraí. Ainda que você aceite a troca no tempo, essa troca foi feita fora de prazo, repito para os senhores: eram cerca de 40 quilômetros, parece que 42, seria metade até dezembro de 2011 e metade até dezembro de 2012. O que foi entregue até agora, em agosto de 2013? Zero.
Aparentemente, pelo que passamos ali, está perto de concluir".

O depoimento acima transcrito em parte, embora critique a troca da obra e o atraso em sua realização, reconhece a legitimidade e a legalidade do contrato de concessão e de seus termos aditivos.

Em outro depoimento, desta feita do Dr. Julio Cesar Zem Cardozo, Procurador do Estado (8ª. sessão CPI) e Ana Elisa Perez de Souza, a questão volta a ser enfrentada:

DEPUTADO NEREU MOURA: Sr. Presidente, havia sido feito duas perguntas ao Procurador, ao ex-Procurador, em relação a dois aditivos, supostos aditivos. Gostaria que ficasse esclarecido. Existe aditivo para as obras de Campo Largo e

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 433
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 432
FLS

para as obras de Medianeira a Matelândia? Foi feito algum aditivo? Foi feito algum documento em relação a esses dois trechos?

*SR. JULIO CESAR ZEM CARDOZO: **Não foram feitos aditivos. Foram feitas autorizações do diretor geral do DER para realização das obras.***

DEPUTADO NEREU MOURA: Então, não tem aditivo. SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Luersen): Se não tem aditivo, então não é válido.

SRA. ANA ELISA PEREZ SOUZA: Perdão ficar interferindo toda hora. Na verdade, como não foi judicializada essa questão e depois não foi encaminhada à Procuradoria, foram decisões tomadas antes da criação do núcleo e não tenho informações sólidas, com certeza, para informar a vocês.

DEPUTADO NEREU MOURA: Mas não tem aditivo?

*SRA. ANA ELISA PEREZ SOUZA: acredito que não tenha. Por exemplo, **o contorno de Campo Largo e a troca por Piraí, foi feita uma autorização do diretor geral, verificada que era mais vantajoso.***

Posteriormente, em depoimento do Sr. Nelson Leal Junior, diretor geral do DER (12ª. sessão CPI), a questão foi definitivamente esclarecida:

"SR. NELSON LEAL JUNIOR:

"... A duplicação da BR-277 perimetro urbano de Campo Largo, uma obra que está sendo executada agora, R$18,1 milhões e no aditivo continua R$18,1 milhões. A duplicação da PR-151, Jaguariaiva até Piraí do Sul, R$47,3 milhões e ela ficou em R$45 milhões - é uma obra para ser executada em 2014 e 2015; também foi postergada, era para ser em 2010."

...

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: É possivel que uma obra prevista inicialmente seja substituida por outro investimento,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 434

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 433

FLS.

15 anos depois? Esse fato é comum em outros programas de concessão ou somente aqui no Paraná?

SR. NELSON LEAL JUNIOR: O que pode ocorrer é uma troca de obras. Tivemos aqui o exemplo do Contorno de Campo Largo, onde temos um fluxo de veículos em torno de 40 mil e temos a obra de Piraí a Jaguariaíva em torno de 6 mil veículos. Então, dentro dessa necessidade, podemos com isso objetivar essa troca, essa antecipação de uma obra e postergação da outra obra. Isso, tecnicamente, é possível.

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: E precisa ter alguma autorização, por exemplo, da União quando se fala de rodovia federal, ou não?

SR. NELSON LEAL JUNIOR: Não. Está dentro do contrato.

...

"DEPUTADO NEREU MOURA: Final do ano. Teve um Procurador da República, de Ponta Grossa, parece-me, e ele disse que todas as obras que estão sendo executadas são ilegais, porque não estão dentro dos aditivos. Então, estão descobertas, estas obras. As concessionárias estão fazendo obras que não têm legalidade, não têm fundamento jurídico. Qual é a interpretação do DER para esta afirmação?

SR. NELSON LEAL JUNIOR: Este mesmo Procurador entrou com uma ação em relação à antecipação da obra de Campo Largo. O que houve em Campo Largo? Tínhamos que fazer o trecho Piraí do Sul-Jaguariaíva. Houve uma troca desta obra, em vez de fazer Piraí-Jaguariaíva, que tem uma média de tráfego de 6 mil veículos, foi feito o contorno de Campo Largo, que tem uma média de tráfego de 40 mil veículos. Então, aí é que houve esta antecipação de uma obra e postergação da outra.

DEPUTADO NEREU MOURA: Pois é, mas não esclareceu, Diretor. Ele disse aqui na CPI, está gravado e deve fazer parte do relatório final da CPI, que esta obra e outras obras estão descobertas, porque não estão previstas no aditivo, e que elas só foram executadas por autorização do DER.

SR. NELSON LEAL JUNIOR: O que há é o seguinte: fazemos um termo de ajuste da concessionária para antecipar as obras. Todas estas obras estão

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 435

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 434

elencadas dentro do contrato, e o que fazemos é pedir, solicitar a antecipação destas obras. Então, tudo está dentro do contrato."

Quando da oitiva do Sr. Antônio José Ribas, diretor geral da AGEPAR (13ª. sessão CPI), a questão volta aos debates:

"DEPUTADO ALCEU MARON FILHO: O senhor vê possibilidade de anteciparmos estas obras sem ceder ao que pedem as concessionárias ou aumento do prazo de concessão?

SR. ANTÔNIO JOSÉ CORREIA RIBAS: Existem condições que foram feitas. Vou dar exemplos práticos. Por exemplo, a Concessionária Rodonorte antecipou uma obra de duplicação do contorno de Campo Largo. Mas, como é que ela fez isso? Substituindo outra obrigação dela, que era duplicação Piraí/ Jaguariaíva. Não foi nada dado, não foi presente. Em Cascavel, Matelândia, foi feita uma duplicação de 14 quilômetros, entre Medianeira e Matelândia."

O tema, posteriormente, é esclarecido pelo próprio Presidente da Rodonorte na 18ª. sessão CPI:

"...O porquê da antecipação a obra de Campo Largo. Lá em 2010 onde iniciávamos os estudos da duplicação da PR 151, que era a obra que deveria ser executada a partir de 2011. Nós começamos a identificar que a PR 151 encontrava-se em estado no que diz respeito a engenharia de trafego. E aqui eu estou falando só em engenharia de trafego mesmo. Ela se

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 436
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 435
FLS.

encontrava em perfeitas condições de atendimento ao usuário na questão da fluidez e na questão do índice de acidentes. Para os senhores terem uma ideia o índice de acidentes no nosso trecho como um todo, ele é de 1,6. Isso é uma fórmula, é uma normativa do DNIT, mas que enfim, o nosso trecho tem índice de 1,6. O trecho de Piraí a Jaguariaíva é um dos menores trechos em termos de acidentes: o índice vai 0.68. É um índice muito baixo realmente de acidentes no caso do trecho da RODONORTE. E, pasmem, os senhores, que o índice lá de Campo Largo só da pista Sul, chega a 3,56. Ou seja, muito, realmente um trecho muito, com muito número de acidente muito forte. Eu acho que todos os senhores ou já passaram ou conhece quem passou por problemas de volta de um feriado parar ali no semáforo de Campo Largo. Enfim, um constrangimento que dá ao nosso usuário. Um ponto operacional realmente muito ruim para nós, para o usuário. Então nós entendíamos naquele momento, lá em 2010, que era uma questão até de interesse público, que se antecipasse a obra da duplicação da 277. Os estudos de engenharia foram feitos, alguns dados foram esses que eu trouxe para os senhores, por exemplo, com relação a questão do VDM-Volume Diário Médio de Veículos e Índices de Acidentes, e se ficou claro então, a necessidade da antecipação da duplicação e Campo Largo. Coisa que então, o Poder Concedente. Eu acho que aqui eu consigo até mostrar, né? Acho que todos conhecem também, ou seja, aqui está difícil talvez de enxergar, mas vemos aqui o traçado original, olha: Passando por dentro dessa região de Campo Largo, realmente dividindo quase a cidade em dois pedaços. Aqui estamos mostrando, eu tenho um filme, nos projetando o que é essa duplicação, o que é esse contorno. **Mas o importante é que então o DER e o nosso poder concedente com a concessionária entenderam que essa obra se fazia realmente antecipação necessária, dessa forma o DER nos solicitou apresentação de projeto e de orçamento**. Nós apresentamos o projeto e o orçamento. Esse projeto e orçamento foram aprovados. E com essa aprovação então fizemos um novo documento, em abril de 2012, recebemos uma ordem de serviço do nosso ente, do poder concedente, do DER, uma ordem de serviço dando a ordem de início as obras do contorno de Campo Largo. Mas se essa ordem de serviço só trouxesse a antecipação da obra de Campo Largo, junto com ela viria um desequilíbrio do contrato. Se eu estou antecipando um investimento, eu estou desequilibrado esse contrato. Portanto, nessa mesma ordem o

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 437

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 436

FLS.

Estado, no intuito de que essa antecipação não trouxesse um desequilíbrio, ele posterga alguns investimentos, alguns não, quase todos os investimentos da duplicação da PR 151. Eu digo quase todos, porque um investimento da PR 151 permanece. Nós imaginamos começá-lo, agora em 1º de março, que é o Trevo do Mirandinha. Não sei se conhece a região, então nós estamos com o projeto já enviando ao DER orçamento e projeto para iniciar em 1º março esse trevo que é uma necessidade. Sabemos também que é um ,ponto um pouco conturbado da nossa rodovia. Mas enfim, então para se manter o equilíbrio do nosso contrato, essa ordem de serviço, ela antecipa alguns investimentos e posterga alguns outros investimentos. Ela é de abril de 2012."

O tema ainda reaparece na oitiva dos representantes da FIPE, durante um "aparte" do Sr. Romeu, engenheiro aposentado do DER (21ª. sessão CPI):

"SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Luersen): Mas só uma pergunta. As Atas também foram assinadas pelo Ministro dos Transportes? Essas atas que nós entendemos que são todas ilegais. Não houve publicação, não houve assinatura do Governador.

SR. ROMEU: Não, veja bem. Na verdade existe alguma coisa chamada Ata, que alguém aqui já disse que é um termo aditivo. Ata não é um termo aditivo. E existem outras ações que nós fizemos na tentativa de não morrer os trabalhos. Por exemplo, esse contorno de Campo Largo nós fizemos sem aditivo. Nós fomos lá e dissemos assim: Vamos fazer ele agora e deixa para depois o Pirai. Porque nós temos um estudo que o Pirai só precisaria duplicação em 2040. E, aqui precisaria já. Então nós trocamos de... não houve aumento de tarifa, porque a gente troca o nosso fluxo de caixa investimento. Mas era mais necessário aqui. Eu realmente estou convicto que nós fizermos bem em ter feito a duplicação, o contorno, chamado Contorno de Campo Largo e depende do custo que está contratual e olhamos está tudo dentro".

DIRETORIA LEGISLATIVA
438
Pag.

DIRETORIA LEGISLATIVA
437
Pag.

FLS

Note-se, portanto, que a "troca de obras" denunciada não foi feita por escolha da concessionária. Todos os depoimentos disseram tratar-se de uma opção/decisão do Poder Concedente, que justificou a alteração fundamentada em critérios técnicos e no interesse público. Assim, ainda segundo entendimento do Poder Concedente, a referida troca poderia ocorrer em um primeiro momento via determinação administrativa, porém, com lavratura do termo aditivo *a posteriori*.

No que tange ao custo da obra, tem-se que considerar que ela está dentro dos parâmetros de mercado e dos valores definidos pelo próprio DER.

Em relação à metodologia empregada no trabalho comparativo de preços, esclarece-se:

- Foram empregados os elementos encaminhados pela concessionária à CPI do Pedágio: projetos executivos; orçamento completo da obra, com planilha de quantidades e preços unitários, em atendimento ao ofício encaminhado por esta CPI em 15.OUT.2013;
- Empregou-se os preços unitários da última tabela do DER do Paraná disponível, divulgada em setembro de 2013;
- Os preços unitários do orçamento da concessionária, na data-base contratual de janeiro de 1997 foram atualizados para a data-base Setembro de 2013, pelo índice de reajustamento contratual, ou seja, colocados na mesma data-base da última tabela do DER-PR;
- Elaborou-se comparativo de preços unitários englobando todos os itens de serviços da obra; para alguns casos excepcionais, em que não havia correspondência direta com a tabela do DER-PR, adotaram-se as composições de preços apresentadas pela

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 439

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 438

concessionária, as quais foram analisadas e aprovadas pelo DERPR, sendo, portanto consideradas válidas.

O estudo da assessoria técnica constata que o valor total da obra informado pela concessionária foi de R$ 75.030.625,90, em valores atualizados para a data-base setembro de 2013 e que o orçamento com base nos preços da tabela do DER/PR totalizou R$ 69.605.596,69: o orçamento apresentado pela concessionária ficou 7,8% maior que o orçamento elaborado com os preços de referência do DER.

A diferença entre os preços apresentados pela concessionária e os preços constantes na tabela do DER/PR é pouco significativa, ou seja, cerca de 8%, variância esta considerada usual e verificada em obras de engenharia rodoviária.

É importante observar que os preços do DER/PR sofrem revisões anuais, sendo a última revisão de setembro de 2013. Já os preços ofertados pela concessionária na base janeiro de 1997, ou seja, foram elaborados há mais de 16 anos e serão válidos até o final do contrato de concessão. Assim, a diferença apresentada neste estudo é pouco significativa, tendo em vista que são preços válidos para um período de 24 anos.

Ante o exposto, ainda que a obra se mostre mais necessária no presente momento conforme demonstrou o DER/PR com estudos técnicos, não pode esta instituição emanar atos sem a devida anuência da União e respectiva publicidade. As substituições podem ocorrer, para o bem da população, porém, sempre observando os ditames legais. Por fim, tendo em vista a diferença apontada no valor da obra de aproximadamente 8%, imperioso se faz a adoção da tabela do DER para a apuração dos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 440

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 439

FLS.

orçamentos das novas obras e instimentos ao contrato e seus aditivos legais.

4.7. A questão do relatório do Tribunal de Contas da União e Acórdãos relacionados ao Programa de Concessões do Paraná

Referente aos pedágios existentes no conhecido "Anel da Integração" do Estado do Paraná, o Tribunal de Contas da União, após requerimento do Senado Federal, realizou auditoria no programa de concessão estadual, o que culminou em Acórdão, registrado sob o nº. 314/2012, onde se fixaram inúmeras determinações ao Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná (DER/PR) para ajustar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Antes da análise do mencionado Acórdão, necessária se faz uma prévia delimitação da natureza, competência e força das decisões dos Tribunais de Contas, seja o Tribunal de Contas da União sejam os Tribunais de Contas Estaduais, enquanto órgãos de controle externo da Administração Pública.

O controle externo da Administração Pública é feito pelo Poder Judiciário – mediante provocação, pelo Poder Legislativo e pelos Tribunais de Contas, sendo que o controle externo exercido pelo Tribunal de Contas da União é constitucionalmente descrito em caráter auxiliar do Poder Legislativo, tendo competências fixadas nos artigos 71 da Constituição Federal, sendo que em seu inciso IV se encontra delimitada a competência para realização de inspeções e auditorias de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, nas unidades administrativas dos Poderes Legislativo, Executivo, Judiciário, da Administração direta e indireta,

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 441

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 440

incluídas suas fundações e sociedades constituídas (por menção expressa ao inciso II do art.
71 da CF).

Sobre a arquitetura constitucional dos Tribunais de Contas, o Ministro aposentado do Supremo Tribunal Federal Célio Borja[1] afirma que,

> "A constitucionalização dos Tribunais de Contas decorre da submissão da atividade financeira do Estado ao princípio da legalidade. Mas se o Estado, indo além, fazse também democrático, o controle da receita e da despesa pública pela representação do povo é de rigor. Explico-me: dos três atributos do regime democrático, um concerne diretamente à atividade exercida pelos Tribunais de Contas. Com efeito, ao lado consentimento dos governantes exigido para a legitimação do poder político e da oponibilidade dos direitos individuais às pretensões dos governantes, a democracia também reclama que todos os atos do Estado tenham destinação pública. A prestação de contas da Administração é tão fundamental na organização do Estado de Direito - temos, aqui no Brasil, um Estado também Federativo - que é um dos princípios sensíveis cuja violação provoca a intervenção federal nos Estados.".

Ainda que a Constituição Federal tenha delimitado expressamente a competência do Tribunal de Contas da União, muito se tem discutido se este órgão e os Tribunais de Contas Estaduais seriam meros órgãos de auxílio do Poder Legislativo na atividade do controle externo ou se estes teriam independência funcional completa.

Para autores como Jorge Ulisses Jacoby Fernandes, os Tribunais de Contas, ao lado do Ministério Público, são quase que um poder autônomo, independente, pois - em relação aos primeiros - estes tem

[1] BORJA. Célia. Competência constitucional dos Tribunais de Contas. Revista dos Tribunais de Contas do Estado do Rio de Janeiro, ano 19, nº. 40, pág. 27. 1988.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 442

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 441

FLS. CPI PEDÁGIO

competência de atuação sobre unidades administrativas dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

Além disso, devido a competências expressas na Constituição Federal e nas Constituições Estaduais (e Lei Orgânica do Distrito Federal), deve ser reconhecida a jurisdição das Cortes de Contas, vez que em sua atuação as mesmas "dizem o direito no caso concreto".

Segundo Lucas Rocha Furtado[2],

> "o modelo de controle externo adotado no Brasil confere atribuições ao TCU não identificadas em qualquer outro modelo. Além do poder de fiscalizar e de produzir relatórios encaminhados aos órgãos do Ministério Público, do Poder Executivo e ao Legislativo, o Tribunal pode suspender atos ou contratos e punir gestores. De acordo com o modelo constitucional adotado no Brasil, diferentemente dos órgãos congêneres de outros países, que somente dispõem de prerrogativas de fiscalização, são reconhecidas ao TCU, além dessa prerrogativa de fiscalizar, atribuições de natureza corretiva e sancionadora".

No que diz respeito à espécie de processos existentes no Tribunal de Contas da União, a partir da interpretação da Lei nº. 8.443/92 (Lei Orgânica do TCU) e de seu Regimento Interno são identificáveis três categorias básicas de processos: i) julgamento de contas; ii) fiscalizações, e; iii) registro dos atos de concessão (de aposentadoria, pensões e reformas) e dos atos de admissão de servidores públicos federais.

[2] FURTADO, Lucas Rocha. *Curso de Direito Administrativo*. Pág. 916. Ed. Fórum. 3ª ed. revista, ampliada e atualizada.

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 443

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 442

Fl.S.
CPI PEDÁGIO

Especificamente ao Acórdão nº. 346/2012, o mesmo se originou através de requerimento de instauração de auditoria solicitado pelo Congresso Nacional, a partir de requerimento de autoria da Senadora Gleisi Hoffmann, aprovado em 18.05.2011 no Senado Federal. Foram realizadas fiscalizações, inspeções e auditorias em todos os lotes do chamado "Anel de Integração", sendo observados os princípios da ampla defesa e do contraditório ao DER/PR, o qual participou do processo plenamente.

De acordo com o já citado Lucas Rocha Furtado [3], as auditorias são um dos instrumento: constitucional e regimental para a realização da tarefa de fiscalização a ser exercido pelo TCU , entre outras.

O mesmo autor leciona que

> "a Constituição Federal e a Lei Orgânica do TCU utilizam o termo (auditoria) em sentido restrito, indicando o processo específico, e que constitui o mais completo instrumento de fiscalização do Tribunal, em que se buscam as causas da ilegalidade ou da deficiência de desempenho e são apontadas as possíveis soluções para a correção dos problemas identificados. [...] A auditoria é o processo de mais amplo escopo no TCU, daí resulta a importância do tema"[4].

Delimitado o escopo teórico da Auditoria, passamos ao estudo detido do Acórdão em questão.

4 .7.1. Histórico processual do Acórdão nº. 346/2012

[3] Idem. *Op. Cit.* Pág. 944.
[4] Idem.*Op. Cit.* Págs. 944/945

DIRETORIA LEGISL.
444
Pág.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 443
FLS.

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Antes da análise das determinações constantes do Acórdão nº. 346/2012, necessário se faz historiar o trâmite processual do procedimento e suas principais movimentações.

Devidamente iniciado, em sua instrução o processo de auditoria realizou diligências no Ministério do Transporte, no DER/ PR e no Tribunal de Contas do Estado do Paraná. De acordo com o pronunciamento da 1ª Secretaria de Desestatização e Regulação (Sefid- 1), peça 49 do processo e com transcrição integral no Acórdão nº. 346/2012, tais entidades assim se manifestaram:

O TCE/ PR não apresentou nenhuma resposta as diligências do TCU (pág. 09, Acórdão nº. 346/2012);

O Ministério dos Transportes respondeu tempestivamente a diligência, esclarecendo que o seu acompanhamento enfoca o cumprimento dos (a) encargos estabelecidos nos instrumentos de convênio; (b) verificação da consistência dos relatórios encaminhados pelo delegatário com a realização visitas programadas aos trechos federais e encaminha questionamentos, quando necessário. Informou sobre duas inspeções realizadas nos trechos federais delegados, em 2009, nas quais foram verificadas atividades de conservação e manutenção concessionárias [5]. Esclarece também que o objetivo desse acompanhamento é o de atuar preventivamente, e (c) apontou situações que podem ser sanadas por meio de ações do Poder Concedente, no caso, o Governo do Estado do Paraná, efetivamente o responsável pela fiscalização dos contratos (pág. 09, Acórdão nº. 346/2012).

O DER/ PR informou em sua resposta que "são realizadas fiscalizações diárias nos trechos em comento e o estado de conservação das vias está de acordo com os padrões estabelecidos nos respectivos contratos de

DIRETORIA LEGISLATIVA
445
Pág.

DIRETORIA LEGISLATIVA
444
Pág.
FLS

concessão, informação corroborada por documentação encaminhada ao TCU pelo ente estadual" (pàg. 09, Acórdão nº. 346/2012).

Diante de inúmeras dúvidas surgidas a partir da documentação encaminhada pelo DER/ PR, em especial ao fluxo de caixa *e* cronograma de investimentos, foi determinada uma inspeção no órgão estadual, pelo Gabinete do Ministro José Múcio Monteiro, que contou com a participação de 02 auditores lotados no Sefid-1.

Dessa inspeção resultou em diversas colocações por parte do DER/PR[4], que se revelam contraditórias com as constantes dos

[3] Ocasião em que se constatou a ausência de risco à segurança da trafegabilidade dos usuários. Destaca os aspectos mais Heterogeneidade nos serviços prestados pelas concessionárias, com alguns lotes de concessão apresentando melhores desempenhos que outros; Locais com pavimento necessitando de maior frequência de intervenções; Locais com pavimento necessitando de reforço estrutural em face da apresentação de trincas; Atraso na execução de serviços programados; Inobservância de padrões técnicos estabelecidos no Programa de Exploração de Rodovias; Necessidade de um controle de peso mais efetivo.

[4] Ipsis litteris: V.4 Resultado da inspeção

75. Durante a inspeção, os representantes do DER/PR detalharam as modificações realizadas nos programas de exploração das rodovias (PER) e as respectivas influências no equilíbrio econômico- financeiro.
76. Relataram alguns dos litígios existentes entre o DER/PR e as concessionárias, judiciais ou não, e as pretensões do governo estadual de readequar os contratos de concessão, para torná-los equilibrados.
77. O DER/PR discorda da validade de termos aditivos celebrados em 2000 e 2002, que foram feitos na tentativa de reequilibrar os contratos.
78. A entidade estadual aponta como as principais causas dos desequilíbrios a redução realizada unilateralmente pelo governo

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 446 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 445
FLS

estadual das tarifas de pedágio, para, aproximadamente, metade do valor contratado, e a posterior desoneração judicial temporária das concessionárias quanto aos investimentos.

79. As discordâncias entre o Estado do Paraná e as empresas concessionárias culminaram no processo judicial 2005.70.00.007929-7, autuado em 8/4/2005, movido pelo DER/PR, na 2ª Vara Federal de Curitiba/PR, em face das empresas concessionárias de rodovias Econorte; Viapar; Ecocataratas; Caminhos do Paraná; Rodonorte e Ecovia. Constando também no polo passivo da ação, o DNIT, a ANTI e a União Federal (peças 44 a 48). Tal processo atualmente encontra-se suspenso, tendo em vista a tentativa das partes em encontrar uma saída consensual para o caso.

80. A seguir, apresenta-se o resumo dos aspectos relatados pelos integrantes do DER/PR, durante a inspeção:

a) As licitações dos seis lotes de concessões rodoviárias estaduais, apesar de licitadas em mesmo período, 1997, apresentam distinções entre si quanto a direitos e obrigações, e renegociações de tarifas e de investimentos;

b) Foram alterados unilateralmente todos os contratos de concessão pelo governo estadual, com redução em torno de 50% das tarifas básicas, em 1998, um mês após o início da cobrança dos pedágios;

c) As concessionárias, alegando terem sido demasiadamente prejudicadas pela restrição das receitas, conseguiram medida judicial liminar desobrigando-as de investir em serviços de recuperação e em obras de melhoria de ampliação de capacidade (OMAC) (duplicações e terceiras faixas) das rodovias, enquanto perdurasse o rebate. Tais empresas deveriam manter somente a conservação e a manutenção das vias;

d) Dois termos aditivos amigáveis foram celebrados, em 2000 e 2002, retornando os patamares originais das tarifas e estabelecendo novos cronogramas de investimentos;

e) No entendimento do DER/PR, os termos aditivos citados não guardaram proporcionalidade e equilíbrio entre as receitas e despesas , devido às realocações , inclusões e exclusões de investimentos, assim como desproporção em relação aos serviços de manutenção, conservação e de administração em decorrência da diminuição de investimentos em obras de infraestrutura viária;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 447

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 446

f) Nos casos de antecipação de obras, os respectivos custos de manutenção, conservação e administração foram aditivos aos fluxos de caixa, ao passo que, quando excluídas ou postergadas obras, não ocorreram as respectivas previsões de reduções de custos.

g) Ressaltam que não houve efetivamente inclusão de novas obras pelos aditivos, mas somente de reposição dessas ao programa de investimentos. Obras teriam sido inicialmente excluídas por uma negociação e, posteriormente, devolvidas ao PER;

h) Destaque há de ser dado ao fato de, em 2002, ter sido alterada a forma de medição dos serviços de restauração das vias, com efeito retroativo a 22/3/2000 (Deliberação DG/DER 290/2002).

Assim, a medição e o consequente pagamento dos serviços realizados pelas concessionárias em restaurações passaram a ser pelo quantitativo de insumos totais empregados e respectivos preços. O contrato inicial entre as concessionárias e o Poder Público estabelecera a medição por área (metro quadrado) de intervenção de restauração. O DER/PR alega que essa nova forma de medição dos serviços (por insumos) dificulta a fiscalização e o controle, pois é mais complexa a verificação dos materiais efetivamente incorporados nas restaurações do que somente a da área restaurada. Ainda sobre esse tema, mantidas as mesmas metas financeiras desses serviços nos fluxos de caixa, as execuções físicas alcançadas foram menores, portanto, havendo uma redução de trechos rodoviários restaurados;

i) A deliberação acima foi anulada pelo próprio DER/PR em 2004, que a considerou não admissível legal e contratualmente, com consequente retroação de todos seus efeitos, inclusive quanto ao equilíbrio econômico-financeiro, mantendo-se a medição por metro quadrado, conforme pactuado nos contratos de concessão (Deliberação 13/2004-C.D.). Conforme informado por aquele departamento, até a data da inspeção, não houve consenso entre as partes sobre qual forma devem ser medidos os serviços de restauração. Como consequência, as concessionárias alegam terem cumprido suas obrigações, apesar de não atingidas as metas físicas de execução;

j) Os cronogramas de investimentos alterados (pelos Aditivos 2000 e 2002) esticaram prazos de execução de serviços de restauração,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 448

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 447

FLS.
CPI PEDÁGIO

postergaram ou excluíram obras. Há casos de obras (contornos e duplicações, por exemplo) que foram postergadas e/ou excluídas no primeiro aditivo e realocadas no aditivo seguinte, inclusive antecipadas, e outras tiveram a execução parcelada ao longo da concessão;

k) Atualmente, o DER/PR argumenta que essas diversas modificações de prazos e de inclusão/exclusão de obras não foram razoáveis, não privilegiaram o interesse público e dos usuários, e foram realizadas para ser alcançado um teórico equilíbrio econômicofinanceiro, sem suporte técnico;

l) Foram incluídos Degraus Tarifários em momentos esporádicos dos fluxos de caixa elevando as tarifas básicas, que subiram de patamar de valor a partir daquela data. Aparentemente, esses degraus foram incluídos de forma aleatória para compensar reajustes de tarifas não efetivados na época dos aditivos e 'fechar as contas' do fluxo de caixa. Mais uma demonstração da falta de fundamentos técnicos nas decisões tomadas na celebração dos aditivos de 2000 e 2002;

m) O DER/PR alega que a redução de encargos pela liminar foi desproporcional em prol das empresas. Também com relação às OMAC's, cujas execuções foram postergadas para os últimos anos de concessão, considera que, caso fossem realmente úteis e essenciais aos usuários das rodovias estariam à disposição da sociedade em prazo mais curto. Ademais, partindo da premissa de que as concessões são resultados de fluxos de entradas de recursos (pedágios essencialmente) que sustentam os investimentos e custeios das concessionárias, conclui que os usuários pagam por obras não comprovadamente essenciais, que não contribuem para a melhoria da qualidade atual do serviço público concedido e que provavelmente não serão executadas; n) O DER/PR questiona as estimativas dos projetos de obras das concessões, os quais não refletem proximamente os custos reais das obras, sendo essas orçadas sobre projetos básicos, e não executivos, portanto, pouco detalhados e apenas aproximados os custos;

o) Inicialmente, o risco de execução era das concessionárias, contudo, com os termos aditivos, foram alterados, além dos prazos, aspectos quantitativos e qualitativos das obras e, relembrando, a forma de medição dos serviços, eliminando esse risco. Assim, as

DIRETORIA LEGISL. 449 Pag. 4

FLS. DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 448

concessionárias somente aceitariam executar obras conforme projetos executivos atualizados e sendo medidos os quantitativos despendidos, então, realizando os respectivos reequilíbrios econômico-financeiros. A título de exemplo aponta a obra do Contorno de Mandaguari (Lote 2 - Viapar), que na proposta comercial tinha valor de R$ 25 milhões, foi reduzida pelos aditivos para R$ 11milhões, e, pelo projeto de 2007, subiu para R$ 32 milhões;

p) Os técnicos daquele departamento informaram que estão discutindo as taxas internas de retorno (TIR) dos contratos por duas razões: primeira, os aditivos terem elevado a TIR de Projeto alegando que a TIR de Acionista deveria ser reequilibrada pela redução unilateral das tarifas de 1998, visto as concessionárias serem prejudicadas em seus financiamentos. Esta medida transferiu para os usuários o risco de financiamento das concessões. Segunda, o ambiente macroeconômico se alterou drasticamente desde as assinaturas dos contratos. Inflação, taxas de juros e de risco decaíram, a economia tornou-se menos imprevisível, a oferta de crédito expandiu e investimentos no país e no setor de concessões rodoviárias se tornaram mais atrativos. Portanto, a taxa mínima de retorno desses empreendimentos foi reduzida drasticamente. A TIR mantida nos mesmos patamares da época das contratações, associada a investimentos desconformes com os interesses e necessidades dos usuários, remunera soberbamente a concessionária e elimina financeiramente os benefícios do uso das rodovias;

relatórios do TCE/ PR e de alguns depoimentos dados a CPI do Pedágio.

Após a realização dessas diligências e da inspeção ao DER/ PR, a Sefid-1 concluiu que (i) as alterações promovidas nos contratos de concessão, grande parte sem observância de qualquer critério técnico, causaram desequilíbrios econômicofinanceiros nas concessões; (ii) menciona-se que "também indícios de que as significativas alterações nos investimentos e nos cronogramas de sua execução não tenham ocorrido, simplesmente, no sentido de anular as perdas de receitas experimentadas pelas concessionárias nos primeiros anos dos contratos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 450

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 449
Fls.

Faltaram critérios técnicos de engenharia na definição dos remanejamentos de obras e, ao que parece, foram promovidas meras alterações nos números que compõem o fluxo de caixa, a fim de transparecer um equilíbrio financeiro fictício e desconectado das necessidades dos trechos rodoviários concedidos"; (iii) conclui que a alteração contratual indevida e sem fundamentos é referente ao critério de medição dos investimentos realizados nas rodovias, de área estimada de intervenção para quantitativo de insumos. Informa que isso torna "mais dificultosa a fiscalização qualitativa e quantitativa

q) Outra alegação do DER/PR para rever de forma ampla os contratos é que as concessionárias ganharam em experiência e eficiência operacional, desde os primórdios das concessões, reduzindo seus custos, sem a respectiva transferência de parte desses ganhos aos usuários, conforme princípio da modicidade tarifária;

r) Quanto às alterações determinadas pelo Acórdão 1.502/2002-Plenário (TC 006.319/2000-6), parágrafo 8.2, o DER/PR informou que para itens não orçados nas propostas comerciais é utilizada tabela de custos do órgão; nos reajustes, os resíduos decorrentes do arredondamento das tarifas são considerados conforme orientações do Tribunal; foi revertido ao fluxo de caixa da concessão, em benefício do usuário, o montante cobrado a título de multa pelo atraso da Rodonorte no cumprimento do cronograma de obras; e demais alterações nas previsões de custos e de receitas determinadas não foram incorporadas por não ter havido revisão nem aditivo aos contratos, desde o último aditivo de 2002 citado.
dos itens executados e menor o incentivo ao uso de materiais duráveis nas obras."; As mudanças positivas no cenário econômico, ocorridas ao longo da concessão, nunca foram observadas por ocasiões de ajustes promovidas, e (mais importante); (iv) que "o período de desequilíbrio em desfavor das concessionárias é perfeitamente identificável e o valor das perdas de receitas é passível de ser quantificado. O período de perdas de receitas subsistiu de 15/7/1998 (data do ato unilateral de redução das tarifas) até 21/8/1998 (data da liminar que, atendendo ao pedido das

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 451

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 450
F.I.S.

concessionárias, suspendeu os investimentos). Uma avaliação mais conservadora levaria em consideração a data final de 17/12/1999, data da decisão que, mantendo a suspensão dos investimentos, autorizou o retorno das tarifas ao valor original, com reajustes contratuais devidos. Assim, para o período de 15/7/1998 a 17/12/1999, deveria ter sido quantificado o valor das perdas de acordo com o fluxo de caixa original da proposta vencedora comparando-se o valor da tarifa básica de pedágio contratada e o valor da tarifa praticada.".

Do julgamento do processo de fiscalização, datado de 15.02.2012, restou delimitado o seguinte Acórdão:

"9. Acórdão: Vistos, relatados e discutidos estes autos de solicitação do Congresso Nacional, aprovada pelo Plenário do Senado Federal, para a realização de auditoria nos contratos do Programa de Concessão de Rodovias do Estado do Paraná, a fim de apurar a ocorrência de desequilíbrios econômico-financeiros. ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, diante das razões expostas pelo Relator, e com base nos arts. 1°, §1°, 38, inciso IV; e 43, inciso I, da Lei

8.443/92, bem como no art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU e art. 14, inciso IV, da Resolução TCU 215/ 2008, em:

9.1. determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná, relativamente aos contratos de concessão firmados com as empresas concessionárias de rodovias Rodovias do

Norte S/A - Econorte, Rodovias Integradas do Paraná S/A - Viapar, Rodovias das Cataratas S/A - Ecocataratas, Caminhos do Paraná S/ A, Concessionárias de Rodovias Integradas S/ A - Rodonorte e Concessionário Ecovia Caminhos do Mar S/ A, que:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 450

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 451

FLS.

9.1.1 promova, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, ajustando os investimentos, de acordo com as necessidades públicas e taxas de rentabilidades praticadas, a percentuais compatíveis com o contexto econômico vigente e o custo de oportunidade atual do negócio, considerando, entre outros parâmetros, possíveis sobrepreços em obras e serviços oriundos dos termos aditivos ao contrato inicial e submetendo os resultados à avaliação deste Tribunal de Contas, com supedâneo no princípio da economicidade;

9.1.2 adote, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, as medidas necessárias para que se faça constar cláusula de revisão periódica da tarifa, a fim de repassar os ganhos decorrentes de produtividade e da eficiência tecnológica, o aumento ou a redução extraordinária dos custos e/ou das despesas da concessionária, bem como as alterações ocorridas no custo de oportunidade do negócio, preferencialmente por negociações entre as partes, nos contratos de concessão, de acordo com o §2° do art. 9 e o inciso V do art. 29, ambos da Lei 8.987/1995;

9.1.3 encaminhe a este Tribunal de Contas, ao final dos fixados nos itens 9.1.1 e 9.1.2, os resultados obtidos referentes às medidas adotadas para dar-lhes cumprimento;

9.2. determinar à Sefid-1 que autue processo de monitoramento para verificar o cumprimento da presente deliberação;

9.3. encaminhar cópia deste acórdão, do relatório e do voto que o fundamentou, e ainda instrução Sefid-1 (peça 49), aos responsáveis e interessados: Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, Ministério dos Transportes, Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná, Procuradoria da República no Estado do Paraná, Tribunal de Contas do Estado do Paraná, empresas concessionárias Rodovias do Norte S/A - Econorte, Rodovias Integradas do Paraná S/A - Viapar, Rodovias das Cataratas S/ A Ecocataratas, Caminhos do Paraná S/A,

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 453

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 452

FLS. PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Concessionárias de Rodovias Integradas S/A – Rodonorte e Concessionário Ecovia Caminhos do Mar S/A;

9.4. declarar integralmente atendida a presente solicitação e arquivar estes autos.

10 Ata nº 5/2012 - Plenário

11 Data da Sessão: 15/ 2/ 2012 - Ordinária.

12 Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0346-05/ 12-P.

13 Especificação do quòrum:

13.1. Ministros presentes: Benjamim Zymler (Presidente), Valmir Campelo, Walter Alencar Rodrigues, Augusto Nardes, Aroldo Cedraz, Raimundo Carneiro, José Jorge, José Múcio Monteiro (Relator) e Ana Arraes.

13.2. Ministros-Substitutos presentes: Marcos Bemquerer Costa, André Luis de Carvalho e Weder de Oliveira. Presente Lucas Rocha Furtado - Procurador-Geral"

Necessária é a definição da natureza juridica e da eficácia das decisões dos Tribunais de Contas.

De acordo com Carlos Eduardo Rôllo Gregório a natureza da decisão do TCU é a "decisão administrativa sui generis, pois, em sentido *latu sensu*, são decisões aprovadas sob o manto da jurisdição exercida pelo TCU com amparo na Constituição Federal de 1988"[5].

Rocha Furtado complementa, afirmando taxativamente que "no caso do TCU, suas decisões muito mais se aproximam de atos judiciais do que dos tradicionais atos administrativos, sendo asseguradas aos seus

[5] GREGÓRIO, Carlos Eduardo Rôllo. *A natureza juridica das decisões do Tribunal de Contas da União*. Pág. 50. Brasília - 2012.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 454

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 453

Ministros as garantias e prerrogativas dos magistrados (CF, art. 73, §3º)."[6].

Tais decisões podem resultar em sanções de natureza civil e administrativa[7].

No tocante ao limite de revisão pelo Poder Judiciário das decisões do Tribunal de Contas, grande parte da doutrina afirma que o limite da revisão se opera apenas no campo da legalidade e da formalidade.

Daí decorre a força normativa das decisões dos Tribunais de Contas, cuja revisão judicial apenas poderá questionar a legalidade e eventual abuso de poderes de quem as exarou, não se podendo questionar o mérito da decisão.

Nesse sentido segue a lição de Lucas Rocha Furtado,

> "ainda que sujeitas ao controle judicial, as decisões dos Tribunais de Contas justificam controle judicial menos invasivo, devendo Poder Judiciário promover a sua anulação somente em casos de aplicação absurda do direito ou por falhas formais do processo.
> [...]
>
> Admitir que matérias de fato ou de direito examinadas por Tribunas de Contas possam ser completamente reexaminadas, em todos os seus aspectos, pelo Poder Judiciário, além de importar em absoluta quebra de racionalidade do sistema - afinal, qual a utilidade desses tribunais se tudo o que eles decidissem pudesse ser revisto pelo Judiciário... (grifo nosso)"

Cumpre analisar a conduta do DER/PR em relação ao cumprimento das determinações do Acórdão nº. 346/2012.

[6] FURTADO, Lucas Rocha. *Op. Cit.* Pág. 934.
[7] Idem. *Op. Cit.* Pág. 927.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 455

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 454

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.

Primeiramente, importa assinalar que da decisão acima transcrita, não houve interposição de Recurso por parte do DER/PR, configurando, em tese, coisa julgada administrativa do Acórdão. Por outro lado as Concessionárias, tempestivamente, apresentaram os competentes recursos que ainda pendem de decisão.

Da simples leitura do Acórdão nº. 346/2012, se observa que em nenhum momento o Tribunal de Contas da União determinou ao DER/PR que contratasse a entidade FIA para realizar estudos visando encontrar a forma de reequilíbrio dos contratos de concessão.

Logo, não há que se dar veracidade a declaração do Sr. Nelson Leal Jr. o qual afirmou que a empresa FIA foi contratada sob determinação do Tribunal de Contas da União.

O texto é expresso ao determinar que deveria ter sido feito no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias o reequilíbrio "econômicofinanceiro dos contratos, ajustando os investimentos, de acordo com as necessidades públicas e taxas de rentabilidades praticadas, a percentuais compatíveis com o contexto econômico vigente e o custo de oportunidade atual do negócio, considerando, entre outros parâmetros, possíveis sobrepreços em obras e serviços oriundos dos termos aditivos ao contrato inicial".

Até o presente momento isso não foi feito pelo DER/PR, sem que sequer apresentasse uma justificativa plausível para tal omissão.

É necessário que o DER/PR envide todos os esforços para que conclua rapidamente as negociações e, observados o princípio da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 456

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 455

FLS.

legalidade e o primado do devido processo legal, ponha coerente fim a essa pendência que já se estende por mais de 800 dias.

Adicionalmente à análise apresentada ao Acórdão nº 346/2012, referente à auditoria no programa de concessão estadual paranaense realizada após requerimento do Senado Federal, é importante analisar a peça originária sobre o assunto em questão, surgida em 2007, por ocasião da análise por parte do TCU dos contratos de concessão da denominada Primeira Fase do PROCOFE (Programa de Concessões das Rodovias Federais), e concluída com o Acórdão TCU no. 2927 de 2011, como verá a seguir.

Em outubro de 2007 o Plenário do TCU emitiu Acórdão à ANTT questionando se as Concessões da 1ª etapa do Programa Federal estavam em equilíbrio econômico-financeiro, em razão da rentabilidade contratual – taxa interna de retorno do investimento (TIR), além de solicitar providências para fixar novas rentabilidades caso fosse constatado algum desequilíbrio.

Ao propor a Representação, a unidade técnica destacou:

> *"o modelo de concessão da 1.ª Etapa pode ser denominado como 'estático' pois as rubricas que compõem o fluxo de caixa não se alteram ao longo da execução contratual, nela incluída a taxa de desconto – rentabilidade dos concessionários. Ou seja, as concessionárias de rodovias federais da primeira etapa continuam auferindo rentabilidade que varia de 17 a 24% ao ano, no atual cenário de estabilidade econômica do país, em que a taxa de desconto para o setor é de no máximo de 8,95%".*

Diante de tais indícios, o Tribunal, por meio do Acórdão nº 2.154/2007–TCU–Plenário, prolatado em 10/10/2007, determinou à ANTT as seguintes providências:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 457

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 456

FLS.

"9.2.1. realize, no prazo de 30 dias, estudos com o objetivo de verificar se as atuais concessões de rodovias federais exploradas pelas concessionárias NovaDutra, Concer, CRT, Ponte Rio-Niterói e Concepa estão em equilíbrio econômico-financeiro em face da rentabilidade contratual – taxa interna de retorno do investimento (TIR);

9.2.2. caso se verifique desequilíbrio, adote as providências necessárias a fim de promover o equacionamento dos mencionados contratos de concessão, fixando nova rentabilidade;

9.2.3. dê ciência ao TCU do cumprimento dos subitens acima."

Em deferimento ao pedido da ANTT, o prazo do item 9.2.1 para a realização dos estudos foi estendido até 29/8/2008 (pelo Acórdão nº 250/2008– TCU–Plenário, de 27/2/2008), data em que foi apresentada a esta Casa a Nota Técnica nº 004/2008/SUREF/SUINF (fls. 37/76) descrevendo as ações até então desenvolvidas. No encaminhamento, o Diretor-Geral da Agência de Regulação destacou a necessidade de estudos adicionais para o efetivo cumprimento da determinação deste Tribunal.

Nesta nota, a ANTT assinala que a revisão e o reajuste seriam os instrumentos previstos para a preservação do valor da Tarifa Básica de Pedágio - TBP. Antes de tal conclusão, contudo, a Agência descreve esses mecanismos:

O reajuste: obedece à fórmula paramétrica descrita na fl. 42 dos autos, na qual são utilizados índices específicos de obras fornecidos pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, para os quesitos terraplanagem, pavimentação, obras de arte especiais e consultoria. A ponderação de cada um desses

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 458

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 457
FLS.
CPI PEDÁGIO

índices varia de acordo com a concessionária e altera-se durante a vigência do contrato, conforme a conclusão das etapas de implementação dos investimentos. A ANTT informa que foi constatada impropriedade na substituição dos fatores de ponderação da fórmula de reajuste, cujos reflexos estariam sendo analisados em procedimento interno à Agência.

- *As revisões tarifárias: anualmente, junto com o reajuste tarifário, são realizados procedimentos para revisão, "no qual são apuradas as obras e serviços executados pelas concessionárias nas rodovias, comparando-os com as obrigações estabelecidas nos Programas de Exploração e nos respectivos Cronogramas Físicos e Financeiros" (fls. 43/44).*

A ANTT tece considerações sobre a ressalva legal de revisão tarifária em decorrência de alterações no imposto de renda (art. 9º, §3º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995), e justifica o fato de não ter produzido efeitos sobre as tarifas a redução da alíquota de 25%, vigente à época das licitações, para 15%. Discorre também a respeito das obras realizadas e adicionadas ao Programa de Exploração da Rodovia (PER), cuja aprovação hoje está a cargo das unidades regionais da Agência, que fazem o acompanhamento das obras e serviços promovidos pelas concessionárias contratadas.

Conclui, por fim, estarem em equilíbrio econômico-financeiro os contratos da 1ª Etapa do Procrofe, por serem objetos de revisão e reajuste tarifário, anualmente.

As considerações dessa Nota Técnica foram analisadas quanto ao mérito no âmbito da Sefid, a qual concluiu pela necessidade de nova determinação à ANTT, nos seguintes termos:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 459

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 458
FLS.

"I – determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com fulcro no art. 43, I, da Lei 8.443/1992, que:

- *promova, no prazo de 30 dias, o reequilíbrio econômico-financeiro das concessionárias NovaDutra, Concer, Ponte, CRT e Concepa, ajustando-se a Taxa Interna de Retorno (TIR) por ela praticadas a percentual compatível com o atual cenário econômico;*

- *inclua nos correspondentes contratos de concessão cláusula prevendo a revisão periódica da tarifa a fim de repassar os ganhos decorrentes de produtividade e da eficiência tecnológica, o aumento ou a redução extraordinária dos custos e/ou das despesas da concessionária, bem como as alterações ocorridas no custo de oportunidade do negócio, de acordo com o § 2º do art. 9º e o inciso V do art. 29, ambos da Lei nº 8.987/1995."*

Os fundamentos dessa proposta de encaminhamento serão retomados adiante, sob o título "Diferenças nos Cenários Econômicos".

A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), após ter o seu pedido de ingresso aos autos deferido, refutou as conclusões e o respectivo encaminhamento da Sefid.

Na mesma época, a Procuradoria da República no Município de Petrópolis, do Ministério Público Federal, solicitou informações sobre as providências adotadas pela ANTT a respeito das determinações do Acórdão nº 2.154/2007– TCU–Plenário.

DIRETORIA LEGISLATIVA
460
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 459

Uma nova diligência foi encaminhada pela Sefid à ANTT questionando-a sobre a sua possível pretensão de estender a metodologia prevista no recente contrato de concessão, relativo ao trecho BR: 116/324 – BA, para os contratos em comento. Nessa mesma oportunidade, a Agência também foi indagada a respeito da padronização dessa metodologia na ANTT e sobre o seu cronograma de atividades para atendimento da determinação constante do Acórdão nº 2.154/2009-TCU-Plenário.

A ANTT responde aos questionamentos da diligência por meio de uma nova Nota Técnica nº 155/2009/GEROR/SUINF, de 8/10/2009. Nela, a Agência novamente traz o raciocínio segundo o qual haveria equilíbrio econômicofinanceiro nos contratos de concessão em epígrafe, em vista dos reajustes e revisões levados a efeito nos termos estabelecidos contratualmente.

Em 28/7/2010, foi realizada reunião entre equipe técnica da Sefid e da ANTT sobre o andamento das atividades constantes do cronograma mencionado. Em vista disso, a Agência enviou ao TCU, mediante o Ofício nº 1107/2010/DG, de 24/8/2010, esclarecendo, em síntese, que:

> *"1. O presente ofício trata de informar as providências que serão tomadas até 30 de outubro de 2010 com relação ao Acórdão 2154/2007 – TCU – Plenário.*
>
> *2. Será aprovada por meio de Resolução da Diretoria Colegiada, uma metodologia utilizando o Fluxo de Caixa Marginal para reequilíbrio dos novos investimentos e serviços, ou suplementações de serviços previstos no PER (Programa de Exploração da Rodovia), de todos os contratos de concessão rodoviária, incluindo os da 1ª Etapa e Pólo de Pelotas – RS. Tal metodologia se baseia nas seguintes premissas:*

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 461

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 460

FLS.
CPI PEDÁGIO

a) Os novos investimentos e serviços devem ser de interesse da União, e não devem estar previstos no Programa de Exploração da
Rodovia;

b) Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio;

c) As receitas utilizadas no Fluxo de Caixa Marginal serão obtidas por meio do tráfego real da concessão;

d) Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais serão descontados pela taxa obtida mediante utilização da fórmula do Weighted Average Cost Of Capital (WACC).

3. Para aprovação da metodologia acima destacada serão confeccionados os fluxos de caixa marginais de cada contrato de concessão, bem como seu detalhamento e premissas.

4. Após aprovação da Resolução pela Diretoria Colegiada da ANTT será encaminhado ao Ministério dos Transportes um projeto específico para cada contrato, com os investimentos adicionais a cada contrato que necessitar, visando à aprovação daquela pasta.

Posteriormente será negociada com cada concessionária a proposta aprovada pelo Ministério dos Transportes.

6. Além da aprovação dessa metodologia, a ANTT fará um levantamento dos investimentos e serviços inseridos nesses contratos desde a data do referido Acórdão até a presente data, a fim de quantificar o impacto tarifário gerado pela

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 469

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 461

inserção destes no Programa de Exploração das Rodovias da 1ª Etapa de Concessões e Pólo Pelotas – RS.

7. Por fim a ANTT se compromete após a repactuação a realizar revisões quinquenais dos contratos de concessão visando analisar eventuais ajustes necessários à prestação do serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sempre preservando o equilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto na Resolução nº 1.187/2005 em seu artigo 20."

A ANTT concluiu estudos sobre uma metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em decorrência de novos investimentos e serviços, instrumentalizada na Resolução ANTT 3.651, de 7/4/2011, resultado da determinação constante do Acórdão 2.154/2007-TCU, a fim de verificar se as concessões em tela estariam em situação de equilíbrio econômico-financeiro, em razão da rentabilidade contratual (a TIR), e, em sendo verificado desequilíbrio, adotasse as providências necessárias a fim de promover o equacionamento dos contratos, fixando nova rentabilidade.

Tal metodologia consiste em:

"- Recomposição do equilíbrio contratual na hipótese de inclusão, após a publicação da referida resolução, de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição. É previsto que esses fluxos serão determinados por critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas; e pelo tráfego real para o das receitas.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 463

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 462

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- *Ressalva à referida resolução se faz quanto à data a partir da qual deve ser aplicada essa metodologia para fins de recomposição do equilíbrio contratual em vista das alterações já promovidas nos investimentos das concessionárias. A referida resolução estabelece que somente as modificações promovidas a partir da sua publicação sofrerão ajustes pelo método do fluxo de caixa marginal (art. 2º, caput).*

- *As próprias concessionárias concordaram com a adoção da metodologia do fluxo de caixa marginal para os novos investimentos e os suprimidos ou remanejados. Logo, é plenamente possível a imediata aplicação das revisões propostas aos contratos elencados utilizando-se dessa metodologia. Ressalte-se que, nos presentes autos, Concer e Concepa afirmam ser favoráveis à recomposição do equilíbrio contratual por meio do Fluxo de Caixa Marginal.*

- *Agindo dessa forma, o valor presente líquido dos novos investimentos, aplicado a uma taxa de rentabilidade fidedigna, garantirá o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a modicidade tarifária, não ferindo qualquer regra pré-estabelecida."*

Após análises das peças e das manifestações das partes envolvidas, em sessão ordinária do TCU realizada em 09/11/2011, é aprovado o Acórdão 3.651/2011 em que os Ministros determinam, dentre outras providências:

"À Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei nº 8.443, de 1992, referente aos contratos de concessão celebrados com a Concessionária da Rodovia Presidente Dutra (NovaDutra), Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer),

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 464
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 463

Concessionária Rio-Terezópolis S.A. (CRT), Concessionária da Ponte Rio-Niterói S.A. (Ponte) e Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre (Concepa), que:

- *adote, nas recomposições do equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, a metodologia aprovada na Resolução ANTT 3.651/2011, ou outra que entender mais adequada, para os eventos decorrentes de inserções de investimentos não previstos originalmente nos encargos das concessionárias, e do remanejamento ou adequação, com aumento de valor, de investimentos previstos originalmente, assegurando a todos os interessados o direito de manifestação, mediante audiências e/ou consultas públicas."*

Assim, conclui-se após amplo debate, análises técnicas e manifestações das partes envolvidas, o TCU acordou em se adotar a metologia do Fluxo de Caixa Marginal, regulamentada pela ANTT em 2011, válida para investimentos novos, não previstos no contrato original, aplicado a uma taxa de rentabilidade fidedigna, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a modicidade tarifária, sem ferir qualquer regra pré-estabelecida.

O Acórdão 3.651/2011 é fruto de discussões e debates ao longo de cinco anos entre TCU e ANTT, com direito à manifestação dos interessados, e se constitui em jurisprudência e peça fundamental para a questão do equilíbrio econônico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias, face às alterações das condições econômicas brasileiras.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 465

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 464

FLS.

4.8. A questão do relatório do TCE sobre a Ecocataratas

No decorrer das investigações fez-se referência, por inúmeras vezes, à existência de relatório do Tribunal de Contas do Estado em relação à situação da concessionária Ecocataratas, em que se conclui pela existência de desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor dos usuários.

Esta questão foi muito bem explorada pelo Ilustre Deputado Artagão Junior ao questionar o Presidente de uma das Concessionárias, a saber:

> *"DEPUTADO ARTAGÃO JUNIOR: E quando temos esse parecer preliminar do Tribunal de Contas falando sobre esse desequilíbrio a favor das concessionárias, vocês já tiveram conhecimento desse parecer? Pela imprensa, certamente, sim; oficialmente já existe acesso a essa documentação? Qual o ponto de vista da concessionária em relação a esses relatórios?*
>
> *SR. EVANDRO COUTO VIANA: Oficialmente, a Ecocataratas ainda não teve conhecimento do relatório final. Lembrando que tivemos um relatório preliminar, se não me engano, em março de 2012, onde o Tribunal de Contas comunicou, pelos estudos, que a Ecocataratas teria 175 milhões de investimentos para serem feitos. No mês seguinte, em abril, fizemos a nossa defesa e impugnamos a metodologia, porque o Tribunal de Contas não está considerando os termos aditivos que hoje são completamente legais. Não tem como dizer que os termos aditivos, hoje, são ilegais, até porque eles estão*

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 466
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 465
FLS.

aí, na Justiça, hoje, e estão correndo dentro de um trâmite judicial. Então, até que se diga o contrário, eles são 100% legais, e temos que realmente cumprir, e o Tribunal de Contas não levou isso em consideração. Outro fator também, sempre, ele não pegou dados de proposta, e sim dados contábeis. Hoje, não tem como esquecer que temos um contrato que tem todos os dados de investimentos, de receita, que têm que ser levados em consideração. Nós não recebemos, então,esse relatório. Assim que chegar, fazer, aí, a nossa defesa. Parece que o novo relatório até diz que os investimentos têm que ser na ordem de 347 milhões; até subiu, não sei como chegaram ainda nessa conta, com uma redução de tarifa em torno de 30%, ou entrega do contrato no ano de 2014, mas não temos conhecimento ainda do inteiro relatório deles."

É possível perceber, de partida, que referido relatório efetivamente traz conclusão preliminar no sentido de existência de um desequilíbrio. A empresa, no caso, a Ecocataratas, demonstra possuir conhecimento do referido relatório, afirmando, contudo, que ele traz conclusões meramente preliminares, sendo certo que inexiste algo definitivo, no âmbito do TCE, sobre a questão.

Em relação, ainda, a esta matéria, é preciso considerar, efetivamente, que em 14/03/2012 a Ecocataratas recebeu ofício do Tribunal de Contas do Estado do Paraná concedendo o prazo de 15 (quinze) dias para manifestação sobre o Relatório Preliminar nº 03/12, resultado da Portaria nº 775/11, através da qual foi designada comissão de servidores para realização de auditoria nos contratos de concessão rodoviária firmados

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 467

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 466

pelo Estado do Paraná, tendo o Lote nº 03 sido escolhido para início dos trabalhos (Processo nº 39.864-3/11).

Referido relatório, conforme se observa dos documentos que foram remetidos a esta CPI, concluía, como se afirmou anteriormente, de forma preliminar, que o Contrato poderia encontrar-se desequilibrado em desfavor do usuário pelo valor de R$ 175 milhões (a valores dezembro/2010).

A referida concessionária apresentou manifestação a respeito em 17/04/2012. Dentre todas as impugnações apresentadas, a que parece mais relevante foi a de que os cálculos da equipe de auditoria desconsideraram completamente os Termos Aditivos nº 016/2000 e nº 087/2002. E ao desconsiderar os efeitos dos referidos Termos Aditivos o Relatório Preliminar do TCE ignorou as causas de desequilíbrio da concessão que foram objeto dos mesmos, o que não pode ser aceito, e foi apontado objetivamente pela concessionária em sua manifestação. Ademais, nesta linha, é preciso atentar, com toda razão, que os estudos apresentados perante esta CPI pela FIA e pela FIPE, bem como pelos depoimentos de seus representantes, qualquer cálculo sério e legítimo, na perspectiva jurídica, sobre os contratos, não pode desconsiderar os aditivos, mormente porque jamais foram declarados nulos pelo poder judiciário, encontrando-se na produção de plenos efeitos jurídicos.

Nesta seara, portanto, o pressuposto inafastável é de que os Termos Aditivos em questão estão vigentes e são válidos. À época, compuseram o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão da redução unilateral da tarifa realizada 15 (quinze) dias após o início da cobrança do pedágio – que perdurou por dois anos (tendo sido suprimido por decisão judicial), o que é fato público e notório.

Conforme identificado pelo próprio Relatório Preliminar, e já noticiado anteriormente neste relatório, em julho de 1998, o DER/PR promoveu uma

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 468

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 467

sumária redução unilateral da tarifa para 50% do montante original. A redução originou um litigio que tramitou perante a 1ª Vara Federal de Curitiba (autos nº 98.0017501-6), já encerrado. Houve inicialmente antecipação de tutela em favor das concessionárias para a suspensão de investimentos. A redução unilateral das tarifas de pedágios, alterando e desnaturando a essência dos contratos, permitiu ainda alterações significativas posteriormente, como o caso já referido da Ata 17.

Em seguida, o DER nomeou uma Comissão de Peritos para a análise econômica, jurídica e de engenharia acerca do equilíbrio contratual. Com base no resultado dessas análises, que apontavam a existência de grave desequilíbrio e as alternativas de recomposição, as concessionárias pleitearam e obtiveram nova antecipação de tutela, desta feita para restaurar a tarifa original. O Poder Concedente propôs então a celebração dos termos aditivos, com a adaptação do programa de investimentos e a revisão dos valores tarifários.

Pelo que foi possivel observar dos estudos feitos por esta relatoria, naquele momento, dois anos após a redução unilateral (judicialmente suspensa), é que foi celebrado o Termo Aditivo nº 016/2000, destinado a reequilibrar a concessão. O Termo Aditivo nº 087/2002 prestou-se a recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da superveniência de outros fatores, dentre eles a criação de novos impostos. Note-se que a possibilidade de que tais fatores gerassem impacto no equilibrio dos contratos foi expressamente previsto em cláusula do Termo Aditivo de 2000.

Em 2004, diante da intenção do Governador do Estado à época de reduzir a tarifa de pedágio, a Concessionária Rodovia das Cataratas S/A e o Estado do Paraná firmaram um Contrato Preliminar, que foi entregue a esta CPI, com o intuito de então estabelecer os termos daquele que deveria ser o Terceiro Aditivo ao Contrato de Concessão, e que visaria restabelecer o

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 467

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 468
FLS.

equilíbrio econômicofinanceiro após a nova redução de tarifas (30%) então acordada. Ou seja, mais uma vez as tarifas de pedágio foram reduzidas.

Após 10 (dez) meses de estudos, através da denominada Comissão Paritária, concluiu-se que o Contrato de Concessão estava desequilibrado em desfavor da Concessionária. Apresentada a conclusão dos trabalhos, o DER/PR, mais uma vez, quedou-se omisso em suas tratativas, ou seja, na elaboração de novo termo aditivo, ignorando por completo o trabalho realizado e as conclusões apresentadas.

A Concessionária em questão, de acordo com suas próprias palavras, foi "surpreendida com uma ação judicial proposta pelo DER/PR ainda durante a realização dos estudos da Comissão Paritária, vendo-se então obrigada a formular pedido de reconvenção, e assim, de posse da Ata Conclusiva nº 17 derivada dos trabalhos da citada Comissão Paritária, pleiteou tutela antecipada com base em seus alicerces (ação nº 2005.70.00.004071-0)". A tutela antecipada proferida em Agravo de Instrumento nº 2005.04.01.037574-9, confirmou o pedido da concessionária, fazendo valer os termos da Ata 17.

Vale elucidar, portanto, que para continuidade às premissas elencadas pela Comissão Paritária, no âmbito administrativo (Concessionária/DER), seria necessária a celebração de novo termo aditivo ao Contrato de Concessão. Como isto não ocorreu, o Contrato Preliminar encerrou-se sem ter cumprido com sua obrigação final. Entretanto, todas as premissas consideradas na Ata nº 17 da Comissão Paritária estão expressamente contidas na ação de reconvenção/reequilíbrio de nº 2005.70.00.004071-0. Sendo assim, são válidas para o período abrangido pela referida medida judicial.

Logo, pelo que se nota, o Contrato de Concessão da Ecocataratas não é atualmente regido 'simplesmente' por uma ata de reunião, mas por decisões judiciais fundamentadas na mesma e derivadas do

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 470

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 469

FLS.

descumprimento do acordado pelo Estado à época. A ação judicial continua em trâmite – e fato é que as ordens judiciais já se encontram estabilizadas.

Neste aspecto, apesar do que se cogitou nesta CPI, não é possível concluir que a Ata 17 é inexistente, não foi publicada ou é inválida. Ainda que altamente prejudicial ao programa de investimento do Lote 3 e à sociedade paranaense, a Ata 17 está em vigor devido à decisão judicial e somente nova decisão judicial para alterar esse situação. Igualmente, o próprio Poder Judiciário aceitou a legitimidade e regularidade da referida Ata 17, não havendo autorização, portanto, para se concluir, no âmbito desta CPI, pela ilegalidade da referida ata.

Na sequência dos fatos, em abril de 2005 o Estado do Paraná ajuizou ação ordinária (autos nº 2005.70.00.007929-7) contra todas as concessionárias de rodovias, cujo objeto foi a declaração de nulidade dos termos aditivos celebrados em 2000 e em 2002. Referida demanda está descrita no item 4.1, deste relatório.

O pedido de antecipação de tutela feito pelo Estado foi indeferido e o processo encontra-se em fase instrutória, aguardando a realização de laudo pericial pela Fundação Instituto de Pesquisa Econômica (FIPE), estando atualmente suspenso momentaneamente em razão das negociações entre as partes.

Ou seja, não há até o presente momento qualquer decisão judicial que obste a plena produção de efeitos pelos referidos Termos Aditivos ou da Ata 17.

Destarte, não há como se desconsiderar os Termos Aditivos vigentes, como fez a equipe de auditoria do TCE em seu Relatório Preliminar. O processo de auditoria perante o TCE foi distribuído ao Conselheiro Nestor Baptista, e em 09/10/12 foi publicada decisão determinando a suspensão do relatório da auditoria da Ecocataratas em razão exatamente de ter este o mesmo objeto de ações judiciais já em trâmite.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 471

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 470

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Em 05/07/2013 foi determinado o cancelamento da suspensão para retorno do feito ao regular trâmite e remessa ao Ministério Público de Contas, para parecer. Após a apresentação de sua manifestação a respeito do Relatório Preliminar nº 03/12, pelos documentos que chegaram a esta CPI, não consta a existência de relatório adicional ou definitivo.

Eventual Relatório Final ainda deverá ser submetido ao próprio plenário do TCE e à concessionária, o que ainda não sucedeu.

O fato é que o relatório da equipe de auditoria do TCE representa apenas uma etapa na fase de instrução do processo. Antes de qualquer decisão do TCE, deverá ser devidamente concluída a fase de instrução, respeitando-se o contraditório e a ampla defesa assegurados pela Constituição e pela Lei.

Compete, portanto, a esta CPI, cobrar do Tribunal de Contas do Estado do Paraná celeridade na tramitação desta auditoria para que se possa chegar, finalmente, a um relatório conclusivo e que leve em consideração todos os termos contratuais em vigência para que não seja, posteriormente, impugnado judicialmente.

4.9. Análise dos estudos da FIPE e da FIA em relação à eventual existência de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de pedágio do Estado do Paraná

Em diversos momentos dos trabalhos da CPI ouviu-se referência a estudos da FIA e da FIPE voltados, especificamente, para a análise do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias do Estado do Paraná. Por decorrência disso, as referidas instituições foram

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 478

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 471
FLS.

convidadas pelos membros da CPI para apresentarem em plenário os elementos que compõem os respectivos relatórios e estudos.

De início cabe destacar os escopos dos trabalhos contratados. Nesta seara, sabe-se que a AGEPAR contratou a FIPE para estruturar a referida Agência, prover ferramentas, melhorar o marco relatório, definir o cronograma da Agência, inclusive realizar uma breve avaliação dos contratos de concessão. Por outro lado o DER/PR contratou a FIA para apurar a existência de eventual desequilíbrio nos contratos de concessão. Logo, referidos estudos decorrem de contratações realizadas pelo Poder Público para poder subsidiar as suas ações e demandas judiciais e políticas. Não são, logo, contratos dirigidos pelos interesses das concessionárias, o que atribui um valor especial para eles.

Para elucidar os trabalhos realizados por ambas as instituições transcreve-se, aqui, alguns trechos dos depoimentos prestados, a saber:

Quadros apresentados pela FIPE:

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS:

Termo de Alteração Unilateral (TAU 1998);
Termo Aditivo (TA 2000);
Termo Aditivo (TA 2002).

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 473

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 472

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS : TAU 1998

✓redução do valor da tarifa

✓redução dos investimentos.

Em decorrência da medida unilateral foi ajuizada ação pelas concessionárias, que resultou em decisão judicial que:
✓desobriga as concessionárias de realização de parte dos investimentos;
✓autoriza as concessionárias a receber tarifas reduzidas por um periodo determinado.

Tipe

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS : TA 2000

Comissão de Peritos apresentou as seguintes conclusões:

- TAU 1998 gera desequilíbrio econômico-financeiro
- TAU 1998 compromete as condições de financiabilidade
- TIR alavancada como referência para avaliação do equilíbrio dos contratos
- Sugere alternativas para o reequilíbrio dos contratos
- Inexistem obstáculos legais ou contratuais para adoção dos procedimentos sugeridos para restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Tipe

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 474

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 473

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS : TA 2000

- Altera o cronograma de obras
- Altera a estrutura tarifária – reduz tarifa veículos comerciais
- Altera o valor da Tarifa Básica
- Elimina a responsabilidade da Concessionária pelo pagamento das desapropriações
- Exime a concessionária de atrasos em decorrência da não adoção de providências pelo DER
- Indica a tabela de preços unitários do DER/PR para completar os preços inexistentes da proposta comercial da concessionária

Fipe

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS : TA 2000

- Reconhece que o termo aditivo, considerado de modo global e conjunto, restabelece a equação econômico-financeira do Contrato
- Mudança da data de reajuste tarifário
- Estado, DER e Concessionária renunciam a qualquer pleito relacionado com desequilíbrio até 2000
- Remete para a próxima revisão de contrato os desequilíbrios decorrentes das alterações do ISS, COFINS e CSSL, desde a assinatura do contrato
- Anula efeitos jurídicos do TAU 1998 e encerra as ações judiciais

Fipe

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 475

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 474

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS : TA 2002

Decorre da necessidade de revisão de contrato frente aos desequilíbrios decorrentes das alterações do ISS, COFINS e CSSL, desde a assinatura do contrato

Base: avaliação técnica e jurídica da demanda da concessionária, e anuência das instâncias decisórias do Governo do Estado, DER e do Ministério dos Transportes

TIR de projeto é a referência para avaliação do equilíbrio do contrato

fipe

Contratos Vigentes

ALTERAÇÕES CONTRATUAIS : TA 2002

- **Alterações nos tributos: ISS, COFINS, PIS, CPMF e CSSL**
- **Perda de Receita decorrente da mudança de data para reajuste (junho para dezembro)**
- **Alteração do critério de medição das obras de restauração**
- **Reconhecimento das receitas acessórias auferidas e das receitas acessórias projetadas, com indicação da necessidade de revisão contratual na ocorrência de receitas acessórias futuras.**

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 476

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 475

FLS. CPI PEDÁGIO

Premissas

4. Orientações do TCU

A proposição da Secretaria de Fiscalização de Desestatização – Sefid (Unidade Técnica - TCU) não visa a hostilizar ato jurídico perfeito: não se propugna a "uma quebra de contrato"

Não há intenção desta Corte de Contas de alterar os fluxos de caixa das concessionárias em comento originalmente propostos pelas empresas, aceitos pelo Poder Público e firmados em contrato. **Os parâmetros estabelecidos em contrato não devem ser alterados,** pois nortearam a montagem dos fluxos de caixa e as estratégias de financiamento das concessionárias.

fipc

Premissas

5. Orientações para Novos Investimentos

ANTT concluiu estudos sobre **metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** dos contratos de concessão em decorrência de **novos investimentos** e serviços (Fluxo Caixa Marginal, com base na Res. No 3.651/11, de 7 de Abril de 2011).

Para que aquela agência verificasse se as concessões em tela **estariam em situação de equilíbrio econômico-financeiro, em razão da rentabilidade contratual (a TIR),** e, em sendo verificado desequilíbrio, adotasse as providências necessárias a fim de promover o equacionamento dos contratos, fixando nova rentabilidade (fls. 344-351 v.1).

Resolução ANTT 3.651, de 7/4/2011

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 477

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 476

FLS CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Premissas

5. Orientações para Novos Investimentos (cont.)

CONCLUSÃO DO TCU

Destaca a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos da 1a etapa do PROCROFE seja realizada pela metodologia aprovada na Resolução ANTT 3.651/2011 – **fluxo de caixa marginal – para todos os eventos (inserções de investimentos não previstos originalmente** nos encargos das concessionarias, e da supressão ou do remanejamento ou adequação de investimentos previstos originalmente) ocorridos desde a data de publicação do Acórdão 2.154/2007-TCU-Plenário.

Definição de TIR

- *A TIR - Taxa Interna de Retorno de um projeto é a taxa de desconto que iguala saldos de caixa positivos e negativos deste projeto quando trazidos a Valor Presente.*

Não é possível *comparar TIR com margem de lucro de um ano ou de um período da concessão, posto que:*

- *a TIR representa a remuneração do projeto* **durante todo o período de concessão**, *e não pode ser definida por intervalos de tempo;*
- *A TIR representa a remuneração esperada. A margem de lucro, a remuneração realizada. Portanto, a comparação dessas duas grandezas só pode ser feita ao final do projeto.*

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 478

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 477

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Este quadro é bastante didático na medida que ajuda a explicar que as reduções de tarifa, ao contrário do que se imaginou em determinado momento dos trabalhos da CPI, não foram apenas na ordem de 7%, decorrentes da redução de 50% nas tarifas durante mas 18 meses. Note-se:

Termo Aditivo de 2000

- Redução da receita foi de 15,87% na média geral

LOTE	VPL RECEITA TARIFÁRIA		REDUÇÃO
	ORIGINAL	TA 2000	
LOTE 1	121.852,74	105.007,07	13,82%
LOTE 2	393.034,34	304.039,35	23,81%
LOTE 3	207.050,71	178.178,52	13,94%
LOTE 4	145.790,19	137.175,57	5,91%
LOTE 5	566.126,41	433.076,01	23,50%
LOTE 6	144.161,19	123.612,94	14,25%
MÉDIA GERAL			15,87%

Tem-se, portanto, que observadas as variações de sensibilidade de cada lote, a retirada ou postergação de investimentos e a retomada parcial da tarifa inicial, **minimizaram o prejuízo** decorrente do TAU de 1998, sendo que os **aditivos de 2000 levaram em conta todos estes fatores** que desequilibraram o contrato de concessão.

Termo Aditivo de 2000

- Pareceres dos peritos: o TAU de 1998 abalou as condições de risco do projeto, aumentando substantivamente o risco regulatório e político, o que provocou elevação dos custos dos financiamentos, **principalmente em função de uma maior necessidade de empréstimos ponte, que naturalmente exibem taxas maiores do que os empréstimos de longo prazo.**

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 479 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 478

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.

Desequilíbrios contratuais

Há desequilíbrios nos contratos.

• A Fipe está calculando estes desequilíbrios com base nas informações do DER/PR e das Concessionárias, sendo que o montante desses desequilíbrios só será confirmado após as premissas e os fatores que provocam desequilíbrio serem discutidas e aceitas por todas as partes, e seus reflexos incorporados no modelo financeiro do plano de negócios.

•A avaliação dos contratos e cálculo dos desequilíbrios tem como referência a **TIR de Projeto do Aditivo 2002.**

•A revisão de contratos deve ser pautada pela justiça das premissas e boa-fé das partes, não favorecendo nenhuma das partes, mas sim, **mantendo estritamente o contratado.**

Investimentos

• As alterações sobre o cronograma de investimentos foram consideradas nos termos aditivos lavrados em 2000 e 2002.

•Todas as modificações estão resumidas nos quadros dos investimentos da Proposta Comercial e dos Aditivos não ensejando nenhum prejuízo ao usuário.

•**A realocação das obras no tempo faz parte das premissas para avaliação do equilíbrio dos contratos.** As obras retiradas quando da lavratura dos Termos Aditivos compensavam as perdas decorridas, de forma a restabelecer o equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

•A Fipe utiliza as informações do DER/PR para a incorporação de novos investimentos.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 478
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 479
FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Investimentos

• Quando da revisão dos contratos, poderiam ser adotadas varias formas para reequilibrar os contratos:
  • alteração dos investimentos,
  • revisão da tarifa de pedágio,
  • indenização do poder concedente

• A forma escolhida foi a supressão de obras que, portanto, foram eliminadas da programação dos investimentos.

•**Naturalmente a eventual reincorporação destas obras dará causa ao desequilíbrio do contrato impondo a necessidade de restabelecimento das condições pactuadas.**

•Importante ressaltar que, a qualquer momento, pode se optar por uma ou outra forma de reequilíbrio, desde que as partes concordem, e mantendo a TIR que é o parâmetro definido para reequilibrar o contrato.

fipe

MATRIZ DE RISCO

Diário OFICIAL Assembleia
Poder Legislativo Estadual

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 481

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 480

FLS.
PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO

RELATÓRIO FINAL

FATORES DE RISCO	ALOCAÇÃO DOS RISCOS	ALTERAÇÃO ADITIVOS
ATOS OU FATOS ANTERIORES À TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE	ESTADO	
DESAPROPRIAÇÃO	ESTADO - valor maior que a verba indenizatória prevista CONCESSIONÁRIA - até o valor da verba indenizatória prevista	ELIMINADO
RESCISÃO CONTRATOS DE OBRAS E SERVIÇOS	CONCESSIONÁRIA - até o valor da verba indenizatória prevista	
CONVÊNIOS PRESTADORAS SERVIÇOS PÚBLICOS PRÉ EXISTENTES	ESTADO	
CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS DO CONTRATO	não podem ser alterados com prévia concordância da CONCESSIONÁRIA	
RISCOS DE QUANTITATIVO DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS E OBRAS	Controle por resultados da execução dos serviços de operação, conservação e manutenção das rodovias principais e recuperação, conservação e manutenção dos trechos rodoviários de acesso, em observância no PER Controle por medição da execução das obras de recuperação inicial, restauração e de melhoria e ampliação de capacidade das rodovias principais CONCESSIONÁRIA: Máxima de 200 hs com nível de serviço inferior ao "D" - execução de obras de expansão de capacidade. CONCESSIONÁRIA - para quantitativos dos trechos de oferta	Alterado critério para medição das obras de restauração
ALTERAÇÃO UNILATERAL	ESTADO. Alteração unilateral do contrato que atinja os encargos da CONCESSIONÁRIA. O DER deve restabelecer, em caráter imediato, o seu inicial equilíbrio econômico e financeiro.	
FORÇA MAIOR, CASO FORTUITO, FATO DO PRÍNCIPE, FATO DA ADMINISTRAÇÃO, INTERFERÊNCIAS IMPREVISTAS	Acordo entre as partes para recomposição do equilíbrio econômico financeiro ou rescisão Acréscimos ou expressão de obras ou serviços / força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas -> avaliação do equilíbrio do contrato	

FATORES DE RISCO	ALOCAÇÃO DOS RISCOS	ALTERAÇÃO ADITIVOS
CRONOGRAMA	CONCESSIONÁRIA	
FAIXA DE DOMÍNIO	convênios e autorizações por estadados prestadoras de serviços permanecem em vigor e não devem ser pagar qualquer ônus para a Concessionária	
RISCO DE OPERAÇÃO	CONCESSIONÁRIA	
RISCO DE FINANCIAMENTO	Concessionária é única responsável para obtenção dos financiamentos necessários à execução das obras e serviços da concessão.	ALTERADO SOMENTE NO TA 2000
IMPOSTOS E TRIBUTOS	ESTADO, ressalvados o imposto sobre a renda.	
RISCO DE TRÁFEGO	CONCESSIONÁRIA, inclusive em decorrência da transferência de tráfego para outras vias. Ressalvados os casos em que a redução de tráfego resulte de ato unilateral do PC com impacto no equilíbrio econômico e financeiro do CONTRATO	
RISCO TARIFA	ESTADO: preservado pelas condições de reajuste por fórmula paramétrica Extinção ou alteração dos índices -> com um acordo entre DER e CONCESSIONÁRIA Isenções fixadas no EDITAL, o vetado ao DER estabelecer privilégios tarifários	
RECEITA ALTERNATIVAS	PROPOSTA: LIMITE DE 8,5% DE RECEITA FINANCEIRA E NÃO CONSIDERA OUTRAS RECEITAS -> REEQUILÍBRIO	ESTIMA A RECEITA ATÉ FINAL DA CONCESSÃO, COM PREVISÃO DE REEQUILÍBRIO
RISCO AMBIENTAL	ESTADO - tomar todas as providências necessárias à obtenção de licenças prévias CONCESSIONÁRIA - obter as demais licenças e autorizações	

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 480

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 481

FLS.

A partir dos referidos, quadros, e elucidando/explicando os parâmetros e conclusões, a representante da FIPE, em seu depoimento, trouxe esclarecimentos no seguinte sentido:

> *"SRA. PAULA PEREDA:*
>
> *(sobre a análise financeira para todos os anos do contrato e orientação do TCU de não se alterar parâmetros estabelecidos em contrato)*
>
> *... O que é importante sempre em empreendimentos de grande porte, inicialmente, eles sempre têm uma contrapartida financeira muito grande. Investimentos muito altos. Então em geral nós só conseguimos fazer essa análise por fluxo de caixa descontado, olhando o período todo do contrato. Não é possível olhar cinco anos, ou dois anos ou um ano em separado. Porque você tem um desembolso muito grande no início do contrato, no geral são contratos de 30 anos, no meio ou em 1/3 do contrato. Então os resultados líquidos do empreendimento devem ser analisados globalmente. Essa é a forma de avaliar economicamente o empreendimento. Como é que isso é avaliado, então os resultados líquidos de todos os anos do empreendimento são trazidos ao mesmo valor, por essa taxa de desconto. E aí a tarifa então ela é calculada de forma que a rentabilidade média do projeto ao longo dos seu período de vigência, que é a conhecida TIR, seja igual ao custo do capital investido. Então no caso o concessionário ele tem que ser remunerado exatamente de acordo com o custo*

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 403

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 482

do capital dele. Então se ele tivesse investido esse capital em outras formas alternativas, essa é a rentabilidade média que ele obteria. Essa é a ideia da TIR que foi a concepção da nossa avaliação econômica financeira acho. Dado que a TIR é igual ao custo do capital investido, esse é um elemento fundamental da análise, que é o custo da oportunidade em relação as alternativas de investimento. Esse dinheiro poderia ter sido utilizado em outros usos. Então ele deve ser retribuído de acordo com esse uso alternativo dele. Com relação aos investimentos, nossa modelagem qualquer alteração nos investimentos que estavam previstos em contratos, são tratados dentro dessa metodologia. Então os investimentos previstos que foram adiantados ou postergados eles continuam fazendo parte do contrato original e continuam fazendo parte dessa modelagem que estamos utilizando. E aí estamos seguindo as orientações do TCU de que os parâmetros estabelecidos em contrato não podem ser alterados. Então estamos considerando que o contrato não pode haver nenhuma quebra de contrato que é a orientação do TCU com relação a esses contratos."

Em seguida, manifestando-se sobre a manutenção do EEF nos aditivos de 2000 e 2002 e os efeitos do TAU que alteraram as condições de financiabilidade dos projetos, a representante da FIPE afirmou:

"SRA. PAULA PEREDA: O que podemos dizer com relação aos termos aditivos é que eles mantiveram a remuneração do concessionário constante. Quando eu falo remuneração do concessionário constante, estou

DIRETORIA LEGISLATIVA
484
Pag.

FLS.
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 483

falando da remuneração ao longo do período do contrato. Então, quando houve essas modificações, o termo de alteração de 1998, que gerou alguns desequilíbrios, tanto o termo aditivo de 2000, quanto o termo aditivo de 2002 tecnicamente mantêm a remuneração do acionista, que é o concessionário constante. É isso que a FIPE pode dizer.

SR. FERNANDO DE OLIVEIRA: Que é aquela que foi determinada por ocasião da licitação.

SRA. PAULA PEREDA: Em 97. A remuneração do acionista foi mantida constante. Porque a forma como eles utilizaram para reequilibrar o contrato, que é a TIR alavancada, em detrimento da TIR do projeto, porque o que acontece? A TIR do projeto, ela considera tanto a remuneração da concessionária quanto a remuneração dos terceiros, que emprestam o dinheiro para ser investido. Então, a TIR do projeto contabiliza estes dois tipos de remuneração. Quando você tem uma mudança no caixa gerado pelas concessionárias, que foi a mudança, a redução de 50% das tarifas do Termo de 98, você tem um comprometimento de caixa das concessionárias. E sabemos que para obter um empréstimo, qualquer tipo de financiamento, as instituições que o fazem, contabilizam o potencial gerador de caixa. Então, o que acontece é que o custo do financiamento sobe, que é o custo de financiamento de terceiros, e tira parte da remuneração da concessionária. A TIR alavancada no ano de 2000, do Termo Aditivo, o que ela faz? Ela mantem a TIR do acionista, que é o que chamamos de TIR alavancada, constante com relação ao que foi estabelecido em 97. Então, ela mantém isso

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 485 1

FLS. CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 484

constante. Em 2002, quando é feito um novo equilíbrio, esta é a análise técnica da FIPE sobre os Termos Aditivos, em 2002, retorna a TIR do projeto, que é a metodologia de contabilizar remuneração tanto da concessionária, e quando digo remuneração estou dizendo remuneração média, ao longo de todo o contrato. Então, quando volta a TIR do projeto, em 2002, a TIR da concessionária é mantida constante, com relação ao que foi feito em 2000. Então, a única coisa que tecnicamente nós podemos dizer, como economistas, é que a remuneração média das concessionárias foi mantida constante, aumentou o custo médio deste capital por conta do aumento dos custos de financiamento.

SRA. NATÁLIA POIATTI: Por conta dos riscos previstos originalmente nos contratos. Um risco regulatório, aí, interferindo nas tarifas. Não se previa em 97."

Percebe-se, portanto, que a partir dos estudos realizados pela FIPE, é que em seu relatório não se pode encontrar qualquer conclusão de desequilíbrio contratual, mormente se se levar em consideração, como deve ser, as mudanças decorrentes dos aditivos contratuais. Ademais, o relatório e a exposição em plenário deixaram claro que não existe possibilidade de quebra contratual pois, na perspectiva técnica, econômica, os aditivos possuem fundamento.

No que tange aos estudos da FIA, é preciso partir dos seguintes quadros:

Quadros da apresentação da FIA:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 486

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 485

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Escopo do contrato da FIA

- 16 relatórios entregues, além de 12 modelos de simulação (desequilíbrio e reequilíbrio para cada um dos seis lotes)
- Apoiar o DER no processo de reequilíbrio dos contratos de concessão, na sua negociação e na revisão contratual. Inclui:
  - Análise da matriz de risco do contrato
  - Análise dos eventos de desequilíbrio
  - Análise dos efeitos econômicos da indexação adotada no contrato
  - Estabelecimento de benchmarks relativamente a outros setores de infraestrutura
  - Análise da hipótese de perda de financiabilidade, advinda do TAU98
  - Estabelecimento de metodologia de reequilíbrio
  - Desenvolvimento de modelo de simulação para os 6 lotes.
- Não integra o escopo dos serviços da FIA
  - Análise jurídica
  - Questões de engenharia, como medições, quantificação de eventos, etc.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLA... Pag. 487

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 486

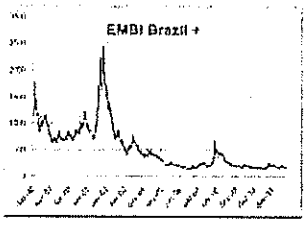
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

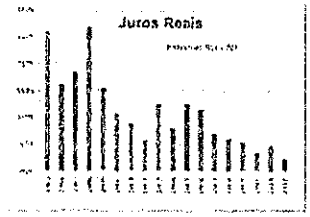
CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

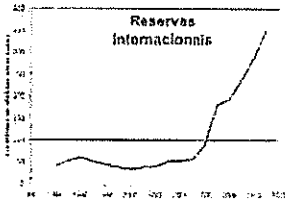
FLS. CPI PEDÁGIO

Cenário econômico à época da celebração dos contratos

- A licitação das concessões rodoviárias do Paraná ocorreu em período de instabilidade econômica, com elevado spread de risco país, elevadas taxas de juros reais e níveis baixos de reservas internacionais.







- Este cenário de instabilidade decorreu dos seguinte eventos:
  - Crise Asiática: setembro / outubro de 1997
  - Crise Russa: agosto / 1998
  - Brasil recorre ao FMI: novembro / 1998
  - Desvalorização do Real: janeiro / 1999

11

Cenário econômico à época da celebração dos contratos (cont.)

- Dentro deste cenário, as concessões rodoviárias do Paraná foram contratadas com taxas de retorno (TIR) entre 17% e 19% a.a., taxas estas compatíveis com o cenário econômico da época.
- Com a estabilização da economia, a TIR da proposta comercial tornou-se excessiva, proporcionando retornos elevados às concessionárias.
- Atualmente as concessões rodoviárias tem sido contratadas a uma taxa de retorno entre 8,00 e 9,00% a.a.
- Este mesmo tipo de situação ocorreu nas concessões rodoviárias de outros Estados; logo, não sendo exclusiva do Paraná.

483

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 478

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 487

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Metodologia de reequilíbrio: Fluxo de Caixa Total e Fluxo de Caixa Marginal

- O Fluxo de Caixa Marginal (FCM) tem como objetivo o cálculo do valor presente das receitas e despesas da concessão fazendo a incorporação/retirada de investimentos não previstos, utilizando-se uma nova taxa de desconto, em geral, calculada a partir da WACC para o período subsequente.
- A FIA entende que a remuneração das concessões pelas condições iniciais da (TIR da Proposta Comercial) tem proporcionado retornos elevados, reduzindo a possibilidade de obtenção de modicidade tarifária.
- Portanto, a adoção de uma taxa de retorno inferior para remunerar a concessão a partir de 2014 (isto é, das obras já contidas no PER e novos investimentos) é outra alternativa que foi estudada.
- Logicamente, a mudança da taxa de retorno deve ser **negociada** com a concessionária, e não pode ser uma medida unilateral, sob pena de esta ação ser questionada na justiça.

14

Matriz de risco

- A importância da matriz de risco: reduzir possíveis controvérsias e dar maior segurança às partes.
- Os contratos de concessão do Paraná não trazem uma matriz de risco explícita. A princípio, todos os riscos não previstos no contrato são alocados à concessionária.
- A FIA interpretou a matriz de risco sob a ótica econômico-financeira, além da leitura do contrato. A PGE-PR interpretou aqueles os pontos que requereram interpretação jurídica.
- Exemplos de alocação de riscos dos contratos do Paraná:

Tipo de risco	Concessionária	Poder Concedente
Risco de demanda (tráfego)	X	
Risco financeiro	X	
Riscos de engenharia	X	
Fato do príncipe ou álea extraordinária		X

- A matriz de risco implícita nos contratos do Paraná era perfeitamente compatível com a matriz de outras concessões rodoviárias federais.

13

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 484

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 488

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Eventos de perda de receita

Evento da perda de receita	Descrição	Opinião da FIA
Invasão das praças de pedágio	Invasão de movimentos populares resultou na abertura das cancelas e paralisação da cobrança da tarifa de pedágio. Não houve danos ao patrimônio público.	Risco atribuído à concessionária. Contrato de concessão prevê apólice de seguro para lucros cessantes e danos.
Evasão dos pedágios	Usuários efetuam manobras para evadir-se do pagamento da tarifa de pedágio.	Risco atribuído à concessionária, que deve desenvolver os meios para evitar o inadimplemento dos usuários.
Isenção	Foram publicadas (e posteriormente revogadas) leis que isentavam as motocicletas e veículos lindeiros do pagamento do pedágio.	
Decisão judicial	Ocorrência de decisões judiciais que impediram temporariamente a cobrança do pedágio em determinadas praças, ou que instituíram desconto para veículos do município em que se situava a praça de pedágio.	Fato do príncipe, da administração ou imprevisão. REF a favor da concessionária.
Não realização do reajuste da tarifa de pedágio	Atraso no reajustamento das tarifas praticadas nas praças de pedágio.	Representa inobservância do contrato, reduzindo a arrecadação. O REF a favor da concessionária depende das razões para a ocorrência do atraso.
Atraso na implantação das praças de pedágio	A Praça Lapa do Lobo 3 deveria ter sido homologada pelo DER em Maio/2003 e só o foi em Dez/2003.	REF a favor da concessionária.
Não repasse de multas por excesso de peso	O Contrato prevê este repasse.	Existe fundamentação jurídica do DER.
Elevação da carga tributária	A criação ou alteração dos impostos incidentes sobre a concessão podem elevar seus custos e requerem REF, contra ou a favor da concessionária.	Previsto no Contrato de Concessão, Cláusula XX, item 3.3. Notar que IR e CSLL não reclamam REF.

16

Futuros aperfeiçoamentos dos contratos: receitas alternativas

- De acordo com o contrato das concessões do Estado do Paraná, toda a receita alternativa deve ser destinada para a obtenção de modicidade tarifária.
- Logo, não existe estímulo para que as concessionárias busquem receitas alternativas.
- A FIA sugere que se estabeleça uma política de repartição dos ganhos com receitas alternativas, o que faria com que as concessionárias fossem à busca de novas receitas.
- Para efeito de reequilíbrio econômico-financeiro, o Modelo de Simulação desenvolvido pela FIA permite que se reequilibre o déficit ou superávit de receitas alternativas.

485

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 490

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 489

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Respeito aos Contratos

- Embora seja comum as renegociações dos contratos (em torno de 50% na América Latina, segundo José Luis Guasch) é importante a manutenção e respeito ao contrato como forma de atrair investidores.
- Além disso, deve-se:
  - manter o interesse do usuário
  - busca pela modicidade tarifária
  - busca pela eficiência na prestação dos serviços.
- Demanda por novos contratos de infraestrutura poderá atingir cifras superiores R$ 400 bilhões nos próximos cinco anos, e boa parte dos recursos virão dos investidores privados locais e internacionais, que avaliam com grande interesse a postura dos governos no respeito aos contratos com agentes privados.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 491

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 490

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS

Iniciativas do DER-PR

- Em razão dessas recomendações, o DER-PR tomou diversas medidas. Entre elas, cabe destacar as seguintes, sempre tendo em vista a discussão anterior de respeito às cláusulas contratuais:
  - i. Revisão dos valores de conservação, manutenção e operação das rodovias;
  - ii. Desenvolvimento de modelo de apuração de desequilíbrio contratual, a partir de eventos desencadeadores de desequilíbrio;
  - iii. Desenvolvimento de modelo para reequilíbrio contratual, a partir de mudança tarifária;
  - iv. Adoção do fluxo de caixa marginal, avaliado em termos de custo médio ponderado de capital;
  - v. Proposição de metodologia de cálculo do *WACC*;
  - vi. Adoção do *WACC para novos investimentos;*
  - vii. Previsão de compartilhamento de ganhos de eficiência;
  - viii. Revisão periódica;
  - ix. Substituição do indexador tarifário.

No decorrer dos depoimentos referidos quadros foram elucidados, esclarecidos, mormente a partir das seguintes afirmações conclusivas do Sr. José Ribeiro Ferreira Savóia:

> No que diz respeito ao trabalho da FIA e a complexidade do equilíbrio econômico-financeiro, *o nosso trabalho teve uma gama bastante ampla. Ele constou de 16 relatórios que foram entregues ao DER. Além de 12 modelos de simulação. O que são esses modelos? São os modelos que vão calcular o desequilíbrio e o reequilíbrio para cada um dos seis lotes. Então, fizemos um conjunto de estudos técnicos que geraram esses 16 relatórios e mais 12 planilhas que demonstram ou desequilíbrio ou*

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 490

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 491
FLS.

reequilíbrio para cada um dos seis lotes. Além disso, assim que encerradas as entregas, nós acompanhamos o DER. Estamos ainda num processo de acompanhar e, a pedido, produzir aprimoramentos naquelas planilhas ou nos relatórios, dar suporte aqui à Procuradoria Geral do Estado que, também, tem feito seus relatórios, seus pareceres aí acerca da privatização. Então, o nosso trabalho é um trabalho bastante amplo, contou com mais de 14 técnicos em período permanente e outros 06 técnicos em caráter provisório. Então, foi uma equipe que se dedicou, ao longo de 2013, a apoiar o DER nessa análise. A FIA já contava com uma experiência anterior, tendo sido contratada em 2008 para realizar um estudo mais localizado sobre os resultados das concessões. E, àquela ocasião, esses estudos serviram de suporte para que fossem produzidas algumas ações do Governo do Estado na defesa dos seus interesses e do bem da população do Paraná. E esses estudos já estão também disponibilizados e fazem parte de um conjunto amplamente divulgado. Em relação a esse trabalho, nós fizemos uma análise da matriz de risco do contrato, que é a alocação dos diversos riscos e como eles estão atribuídos no contrato, a análise dos principais eventos de desequilíbrio. Quando eu falo 'principais' é porque existem eventos de desequilíbrio que, eventualmente, não vão ser aceitos pelo poder concedente. A análise dos efeitos econômicos da indexação adotada no contrato de concessões rodoviárias, e o estabelecimento de algumas análises que nós chamamos de

'paint max'(?) relativamente a outros setores de infraestrutura.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 493

FLS. 492
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 492

Foi analisada, também, a hipótese da perda de financiabilidade, que é decorrente do TAU 98, um item importante dentro da história das concessões do Paraná, e uma metodologia de reequilíbrio foi proposta pela FIA, essa metodologia de reequilíbrio foi amplamente discutida com o DER, e ela de certa forma encontra os interesses do DER em realizar um reequilíbrio. Então, nós suportamos essa metodologia que o DER vinha desenvolvendo, uma vez que eles estudam esse assunto há muitos anos, e um modelo de simulação para todos os lotes. O nosso trabalho não englobou a análise jurídica e, também, não englobou questões de engenharia, ou seja, as questões de engenharia elas eram os dados, eles eram fornecidos pelo DER e a Procuradoria nos deu o referencial jurídico para realização do trabalho."

"...Então, eu quis salientar isso , porque na verdade muitas vezes parece que reequilíbrio é uma coisa simples, mas não é, por uma razão histórica, foram incorporados diversos elementos novos nos contratos ao longo dos últimos anos. E todos estes elementos, eles trouxeram uma complexidade ao contrato e a necessidade de se incorporar novas estimativas, ao mesmo tempo houve uma evolução muito grande da pratica em infraestrutura rodoviária no Brasil."

Ou seja, o estudo da FIA deixa claro que qualquer análise sobre reequilíbrio econômico-financeiro é uma tarefa complexa, em especial no caso em tela, em que existem inúmeros fatores econômicos, políticos, jurídicos, tributários etc. que devem ser levados em consideração.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 494

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 493

Ademais, fico claro que os aditivos devem ser levados obrigatoriamente em consideração.

Adiante, seguiu o expositor explicando:

> *Sobre a importância de se aplicar o reajuste anual das tarifas, ocorrido em DEZ.2013, e sucessivamente ao passado, eu diria para vocês que se esse evento não fosse, se esse acordo tivesse ocorrido até, digamos, setembro ou outubro, com todas as concessionárias, poderia ter sido incorporado já, dentro do possível, novo valor da tarifa, esse reajuste, mas como ainda está em andamento, eu diria que foi melhor ter feito, ter feita a atualização do valor da tarifa, porque senão nós estamos gerando mais um desequilíbrio de algum tempo, até que essas decisões sejam todas aprovadas. E eu diria a vocês, nós teríamos um passivo para calcular e para reequilibrar dentro de mais alguns anos. Então, eu diria, se tivéssemos tido a oportunidade de encerrar a negociação anteriormente, seria melhor não incluir, mas como isso não ocorreu, eu creio que essa é a decisão mais acertada."*

No decorrer do depoimento do representante da FIA, teve oportunidade de se manifestar um colaborador do DER que, então, fez as seguintes e relevantes colocações (Engenheiro Romeu):

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 495

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 494

FLS.

"DEPUTADO CLEITON KIELSE: Tecnicamente, o Sr. tem as informações pelo menos superficiais para nos passar.

SR. ROMEU: Tecnicamente, nós temos a informação que vier aqui e quem disser assim: "Eu conheço o pedágio." Está mentindo. O pedágio é uma questão multidisciplinar e nós todos os dias discutimos em grupo e descobrimos coisas, que às vezes não tinham sido percebidas.

DEPUTADO CLEITON KIELSE: Esses dados que foram apresentados, o Sr. comunga com eles?

SR. ROMEU: Comungo, claro! Se eu não tivesse comungado, nós teríamos recusado o relatório da FIA.

DEPUTADO CLEITON KIELSE: Esses dados seriam da Econorte?

SR. ROMEU: Da Econorte.

DEPUTADO CLEITON KIELSE: Mediante o período que foi analisado agora pela FIA, mas pertinente ao contrato de 98, 2000, ou 2002?...

SR. ROMEU: Veja bem uma coisa, na minha cabeça tem um pouco de confusão, posso eu estar errado. Nunca mais na vida você vai dizer assim "pega o contrato de 97 e manda aplicar" isso não existe. O contrato de 97 quando teve o saldo de 98., ele acabou ele é outro.

DEPUTADO CLEITON KIELSE: Por quê?

SR ROMEU: Porque foi assinado e a tarifa não é mais a tarifa que era de 97, ninguém está pagando hoje, nenhum

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 496

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 495

FLS. PEDÁGIO

lote está pagando hoje e nem um usuário, não estou dizendo que é caro ou barato.

DEPUTADO CLEITON KIELSE: Perfeito.

SR. ROMEU: Estou dizendo que à luz do contrato tecnicamente nenhum usuário do Paraná está pagando tarifa de pista dupla e andando de pista simples como eu já ouvi aqui. Todas as tarifas que estão pagas hoje, altas ou baixas, elas estão de acordo com o contrato vigente. Quando se fez em 2002 um termo aditivo e você tirou obra, você baixou a tarifa para não pagar aquela obra. Então não tem como dizer volta a 97 e faz a obra, a tarifa vai explodir, nós temos mais dez anos só."

...

"SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Luersen): Então vocês trabalhando em cima dos contratos com aditivos.

SR. ROMEU: Com aditivos."

Restou claro, então, que o Poder Público concedente comunga da premissa de legitimidade dos contratos e dos aditivos e que os cálculos sobre equilíbrio econômico-financeiro não podem desconsidera-los, razão pela qual os estudos da FIA e suas conclusões foram levados em consideração pelo Poder Concedente.

Partindo-se desta premissa, o depoente principal, Sr. Savòia, explanou sobre as conclusões em relação à necessidade de reequilíbrio dos contratos e consequentes ajustes nas tarifas:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 497

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 496

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

ALTERAÇÃO TARIFAS PARA REEQUILÍBRIO DOS CONTRATOS		
Lote	TIR Original	TIR 2002
1	-11,30%	-2,70%
2	1,70%	1,70%
3	-4,27%	0,00%
4	Não citou	15,00%
5	-15,00%	0,00%
6	-10,00%	6,00%

Essas conclusões são relevantes. Para espanto desta CPI, o relatório da FIA, ainda preliminar, mas que será usado oficialmente pelo Governo do Estado e pelo DER para decidir e analisar a questão da adequação das tarifas e do equilíbrio econômico-financeiro, concluiu que existe desequilíbrio em favor de quase todas as concessionárias. Em outras palavras, considerando-se os aditivos, exceto o caso Lote 1 - que demandaria uma redução de tarifas na ordem de 2,70%, portanto imaterial - , todas as tarifas dos demais lotes precisariam passar por um reajuste ou estariam equilibradas. Note-se que os Lote 4 demandaria reajuste de 15% e o Lote 6, reajuste de 6% (seis por cento).

Algo, então, que tem ficado muito claro no contexto desta CPI, é que nenhuma modificação de tarifa para menos é viável enquanto perdurarem os aditivos. A redução de tarifas, pura e simplesmente, demanda que o Poder Judiciário declare a nulidade dos aditivos, o que jamais ocorreu. Enquanto essas manifestações judiciais não vêm, outra solução não resta a

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 498

FLS.
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 497

não ser a revisão de obras ou outras questões que demandam prévia negociação.

É preciso atentar, ademais, para o seguinte esclarecimento do Sr. Savóia:
"SR. JOSÉ RIBEIRO FERREIRA SAVOIA:

> *.... Vejam, isso não é uma recomendação da FIA. Vou fazer uma correção. Isso aqui foi um dado preliminar calculado no mês de setembro, incluído num relatório e entregue. Á guisa de simulação. Esse dado não continha as discussões, os números referentes à discussão do DER com as concessionárias e desdobramentos desses números, que são importantes. Então, eu diria, são os números que tínhamos e com os quais fizemos uma simulação e apresentamos um relatório para o DER."*

À guisa de conclusão, então, o referido depoente tentou apresentar algumas sugestões que poderiam acarretar na redução das tarifas:

> "SR. JOSÉ RIBEIRO FERREIRA SAVO*IA: 300 milhões por ano e aumentando isso, esse ano deverá ser mais de 350. Nós estamos falando de que 18,5% da receita de pedágio vão para o governo federal. Ou seja, além do governo federal estar economizando aí os investimentos, que estão sendo realizados aqui pelo governo e que desde o início da concessão chegam a mais de 8,5 bilhões de reais, ou seja, isso não está saindo do orçamento da União, mas está saindo no orçamento do governo do Paraná. Então, existe sim do Governo do Paraná, porque o Governo do Paraná tem essa responsabilidade, ele é o*
> ...

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 498

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 498

DEPUTADO ARTAGÃO JUNIOR: Mas que está pagando é o usuário.

SR. JOSÉ RIBEIRO PEREIRA SAVOIA: Sim é o usuário do povo do Paraná. Então nós estamos vendo que existe um grande interesse do Governo Federal em fazer essa concessão e criar todas as condições, porque ele se beneficia amplamente com elas. Então eu diria assim, o trabalho é do Governo ele tem que aparelhar as agências, ele tem que fazer a discussão dos números, o Governo do Estado do Paraná tem que se responsabilizar pelas negociações e a grande parte das economias é do Governo Federal. Então eu diria o seguinte, existe sim e deveria da mesma forma que houve uma desoneração na energia elétrica, nos contratos de energia elétrica, nas operações deveria haver uma desoneração sim dos pedágios. Porque essa parcela de 18,5 % ela pesa e pesa muito no bolso do usuário..."

Nota-se, pela leitura do depoente, que o Governo Federal, entre receitas de Impostos e investimentos que deveriam ser realizados pela União e não os são, economizou mais de 8,5 bilhões de reais provenientes de repasses das concessões oriundas do Estado do Paraná..

4.10. A questão da ilegalidade no sistema de contagem, cobrança e pagamento de impostos do Via Fácil/Sem Parar.

Durante as sessões ordinárias e, igualmente, em algumas extraordinárias, surgiram denúncias e dúvidas pertinentes com funcionamento do sistema

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 500

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 499

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

Via Fácil/Sem Parar, especialmente no que tange à contagem de eixos, cobrança e recolhimento de impostos municipais (ISS).

Pelo que foi possível notar dos depoimentos e dos documentos encaminhados para esta CPI, o Sem Parar/ Via Fácil é um meio de pagamento eletrônico que permite a prestação do serviço de uma maneira mais eficiente, garantindo segurança, fluidez do tráfego e comodidade aos usuários.

O Sem Parar/Via Fácil é uma marca pertencente à empresa STP – Serviços e Tecnologia de Pagamentos S.A., com sede no município de Osasco (SP), que presta serviços às Concessionárias e outras empresas. Pela sistemática contratual, os valores de tarifas de pedágio arrecadados eletronicamente, por meio da prestadora de serviço, são repassados pela STP às concessionárias em quatro dias após a prestação do referido serviço.

De acordo com o regime tributário brasileiro, o Sem Parar/Via Fácil não recolhe o ISS ou qualquer outro tributo incidente sobre as tarifas de pedágio em favor das Concessionárias de rodovias, ficando a cargo de cada Concessionária realizar o recolhimento dos impostos por ela devidos. Não existe autorização, portanto, para a chamada substituição tributária. O sujeito passivo responsável pelo pagamento de ISS, portanto, neste caso, é cada uma das concessionárias.

Neste sentido, percebe-se que as concessionárias cumprem rigorosamente com suas obrigações fiscais, sendo que o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), regulamentado na Lei Complementar 116/2003, é apurado mensalmente tendo como fato gerador a extensão da rodovia no território do Município – tal como expressamente definido em lei.

Ainda segundo a norma legal, a base de cálculo do ISS é o preço do serviço prestado, ou seja, o faturamento relativo à prestação do serviço de infraestrutura rodoviária ("tarifa de pedágio"). A partir daí, a repartição do

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 501

FLS
CPI PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 500

valor devido a cada município é realizada proporcionalmente à extensão em que cada um deles é cortado pela rodovia ("testada"). O pagamento a cada município é repassado pela Concessionária no mês subsequente, dentro da data legal prevista para tal.

Em muitos casos, existem convênios onde os municípios reconhecem a fração do ISS que lhes cabe em função da extensão da rodovia que corta este município. A arrecadação da tarifa do usuário por meio do Sem Parar/Via Fácil não altera em absolutamente nada a apuração e recolhimento do ISS devido pelas Concessionárias de rodovias aos respectivos municípios.

Portanto, não se tem qualquer conhecimento acerca da possibilidade de o município de Taubaté (SP) receber valores ou impostos relativos à prestação de serviços de infraestrutura rodoviária de rodovias que não passem por este Município.

4.11. A questão do valor do pedágio, indicado como um dos mais elevados do mundo

Não foram poucos os depoimentos e manifestações no contexto desta Comissão Parlamentar de Inquérito que sustentaram que o valor da tarifa de pedágio, no Estado do Paraná, encontra-se entre as mais elevadas no mundo.

A constância dessas afirmações fez com que esta relatoria, juntamente com sua assessoria técnica, procedesse a levantamento de materiais comparativos, estudos e, igualmente, buscasse subsídios no amplo material encaminhado para esta CPI, para pode chegar a alguma conclusão sobre o tema.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 501

FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Nos estudos que foram realizados por esta relatoria foi possível perceber que existem vários fatores que devem ser levados em consideração ao se proceder a uma comparação de tarifas. É relevante, portanto, que todo e qualquer julgamento envolvendo tarifas seja sempre estabelecido em bases comparáveis, ou seja, cotejando-se programas com obrigações semelhantes, prazos semelhantes e desenvolvidos dentro de ambiente econômico igualmente semelhante.

Nesta linha, é preciso considerar que existem modelos distintos de concessão de rodovias, sendo que os casos existentes no Brasil apresentaram os seguintes critérios: i) menor tarifa; ii) menor tarifa com maior outorga oferecida; iii) maior extensão de trechos com tarifas pré-fixadas e iv) maior valor de outorga com tarifa dia-sazonal. Mesmo dentro de modelos semelhantes é possível encontrar grande variabilidade tarifária em função do prazo da concessão, do volume dos investimentos previstos, do momento ao longo da concessão que estes investimentos serão realizados, do ambiente econômico e as condições do mercado financeiro à época da licitação, das condições regulatórias e muitas outras variáveis que influenciam a tomada de decisão de um investidor.

Exatamente por envolver uma grande diversidade de fatores é que a comparação direta de valores nem sempre é útil. Apesar disso, a relatoria teve acesso a um estudo realizado em 2012 pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, fundação pública federal vinculada ao Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República) que chega a algumas conclusões que, no contexto desta CPI são absolutamente surpreendentes: apesar do valor absoluto, podemos afirmar que a tarifa básica de pedágio no Anel de Integração do Paraná é adequada e não está nem entre as mais caras do Brasil e dos programas de concessão internacionais. De acordo com o IPEA, a tarifa do Paraná é:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 503

FLS
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 502

i) menor que a tarifa média da 1ª. Etapa das concessões federais (ambos os programas ocorreram no mesmo tempo e contexto econômico);

ii) menor que a tarifa média dos Estados do Rio Grande do Sul, Espírito Santo, São Paulo e Rio de Janeiro (mais uma vez, todos estes programas ocorreram no mesmo tempo e contexto econômico);

iii) maior que a media dos Estados da Bahia e de Minas Gerais e que a segunda etapa do Programa de Concessão de Rodovias do Governo Federal;

iv) menor que a tarifa média dos Programas Estaduais, média do Brasil e menor ainda que a média dos programas internacionais.

Observe-se, neste sentido, a tabela abaixo (a partir dos dados do IPEA):

Tarifas R$ para cada 100 km	2012	2013
Tarifa Média nos Estados	**5,11**	**5,45**
1a. Etapa concessões federais	9,86	10,51
2a. Etapa concessões federais	2,96	3,16
Estaduais		
MG	6,46	6,89
BA	7,24	7,72
PR	8,68	9,25
RS	9,93	10,58
ES	12,44	13,26
SP	12,76	13,60
RJ	12,93	13,78
Tarifa Média nos Estados	**10,87**	**11,59**
Tarifa Média no Brasil	**9,04**	**9,64**

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 503

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

Média Internacional	8,80	12,30

A atualização dos valores nas concessionárias brasileiras foi realizada pelo IPCA apenas para manter a base de comparação, em que pese os índices de reajustamento previstos em cada contrato possa ser diferente do IPCA. No caso da média internacional, foi considerada a variação de 1,5% de março de 2012 a março de 2013 do Consumer Price Index (CPI), segundo o relatório do *Bureau of Labour Statistics do governo americano (fonte: http://www.bls.gov/cpi/cpid1303.pdf)*. O CPI é um índice de inflação semelhante ao IPCA.

Embora o referido estudo do IPEA não tenha destacado dentro da média internacional a tarifa básica praticada na Florida's Turnpike, concessionária de rodovia americana, esta relatoria julgou oportuno indicar que, observando-se o mesmo critério do estudo do IPEA, a tarifa de pedágio na Florida's Turnpike é de R$ 11,14 para cada 100 quilômetros, sendo, portanto, maior que a tarifa praticada no Estado do Paraná (Fonte: http://www.floridasturnpike.com/tools_tollrates.cfm).

No caso do programa de concessão do Paraná, existe ainda uma peculiaridade introduzida pelo Aditivo de 2000, que reduziu a tarifa dos veículos de carga com relação aos veículos de passeio. Assim, o caminhoneiro paga, ainda segundo o estudo do IPEA, R$ 8,36 a cada 100 quilômetros, portanto menos que o veículo de passeio. Ainda analisando a tabela, é possível concluir que apenas a segunda etapa das concessões federais e os programas estaduais de Minas Gerais e Bahia apresentam tarifa básica menor que o Paraná. Todavia, cabe destacar que a Segunda etapa das concessões federais é um modelo baseado em menor tarifa e com poucos investimentos sendo executados.

DIRETORIA LEGISLATIVA
505
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 504

Fls.
CPI PEDÁGIO

No caso do modelo de Minas Gerais, a opção adotada na MG-050 foi a Parceria Público-Privada (PPP), onde parte dos investimentos é realizada pelo Estado. Finalmente, no caso da Bahia, os programas de concessão são todos da década de 2000, onde a conjuntura econômica apresentava-se mais favorável.

Adicionalmente, na página 6 do referido estudo do IPEA, é possível constatar o grande benefício que o programa de concessões gera para o Brasil e para o Estado do Paraná. A tabela abaixo indica o estado geral das condições de conservação comparando as rodovias públicas com as rodovias concedidas:

Tabela 1- Estado geral das condições de conservação das rodovias sob gestão pública e privada em 2004 e 2011

	2004 (%)		2011 (%)		Variação no período (%)	
Estado geral	Pública	Privada	Pública	Privada	Pública	Privada
Ótimo e bom	17,0	78,4	33,8	86,9	(98,8)	(10,8)
Regular	39,3	17,5	34,2	13,0	(-12,9)	(-31,4)
Ruim ou péssimo	43,7	4,1	32,0	1,1	(-26,8)	(-73,2)

Fonte: CNT (2004 e 2011). Elaboração Ipea.

Como foi afirmado anteriormente, existem diversos fatores que devem ser levados em consideração para que um comparativo de tarifas seja útil. apenas para citar um exemplo simples, parece evidente que se um modelo adotar um sistema de tarifas subsidiadas, este modelo proporcionará um valor final menor que um modelo em que as tarifas não são pedagiadas. Apesar daquele primeiro modelo ser mais barato, indiretamente ele possui um custo público elevado. Outro modelo que exija muitos investimentos em obras e serviços igualmente será proporcionará tarifas mais elevadas do que um modelo que só tenha previsão de conservação. Mas a opção pelo modelo é uma decisã política.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 506
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 505
FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Importa, então, fazer uma análise, ainda que resumida, dos diversos fatores que impactaram nas tarifas para que seja possível entender o modelo do Paraná.

No que diz respeito com o ambiente econômico, é preciso considerar que à época da realização da licitação das concessões de Rodovias do Paraná, na década de 1990, o ambiente econômico foi um tanto conturbado, marcado por diversas crises cambiais e financeiras internacionais, como Crise do Sistema Monetário Europeu em 1992, Crise Mexicana em 1994, Crise Asiática em 1997 e Crise Russa de 1998. É notório que tais crises geraram instabilidade e insegurança nos mercados globais e locais. No Brasil, o reflexo desse ambiente instável repercutiu nas taxas básicas de juros da economia, a taxa SELIC e a taxa do CDI. A taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC) é a taxa básica de remuneração dos títulos públicos federais fixada periodicamente pelo Banco Central do Brasil. A taxa SELIC afeta toda a economia do país, pois o Governo Federal é o principal tomador de empréstimos no mercado. A taxa dos Certificados de Depósitos Interbancários (CDI) é a remuneração média das transações diárias realizadas entre Bancos e refletem também uma taxa de juros média do mercado, sem vínculos com títulos públicos federais. Essas duas taxas representam com precisão as taxas de juros básicas de toda a economia brasileira.

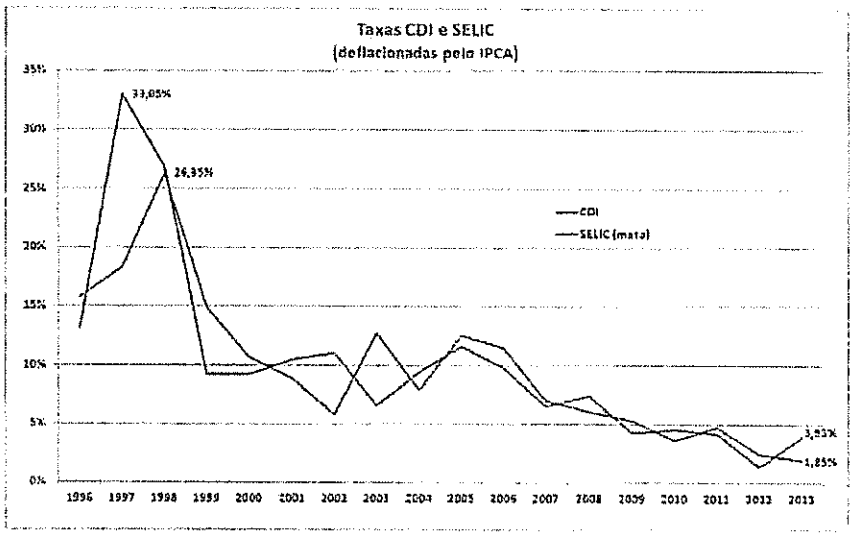
No gráfico abaixo é possível constatar claramente os altos valores dessas taxas básicas de juros na década de 1990, em contraste com as baixas taxas registradas nos últimos anos.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 507

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 506
FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL



Além disso, deve-se igualmente levar em consideração aquilo que o mercado chama de risco regulatório, que varia em cada momento histórico. Com efeito, o risco regulatório é uma avaliação subjetiva dos investidores em relação à credibilidade que tem no Estado em honrar compromissos assumidos, e garantir estabilidade para negócios, principalmente os de longo prazo. Quanto maior é o risco regulatório percebido, maior é a diferença entre a taxa de retorno requerida pelos investidores e as taxas de remuneração básicas da economia. Na década de 1990, as concessões de rodovias ainda eram incipientes no Brasil: as primeiras cinco concessões foram contratadas pelo governo federal entre 1994 e 1997, em 1996 foram realizadas as concessões dos estados do Paraná (seis contratos) e Rio Grande do Sul e, em 1998, surgiram a primeiras concessões do Estado de São Paulo. Somente na década de 2000 foram criadas as primeiras agências reguladoras: ANTT (2001), ARTESP (2002), AGETRANSP (2005). Ou seja, na década de 1990, o programa de concessões de rodovias no Brasil era uma novidade e muito pouco se sabia sobre o ambiente regulatório e os riscos envolvidos. Uma aposta em um projeto de 20 anos ou mais em um ambiente de pioneirismo e de futuro um tanto incerto,

503

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 508

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 507
FLS.
CPI PEDÁGIO

representava um risco considerável, refletindo na taxa de atratividade dos projetos e consequentemente, na taxa de remuneração requerida pelos investidores.

Hoje em dia o Programa de Concessão de Rodovias no Brasil já está maduro e bem avançado. Já foram licitadas em torno de 55 contratos, o programa federal de concessões de rodovias já está em sua 3ª. Etapa e há contratos que já encerraram e outros que estão há poucos meses do seu término. Nestes quase 20 anos de concessão, os Poderes Concedentes, as empresas que administram concessionárias, os tribunais de justiça e a sociedade civil em geral acumularam conhecimento e experiência em concessão de rodovias. Portanto, o cenário atual oferece maior segurança quanto ao marco regulatório, o que reflete também na redução de riscos e redução das tarifas ofertadas ao usuários.

Outro fator impactante na definição do valor das tarifas de pedágio está estreitamente vinculado com as diferenças entre os modelos de concessão. Nesta linha, é preciso considerar que há diferenças importantes entre os diversos modelos de concessões de rodovias da década de 1990 e das concessões licitadas nos últimos 7 anos: nas licitações realizadas desde 2007, o modelo de escolha da proposta vencedora da licitação é o de menor oferta de tarifa de pedágio, beneficiando assim o usuário da rodovia.

Porém, na década de 1990, os critérios para definição do vencedor da licitação eram diversos: nas primeiras concessões federais, o critério de escolha foi o de menor tarifa ofertada; nas concessões estaduais de São Paulo, foi a maior oferta de outorga (valor pago pela concessionária ao Poder Concedente pelo direito à exploração das rodovias); nos estados do Paraná e do Rio Grande do Sul, a melhor oferta era aquela que oferecia a maior quantidade de trechos rodoviários adicionais à malha principal.

Conclui-se que nas concessões recentes o critério de escolha do vencedor da licitação privilegia a menor tarifa, enquanto na década de 1990, foram

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 509

FLS. CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 508

adotados outros modelos que não propiciavam a modicidade da tarifa, mas sim, a maior oferta de serviços.

Ademais, a previsão de obras de duplicação é outro fator de grande relevância para as tarifas, que pode maior ou menor reflexo conforme venham a existir subsídios do Poder Público. Deveras, neste aspeto, reside outra importante diferença a ser destacada entre os modelos de concessões adotados: o subsídio oferecido pelo Governo Federal nas licitações de concessões realizadas recentemente onde parte importante das obras foi absorvida pelo Poder Concedente, diminuindo os encargos da concessão. Como consequência, a receita ofertada é menor, refletindo diretamente na redução tarifa de pedágio final ofertada.

A existência de eventuais financiamentos por parte do BNDES também é fator que causa impacto na determinação do valor final da tarifa. Nas licitações de concessões federais realizadas em 2013, o Governo Federal oferece um importante subsídio em forma de linha de crédito especial oferecida pelo BNDES, com cobertura de até 70% das obras, com período de carência de 5 anos, com prazo de amortização em mais 20 anos, com juros iguais à Taxa de Juros de Longo Prazo.

Assim, percebe-se que outro fator relevante diz respeito ao prazo de concessão maior ou menor. Nas concessões federais da 3ª Etapa, referente às concessões licitadas em 2013, o prazo total é de 30 anos, portanto 20% maior que o prazo das concessões estaduais do Paraná. A extensão maior do prazo proporciona um fluxo de caixa mais longo com um maior período para apuração da receita, sem necessidade de acréscimo dos investimentos em Melhorias e Ampliação de Capacidade. Os 6 anos acrescentados ao final do contrato apresentarão um tráfego bem maior que no início do contrato, sendo significativo o impacto na receita total da concessão.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 510
4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 509
FLS.

Por evidente, ainda, que o Volume Tráfego nas diferentes épocas há de ser considerado. É incontestável que de 1998 para 2013, o Brasil cresceu, e isso traz reflexo na composição tarifária.

A análise do valor final das tarifas deve considerar e relativizar as conclusões, posto que existe uma série de fatores que trazem impacto na composição da tarifa de cada concessão, como exemplo, o volume de tráfego da rodovia em questão, o prazo, os investimentos, os serviços oferecidos, o acesso a financiamento etc., o que pode inviabilizar uma comparação pura e simples do valor final.

Cumpre ressaltar que durante o contrato houve postergações de obras, extinção da CPMF, degraus tarifários para execução de investimentos, dentre outros.

Desta feita, diante desses fatos, e sendo as tarifas do pedágio no Estado do Paraná são notadamente altas, recomenda-se ao Governo do Estado que cumpra as determinações do TCU e, desta forma, restabeleça o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos e equacione o valor das tarifas."

4.12. A denúncia sobre o elevado número de óbitos nas rodovias

Outra denúncia que foi recorrente nas primeiras sessões desta CPI, em manifestações, principalmente, do Eminente Dep. Cleiton Kielse, foi a de que as rodovias que compõem o Anel de Integração do Estado do

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 514

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 510

F.15 CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

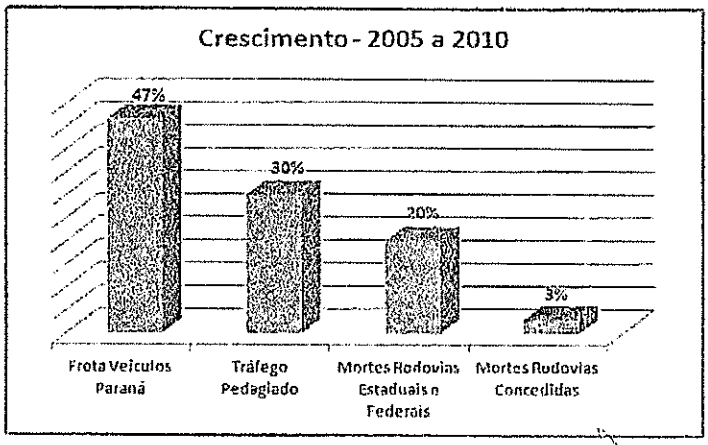
CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Paraná apresentam um índice elevado de acidentes e, consequentemente, de óbitos.

É certo que, em uma situação ideal, nenhum cidadão paranaense gostaria de ver a ocorrência de óbitos em suas rodovias e que, evidentemente, a situação em relação ao número de acidentes é sempre alarmante e preocupante. Ocorre que, para poder compreender a questão no Estado do Paraná, é preciso considerar que acidentes e óbitos em rodovias sempre existiram, existem e vão continuar a ocorrer, tanto em rodovias pedagiadas quanto não pedagiadas. Importa, então, estabelecer um quadro que permita traçar uma linha divisória entre a normalidade/anormalidade e a evolução "aumentou/diminuiu".

Nesta linha, dados sobre acidentes nas rodovias, extraídos dos Anuários Estatísticos do DETRAN-PR, compreendendo o período entre 2005 a 2010, são conta do seguinte:

	2005	2010	Crescim.
Frota Veículos Paraná [1]	3.432.367	5.041.846	47%
Tráfego Pedagiado [2]	64.376.382	83.922.553	30%
Mortes Rodovias Estaduais e Federais [1]	1.219	1.467	20%
Mortes Rodovias Concedidas [3]	468	483	3%



DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 543

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 511

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.

Fontes das informações:

- (1) Anuários Estatisticos Detran-PR:

http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/anuario/anuario2010.pdf e

http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/anuario2005.pdf

- (2) ABCR – Tráfego Pedagiado:

http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/49/trafego.aspx

- (3) ABCR – Acidentes de Tráfego: http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/41/acidentes+de+trafego.aspx

Ao realizar o confronto de tais dados, constata-se que o número de mortes nas rodovias concedidas foi proporcionalmente:

- 30% menor que o crescimento da frota de veículos;
- 21% menor que o crescimento de tráfego nas rodovias concedidas;
- 14% menor que o crescimento de mortes em rodovias federais e estaduais.

Como eventualmente são informados dados conflituosos sobre acidentes, a ABCR, através de documentos que foram encaminhados para esta CPI divulgaram-se números mais exatos sobre as mortes em trânsito no Anel de Integração do Paraná, de 1998 a 2012:

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mortos	262	343	354	406	402	411	446	468	394	467	398	462	483	478	536
Em acidentes com motos	4	6	9	14	16	19	35	34	20	46	56	57	74	76	75
Por atropelamento	26	39	102	108	104	100	122	117	74	65	82	93	110	79	104
Em acidentes diversos	232	298	243	284	282	292	289	317	291	356	259	312	299	321	360

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 513

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 512

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Os dados, como se nota, não estão distantes daqueles divulgados pelo DER e, comparativamente, considerando o aumento da frota, é possível verificar uma involução.

As concessionárias ainda afirmaram, em documento de esclarecimento que foi recebido, que "vários são os serviços previstos nos contratos em benefício dos usuários, a saber: atendimento pré-hospitalar (primeirossocorros e remoção para hospitais), atendimento mecânico (guincho/resgate), inspeção de trânsito (sinalização de emergência), apoio á fiscalização (polícia rodoviária) e atendimento de incidentes (segurança e fluidez nas vias); todos esses serviços são coordenados pelo Centro de Controle Operacional por meio de um moderno sistema de radiocomunicação que confere agilidade e confiabilidade na realização dos serviços, além de registro de todas essas ocorrências, propiciando análises estatísticas e melhorias constantes no atendimento; os serviços de atendimento pré-hospitalar preveem um tempo médio de chegada de até 15 minutos e, em alguns trechos em até 10 minutos, com ambulâncias equipadas com todo o aparato necessário para o atendimento de primeiros socorros, realizado por equipes altamente treinadas e coordenadas por um superviso médico disponível 24 horas por dia; todos esses serviços contribuem para a diminuição de acidentes e, no caso de sua ocorrência, um rápido atendimento, salvando vidas".

Seguindo, ademais, as informações de pesquisa que foram apresentadas pelas concessionárias sobre os benefícios alcançados com a implementação dos serviços de atendimento ao usuário, manutenção e conservação das rodovias e as obras que já foram realizadas, foram apresentados dados de estudo recentemente elaborado pela consultora Transitus, onde foi elaborada uma estimativa conservadora de que 1300 vidas já foram salvas desde inicio da implantação do Programa de Concessões de Rodovias no Paraná;

DIRETORIA LEGISLATIVA
544
Pág 4

F.L.S.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 513

estimase também que os benefícios econômicos decorrentes da diminuição das taxas de acidentes devido à implantação do Programa, é de R$ 2,3 bilhões em valores atuais, sem considerar os benefícios sociais e morais.

Abaixo, os quadros de tráfego e acidentes:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 515

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 514

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (parcial)
LOTE 01																	
1 - Quantidade de Acidentes																	
- Com mortes	903	25	40	27	24	28	36	32	27	28	45	29	37	30	28	41	17
- Com feridos	7.387	214	277	291	283	309	421	326	439	335	351	233	344	309	329	371	106
- Sem vítimas	6.617	244	327	484	353	353	345	333	430	379	350	233	352	349	356	437	225
Total	14.907	483	632	772	660	690	802	695	896	742	746	495	733	688	713	849	348
2 - Quantidade de Vítimas																	
- Mortes	954	32	48	37	29	35	45	33	40	38	46	42	43	36	38	46	21
- Feridos	9.953	321	424	493	387	399	496	413	533	483	515	361	498	443	459	573	254
Total	10.907	353	472	530	416	434	541	446	573	521	561	403	541	479	497	619	275
	0																
LOTE 02	0																
1 - Quantidade de Acidentes	0																
- Com mortes	5.028	93	85	67	85	101	97	95	69	83	78	73	73	82	72	84	23
- Com feridos	41.363	931	1.161	1.187	1.151	1.203	1.302	1.326	1.110	1.187	1.231	1.016	1.206	1.204	1.194	1.291	401
- Sem vítimas	28.455	756	829	1.052	1.031	1.174	1.181	1.241	1.218	1.183	1.063	1.035	1.027	1.007	1.212	1.081	519
Total	74.726	1.779	2.076	2.306	2.267	2.478	2.580	2.662	2.397	2.453	2.372	2.124	2.306	2.293	2.478	2.456	943
2 - Quantidade de Vítimas	0																
- Mortes	1.057	33	29	34	33	39	38	36	34	34	33	33	33	33	33	33	11
- Feridos	57.650	1.531	1.693	2.001	1.713	1.909	2.011	1.923	1.716	1.791	1.865	1.591	1.819	1.691	1.776	1.930	731
Total	58.517	1.564	1.722	2.035	1.746	1.948	2.049	1.959	1.750	1.825	1.898	1.624	1.852	1.724	1.809	1.963	742
	0																
LOTE 03	0																
1 - Quantidade de Acidentes	0																
- Com mortes	1.274	28	34	34	28	42	43	39	32	43	45	35	45	43	49	55	28
- Com feridos	11.995	291	417	485	373	341	474	431	435	418	397	337	434	446	469	522	229
- Sem vítimas	15.719	375	649	914	1.049	879	575	1.064	1.181	1.121	1.161	1.150	1.122	1.345	1.264	1.355	565
Total	28.988	694	1.100	1.434	1.450	1.262	1.092	1.534	1.648	1.582	1.603	1.522	1.601	1.834	1.782	1.932	822
2 - Quantidade de Vítimas	0																
- Mortes	1.564	36	44	39	34	49	54	49	44	44	43	37	43	43	43	43	23
- Feridos	19.854	508	656	795	594	596	796	772	722	747	722	603	744	744	744	744	317
Total	21.418	544	700	834	628	645	850	821	766	791	765	640	787	787	787	787	340
	0																
LOTE 04	0																
1 - Quantidade de Acidentes	0																
- Com mortes	733	17	20	21	20	24	23	20	21	22	19	15	18	18	18	22	10
- Com feridos	3.439	79	103	130	109	114	127	109	109	109	100	77	99	99	109	127	49
- Sem vítimas	7.271	166	193	229	200	172	141	155	127	140	115	107	125	125	125	151	59
Total	11.443	262	316	381	331	311	291	284	257	271	234	199	242	242	252	300	118
2 - Quantidade de Vítimas	0																
- Mortes	845	20	23	25	21	19	17	17	17	17	15	13	15	15	15	17	8
- Feridos	6.301	144	173	208	171	153	134	133	130	133	111	97	119	119	119	134	57
Total	7.153	164	196	233	192	172	151	150	147	150	126	110	134	134	134	151	65
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LOTE 05	0																
1 - Quantidade de Acidentes	0																
- Com mortes	1.090	23	28	30	25	32	27	28	23	29	25	20	25	25	25	30	15
- Com feridos	11.201	272	364	433	337	359	373	343	333	352	304	233	304	304	304	365	164
- Sem vítimas	16.773		1.422	1.556	1.373	1.363	1.261	1.416	1.438	1.295	1.179	1.055	1.156	1.156	1.156	1.387	636
Total	29.064	295	1.814	2.019	1.735	1.754	1.661	1.787	1.794	1.676	1.508	1.308	1.485	1.485	1.485	1.782	815
2 - Quantidade de Vítimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Mortes	1.376	31	36	38	31	38	33	33	31	33	28	25	28	28	28	33	15
- Feridos	24.209	588	1.478	1.511	2.231	1.742	2.233	2.011	1.855	2.165	1.742	1.727	1.742	1.742	2.014	1.919	906
Total	25.585	619	1.514	1.549	2.262	1.780	2.266	2.044	1.886	2.198	1.770	1.752	1.770	1.770	2.042	1.952	921
	0																
LOTE 06																	
1 - Quantidade de Acidentes																	
- Com mortes	1.337	35	39	42	36	54	42	39	42	43	35	28	37	43	37	47	29
- Com feridos	11.668	335	425	492	429	399	434	433	445	447	424	347	443	433	425	498	206
- Sem vítimas	13.813	403	543	767	677	623	498	533	483	493	422	329	439	431	423	579	269
Total	26.818	773	1.006	1.301	1.142	1.076	974	1.005	970	983	881	704	919	907	885	1.124	504
2 - Quantidade de Vítimas	0																
- Mortes	1.791	54	55	61	50	69	53	61	54	57	45	37	43	45	39	56	31
- Feridos	12.966	349	450	577	496	500	646	577	509	614	503	406	533	533	477	703	320
Total	14.757	403	505	638	546	569	699	638	563	671	548	443	576	578	516	759	351
TOTAL CONCESSIONÁRIAS																	
1 - Quantidade de Acidentes																	
- Com mortes	9.955	225	331	292	231	331	322	299	229	337	314	254	332	306	296	416	217
- Com feridos	89.256	2.396	3.132	3.603	3.212	3.259	3.466	3.415	3.757	3.264	3.072	2.603	3.415	3.224	3.264	4.035	1.737
- Sem vítimas	77.464	1.930	4.764	4.639	4.764	4.943	4.562	5.328	5.054	4.877	4.519	4.183	4.763	5.145	5.491	6.538	3.519
Total	176.676	4.551	8.227	8.534	8.207	8.533	8.349	9.042	9.040	8.478	7.905	7.040	8.510	8.675	9.051	10.989	5.473
2 - Quantidade de Vítimas																	
- Mortes	9.407	218	268	288	252	327	415	340	403	394	327	331	392	413	376	535	327
- Feridos	91.771	2.291	3.425	3.927	3.331	3.448	4.331	4.146	3.923	4.059	3.659	3.159	4.256	4.256	4.256	5.711	2.637
Total	101.178	2.509	3.693	4.215	3.583	3.775	4.746	4.486	4.326	4.453	3.986	3.490	4.648	4.669	4.632	6.246	2.964

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 516

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 515

FLS.

Tráfego informado pelas concessionárias:

•

CONSOLIDADO - TRAFEGO

EIXO CONTA	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tráfego Pedágio	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

- Do exposto, é claro que, um único óbito que seja já é algo grave. Porém, não existe nenhuma distorção em relação à evolução dos óbitos nas rodovias paranaenses. Ao contrário, além da estimativa de vidas salvas, os quadros apontam que houve um aumento de tráfego acompanhado de uma diminuição percentual de acidentes. Ou seja, os acidentes não aumentaram na mesma proporção que o fluxo de veículos. O Anel de Integração, portanto, propiciou uma diminuição na estatística de acidentes.

•

4.13. A questão do suposto descumprimento de obrigação contratual de duplicação integral do Anel de Integração

Algumas manifestações perante esta CPI acusaram que as concessionárias de rodovias do Anel de Integração do Paraná estariam descumprindo a obrigação de duplicação das rodovias.

A questão, apesar das constantes reclamações, não ensejaram dificuldades para esta investigação. Isto porque uma simples leitura dos contratos, na parte em que são definidos os direitos e obrigações, denota

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 517

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 516
FLS.

que em momento algum existiu a obrigação contratual de duplicação integral dos trechos concedidos.

Além disso, mesmo os aditivos posteriores fizeram este tipo de previsão, sendo que certo que qualquer dúvida pode ser definitivamente esclarecida através do depoimento do Governador Jaime Lerner, que, indagado diretamente sobre o tema, foi enfático ao responder que jamais existiu a previsão de tal obrigação nos contratos de concessão.

4.14. Análise do relatório do Engenheiro Larocca Junior

Um dos documentos que, no momento inicial das investigações, muito contribuiu para balizar os trabalhos desta CPI, foi um estudo, trazido pelo Dep. Péricles de Mello, feito pelo respeitável engenheiro Larocca Junior.

Referido estudo, realizado em 1999, sob encomenda da Bancada do Partido dos Trabalhadores, concluiu, em estudo preliminar, pela existência de um suposto superfaturamento do preço das obras apresentados pela concessionária responsável pelo Lote 5, no momento inicial das propostas em relação ao preço de obras constantes nas Tabelas de Preços do DER.

Por conta disso, decidiu-se convidar o ilustre Engenheiro para trazer suas contribuições perante a CPI. E sobre o tema, igualmente, ouviu-se a empresa envolvida - Rodonorte.

Primeiro manifestou-se a Rodonorte, através de Ofício encaminhado a esta CPI, com o seguinte teor:

> "Em atenção ao ofício que encaminhou em 05 de setembro último, acerca do estudo apresentado pelo Deputado Péricles de Holleben Mello (PT) no dia 03 de setembro de 2013, durante

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 518
4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 517

a sétima reunião da CPI do Pedágio, ocorrida na Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, onde foram expostas "algumas considerações sobre irregularidades no programa de concessão de estradas implantado pelo Governo do Estado do Paraná", gostaríamos de clarificar:

1. O Negócio de concessões de rodovias, não se resume à gestão de obras, o que por si só já traz uma grande complexidade, principalmente considerando um prazo tão longo. Temos muitas outras atividades, dentre as quais destaco: i) a melhoria contínua do atendimento (pré-hospitalar, guinchos, socorro mecânico, panes diversas, informes aos usuários, etc.); ii) pagamento de verbas contratuais e aparelhamento de policias rodoviárias; iii) gestão do risco operacional; iv) gestão do risco de financiamento; v) gestão do risco de tráfego; vi) gestão do risco ambiental, dentre outros riscos que são responsabilidade exclusiva da concessionária, e que não podem ser repassadas a terceiros;

2. O estudo em questão foi concluído em fevereiro de 2000, utilizando preços de 1997 e 1998, e induz a conclusões, baseado em dados que já não refletem a atual condição do Contrato de Concessão n.º 075/97, firmado entre o Governo do Estado do Paraná e a Rodonorte – Concessionária de Rodovias Integradas S.A. Tal Contrato de Concessão, foi pactuado em 14 de novembro de 1997, e após essa data, já foi ajustado em 3 (três) ocasiões, através de termos aditivos, de onde decorreram as seguintes alterações:

1.º Termo Aditivo – Termo de Alteração Unilateral, de 1998

Principais Alterações:

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 519

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 518

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- Redução das tarifas básicas de pedágio em 50%;
- Alteração do cronograma de investimentos.

2.º Termo Aditivo – n.º 018/2000, de 22 de março de 2000
Objetivo – Retomar o equilíbrio econômico-financeiro, após o período de tarifas reduzidas (de 15/07/98 a 22/03/00), e adequação do cronograma de investimentos.

Principais Alterações:

- Redução e postergação de investimentos;
- Recomposição tarifária com 100% tarifa original para carros/ônibus;
- Desconto na tarifa básica comercial na ordem de 18%;
- Alteração do 2.º reajuste contratual para 27/03/00, do 3.º reajuste contratual para 01/12/00, e a partir daí sempre no dia 1.º de dezembro;
- Reconhecimento de investimentos realizados, e redução e realocação de investimentos futuros.

3º. Termo Aditivo – n.º 033/2002, de 15 de maio de 2002

Objetivo – Retomar o equilíbrio econômico-financeiro após os seguintes eventos:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 520

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 519

- Inclusão do ISSQN ao fluxo de caixa da concessão – incidindo sobre receitas de pedágio;
- Lapso temporal do reajuste da tarifa previsto no último reajuste;
- Alteração do ano contratual para o ano civil;
- Receitas Acessórias auferidas pela Concessionária.

Principais Alterações:

- Alteração do fluxo de caixa da proposta comercial para corrigir os eventos citados;
- Mudança do Programa de Investimento com vistas a melhor atender as expectativas do usuário:

- Postergação das duplicações e antecipação da restauração;
- Implementação de 3.ª faixas;
- Implantação de passarelas;
- Incremento nos postos de pesagem.

3. Segundo legislação vigente (Constituição Federal/88, Lei n.º 8.666/93 e Lei n.º 8.987/95) o Contrato de Concessão deve observar o "equilíbrio econômico-financeiro", ou seja, respeitar uma série de direitos e obrigações previstas inicialmente na Proposta Comercial, com premissas, estimativas e distribuição

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 521

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 520

de riscos montados na forma de um fluxo de caixa, equilibrando as

"Entradas" (receita de pedágio, receitas alternativas e financiamento) e as "Saídas" (custo operacional, investimentos, impostos e tributos, pagamento de juros, seguros, e verbas contratuais de fiscalização e aparelhamento das polícias rodoviárias federal e estadual), de forma a apresentar um retorno que seja compatível tanto com os riscos do negócio (tráfego, investimentos, operação e financiamentos) quanto com os riscos de mercado (risco político e regulatório, risco País, risco cambial, entre outros). Desta forma, nenhum Contrato de Concessão pode ser avaliado apenas pela relação entre os "INVESTIMENTOS DAS CONCESSIONÁRIAS" e a "RECEITA BRUTA" prevista;

4. A Concessionária se responsabiliza durante todo o período do Contrato de Concessão pelos riscos assumidos na Proposta Comercial e Edital de Concessão, inclusive apresentando garantias de performance sobre as obrigações neles contidas, razão pela qual a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da equação é condição fundamental para que seja possível o cumprimento de tais obrigações. Apenas para destacar um dos riscos assumidos, o tráfego passante nas praças de pedágio da Rodonorte, no período compreendido entre o ano de 1998 e o ano de 2012, foi 21% (vinte e um por cento) menor do que o previsto pelo Contrato de Concessão. A Concessionária assumiu esta frustração de receita, pois está inserido na relação risco/retorno constante da Proposta Comercial;

5. A Proposta Comercial da Concessionária, reportada no estudo apresentado pelo Deputado Péricles de Holleben Mello,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 520
Pag. 4
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 521

para a comparação dos preços em janeiro de 1997, apresenta as condições pelas quais esta se responsabilizará pela exploração, operação, recuperação, melhoria e ampliação das rodovias por todo o prazo da concessão;

6. Isto significa que a Proposta Comercial deve se manter consistente e viável por todo o período da concessão, ou seja, por 24 anos, dentro das condições estabelecidas no Edital, e não apenas na data de sua entrega ou de sua elaboração;

7. Decorre então a ***principal diferença conceitual entre os preços da Rodonorte e os contidos na Tabela Referencial de Preços do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER/PR, qual seja, que como este contrata as obras por períodos de tempo relativamente curtos, seus preços têm um "prazo de validade" muito menor e são expostos a menores incertezas e variações econômicas*** - grifos ausentes no original;

8. A Concessionária reajusta seus preços de acordo com a fórmula paramétrica apresentada em Edital, e apenas por ela. A variação obtida por esta fórmula é válida para todos os componentes do seu fluxo de caixa, arcando com os riscos de alterações conjunturais que impactem os preços de forma mais significativa do que o detectado pela fórmula;

9. A título de ilustração, está apresentada a seguir a fórmula paramétrica da Rodonorte, demonstrando o reajuste compreendido no período entre Janeiro de 1997 e Setembro de 2012:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 583

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 522
Fl. 3

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

indicador	*índice*	*peso*	*variação*	*variação ponderada*
FGV - Coluna 38	Terraplanagem	10%	198,33992%	19,8339%
FGV - Coluna 37	Pavimentação	20%	251,59997%	50,3199%
FGV - Coluna 36	Obras de Arte Especiais (pontes e viadutos)	20%	186,07885%	37,2157%
FGV - Coluna 6	Índice Nacional da Construção Civil	10%	241,85326%	24,1853%
FGV - Coluna 39	Consultoria	30%	145,97600%	43,7928%
FGV - Coluna 7	IGP-M	10%	268,65559%	26,8656%
índice de correção da tarifa - janeiro/1997 a setembro/2012				202,2133%

10. De fato, quando a variação obtida pela fórmula paramétrica é inferior à variação real dos custos, como atualmente ocorre com os serviços realizados, a Concessionária é obrigada a assumir este custo excedente, mantendo inalterado seu cronograma de investimentos;

11. O mesmo não ocorre, por exemplo, com o DER, que pode, a cada nova emissão de sua tabela de preços, corrigir, para mais ou para menos, quaisquer divergências, variações ou alterações verificadas nos insumos ou nos preços em relação à sua última versão, o que o expõe a menores riscos, pois pode alterá-los sempre que necessário ou desejado;

12. Assim, a Concessionária calcula os seus custos, de acordo com as características de execução dos serviços, condições físicas específicas das rodovias e preço dos insumos locais, agregando as premissas de despesas indiretas e lucro do prestador de serviços, e se responsabiliza por estes custos em todo o período da concessão, dentro das condições previstas no Edital;

13. Para demonstrar o que difere os preços unitários contidos na "Proposta Comercial" daqueles da "Tabela de Preços

DIRETORIA LEGISLATIVA
524
Pag.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 523
FLS.
CPI PEDÁGIO

Unitários do DER/PR" selecionamos o preço unitário do insumo mais representativo na "planilha de quantidades e preços", da proposta comercial, que sozinho representa 21% (vinte e um por cento) da totalidade das "Obras de Melhoria e Ampliação da Capacidade": o "CBUQ com CAP-50/60". O "CBUQ" trata-se do concreto betuminoso usinado a quente, e é um dos tipos de revestimentos asfálticos mais utilizados nas vias urbanas e rodovias brasileiras:

CBUQ com CAP-50/60		
referencial	*data base*	*preço unitário (R$/ton)*
tabela DER/PR*	setembro/2012	184,34
proposta comercial	setembro/2012	182,69

* a última tabela referencial de preços publicada pelo DER/PR data de setembro/2012
preço unitário médio CBUQ/Binder

14. Verifica-se que atualmente (base setembro/2012) o preço unitário por tonelada do CBUQ indicado pelo DER/PR para contratação é maior que o preço da Proposta Comercial (R$ 184,34/ton x R$ 182,69/ton). No entanto, a tabela do DER/PR ainda não corresponde ao custo efetivo de contratação de mercado para este insumo, que tem seu preço atrelado à variação cambial e ao preço do petróleo no mercado internacional;

15. Em licitações de mercado realizadas pela Rodonorte para realização de investimentos apresentou o preço do CBUQ aplicado em R$ 282,55/tonelada. E de acordo com a matriz de riscos pactuada no modelo de concessão, essa perda tem que ser atribuída exclusivamente pela Concessionária;

DIRETORIA LEGISLATIVA
525
Pág.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 524

16. A mesma análise aplica-se aos custos de administração e operação, no tocante aos salários/mão de obra. Conforme indicado pelo estudo do Deputado Péricles de Holleben Mello, o salário mínimo em maio de 1997 era R$ 120,00 (cento e vinte reais), sendo que o salário mínimo em maio de 2012 foi de R$ 622,00 (seiscentos e vinte e dois reais), ou seja, a variação do período foi de 418% (quatrocentos e dezoito por cento). Neste mesmo período (maio/1997 a maio/2012) o índice de reajuste que regula o Contrato de Concessão (índice tarifário) variou 65%. Novamente, tem-se que os preços indicados pela Concessionária, quando da elaboração da proposta comercial, ajustados pelo índice de reajuste contratual no período de 1997 a 2012, não acompanharam a variação efetiva do mercado. Mais uma vez, esse risco é do concessionário;

17. Aproveitando a oportunidade para esclarecer igualmente acerca da obra do Contorno de Campo Largo, trata-se de um investimento da ordem de R$ 70 milhões, compatível com os preços praticados no mercado, onde a Rodonorte conta com a expertise do centro de serviços de engenharia compartilhados do Grupo CCR (intercompany), a Engelog, para realizar os projetos, gerenciamento e acompanhamento dos investimentos, dentro de uma prática normal do mercado de engenharia civil."

Portanto, como se observa, a concessionária, de forma fundamentada, justifica que existe uma diferença de premissa. Neste sentido as tabelas do DER são atualizadas constantemente e definidas para períodos de tempo relativamente curtos. A proposta inicialmente apresenta pela Rodonorte, por sua vez, precisava trabalhar com uma projeção para cobrir um período de 24 anos, tendo que levar em consideração uma previsão de valores de longo prazo, sujeitos a variação.

DIRETORIA LEGISLATIVA
526
Pag. 4

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS
CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 525

A ABCR, através de Documento denominado ABCR Esclarece, também se manifestou sobre o tema:

> Em atenção às dúvidas que são levantadas nas sessões da CPI do Pedágio em andamento na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, em especial às comparações entre os preços de obras públicas e os preços de obras constantes nos contratos de concessão, gostaríamos de contribuir com alguns esclarecimentos para o pleno entendimento do modelo de concessão:
>
> 1. A licitação pública é um procedimento administrativo formal, em que a Administração Pública convoca, mediante condições estabelecidas em ato próprio (edital ou convite), empresas interessadas na apresentação de propostas para o oferecimento de bens e serviços;
>
> 2. A Lei nº 8.666 de 1993, ao regulamentar o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, estabeleceu normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras e serviços no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
>
> 3. De acordo com essa Lei, a celebração de contratos com terceiros na Administração Pública deve ser necessariamente precedida de licitação, ressalvadas as hipóteses de dispensa e de inexigibilidade de licitação;
>
> 4. Complementarmente, o Governo Federal instituiu em 4 de agosto de 2011 uma nova modalidade de licitação, o Regime Diferenciado de Contratações (RDC), sendo aplicável exclusivamente às licitações e contratos necessários à realização dos eventos esportivos que o Brasil sediará (Copa

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 527

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 526

do Mundo, Jogos Olímpicos etc.) e às ações integrantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC);

5. Os preços ofertados para obras contratadas em uma licitação pública geralmente são válidos para contratos que duram de alguns meses a alguns anos, e estão pouco sujeitos a riscos de mercado ou riscos econômico-financeiros, sendo que a própria legislação prevê a possibilidade de aditar o contrato original e incrementar quantitativos e valores unitários (preços) além de admitir, em situações excepcionais, a possibilidade de se ultrapassar o limite legal de 25% nas alterações consensuais e qualitativas;

6. No caso dos preços das obras constantes do contrato de concessão de rodovia, esses devem permanecer fixos por todo o período da concessão (no caso, 24 anos) e estão naturalmente sujeitos a grandes riscos de flutuação de preços dos materiais, equipamentos, commodities e mão de obra;

7. No momento da entrega da proposta comercial, cada concessionária calculou os custos de acordo com as características de execução dos serviços, condições físicas específicas das rodovias e preço dos insumos locais, agregando as premissas de despesas indiretas e lucro do prestador de serviços, e se responsabilizou por estes custos em todo o período da concessão, dentro das condições previstas no Edital;

8. Assim, as flutuações naturais dos preços dos materiais, equipamentos, commodities e mão de obra constituem risco integral das concessionárias, não cabendo nenhum pleito de reequilíbrio econômico-financeiro ao contrato de concessão

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 538

FLS.
CPI - PEDÁGIO
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 527

caso algum destes preços seja, no momento da execução da obra, superior ao preço estipulado na proposta comercial;

9. Fazendo uma comparação, é como se um investidor fosse desafiado a estipular o preço de venda da sua própria residência no ano de 2.037, ou seja, daqui a 24 anos, sendo que se o valor praticado no mercado imobiliário nesse ano for maior, o investidor receberia menos e, se fosse maior, não conseguiria concretizar a venda. Ou seja, quem é capaz de saber como estará o mercado imobiliário em um prazo tão longo?

10. O mesmo não ocorre, por exemplo, com uma obra pública referenciada na tabela do DER, pois o licitante sempre podem ajustar seus preços às novas condições de mercado, corrigindo, para mais ou para menos, quaisquer divergências, variações ou alterações verificadas nos insumos ou nos preços em relação à licitação anterior, o que o expõe a menores riscos, pois pode alterálos sempre que necessário ou desejado;

11. Existe outra característica singular no contrato de concessão que difere diametralmente de uma obra pública: os Trabalhos Iniciais nas rodovias, que envolveram obras de recuperação de emergência de toda a malha rodoviária nos primeiros 6 (seis) meses do programa. Para cumprir o contrato, foram realizados grandes volumes de investimentos em um curto espaço de tempo, com simultaneidade em todos os lotes, o que gerou escassez de material e aumento de custos devido à forte elevação da demanda por materiais, equipamentos e mão de obra em todo o Estado do Paraná. Houve mesmo a necessidade de importar recursos de outros estados e até do exterior para realização destas obras;

DIRETORIA LEGISLATIVA
529
Pág.

Fl.S.
DIRETORIA LEGISLATIVA
528
Pág.

12. Também nos Trabalhos Iniciais houve descontinuidade dos serviços de recuperação de emergência ao longo de toda a malha rodoviária, demandando grande movimentação de equipamentos e equipes, interferindo na produtividade e elevando consideravelmente os custos dos serviços;

13. Finalmente, cabe destacar que o Negócio de concessões de rodovias não se resume à execução de obras, o que por si só já traz uma grande complexidade, principalmente considerando um prazo tão longo como foi exposto. Temos muitas outras atividades, dentre as quais destacamos: i) a melhoria continua do atendimento (préhospitalar, guinchos, socorro mecânico, panes diversas, informes aos usuários etc.); ii) pagamento de verbas contratuais e aparelhamento de polícias rodoviárias; iii) gestão do risco operacional; iv) gestão do risco de financiamento; v) gestão do risco de tráfego; vi) gestão do risco ambiental dentre outros riscos que são responsabilidade exclusiva da concessionária, e que não podem ser repassados ao Estado ou a terceiros".

No que tange ao depoimento e os esclarecimentos do Senhor Joel Larocca, pode-se perceber que, efetivamente, as premissas são diferentes, e, ainda, a análise foi preliminar e superficial:

> Vai ser bastante difícil que eu ocupe esses 30 minutos, depois desse verdadeiro show que foi prestado pelos profissionais da Engefoto e que **esclareceram inclusive, a mim, *que conhecia alguns indícios de algumas coisas*, mas eles acabaram nos trazendo a explicação**. Em 1999, posteriormente refeito no ano de 2000, realizamos, sob encomenda da bancada do Partido dos Trabalhadores

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 530

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 529

da Assembleia Legislativa, um estudo sobre os lotes, no caso o CBPO Castilho, que mais tarde se transformou na empresa Rodonorte, para fazer apenas e tão somente a comparação de dois itens, a saber. Os serviços iniciais e mais tarde os investimentos a serem realizados ao longo da concessão, ou seja, obras, inicialmente de restauração da capacidade de tráfego das nossas rodovias e em segundo momento, aquelas de ampliação que acabamos de ver que seriam exatamente o grande objetivo do trabalho de concessão, ao estender ao longo dos 24 anos, essa grande melhoria, cerca de 1 mil 800 quilômetros de estradas paranaenses. Nessa ocasião, **fomos obrigados a adotar uma metodologia**, que de certo modo, ***significa que o nosso trabalho foi parcial***. ***Desculpe, não considero até hoje o trabalho totalmente aprofundado, porque, exatamente como engenheiro civil, não tenho nenhuma capacidade de dizer se custa A, B ou C a equipe médica que foi colocada à disposição (grifo nosso)***. Por isso mesmo me omiti, em particular nos elementos que se relacionam com montar a equipe médica, montar o guincho, montar, enfim, as equipes de socorro, software ou a rádio comunicação, assim por diante, concentrando-me em sinalização, pavimentação, obras de arte. Exatamente um trabalho que o engenheiro Djalma acabou de mostrar que foi realizado no caso dos estudos prévios da concessão mediante, inclusive, projetos às vezes bastante aprofundados. De tal modo, que os quantitativos que foram fornecidos nas empresas deixavam relativamente pouca margem para eventuais riscos. Eles tinham realizados e não apenas

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 531

FLS. CPI PEDÁGIO

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 530

genericamente como foi mostrado x reais ou x mil reais por quilômetro.

Não, pelo contrário, foi realizado um trabalho relativamente aprofundado e as empresas, portanto, tiveram acesso ao conhecimento das necessidades que delas se esperavam em cada lote. E conforme foi, acho que frisado cinco, dez ou doze vezes aqui no depoimento que passou, o elemento balizador que deu o valor aproximado desses investimentos a serem feitos, sejam os primeiros dos seis meses que deixaram as estradas em condições de uso, pelo menos, provisório. Ou seja, os que mais tarde vão transformar, quem sabe, as nossas estradas numa coisa modelar, foram utilizados com base na tabela de preços padrão oficial do DER Paraná. Tabela esta que é publicada há muitos anos com base em composições de preços que são consagradas e que nós utilizamos diuturnamente. No meu trabalho de projetista, trabalho em loteamentos urbanos com a tabela do DER também. Trabalhamos em alguns momentos em obras de arte feitos por Prefeituras em cima das tabelas do DER. As tabelas SEIL, Secretaria de Infraestrutura e Logística que chamamos ainda, por vício, até hoje as tabelas CEOP do Paraná, são nossas referências há mais ou menos uns 30 anos.

Portanto, o próprio Engenheiro Larocca Junior reconhece que seu estudo foi provisório, parcial e está desatualizado, sendo certo que foi forçado a utilizar uma metodologia possível - que se mostrou pior que a metodologia empregada pelas empresas -, deixando de considerar dados relevantes tais com diversos custos operacionais. Ademais, embora tenha sido, por essas razões, a lançar mão da tabela de referência de preços do DER, o

DIRETORIA LEGISL. Pag. 532

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 531

engenheiro reconheceu as diferenças de premissa e também que a tabela do DER tem valor para cálculo de obras de curto prazo, e não para as projetadas para o transcurso de muitos anos.

4.15. Os problemas envolvendo o pedágio em Jacarezinho: divisão da cidade, licenciamento ambiental e distribuição de passes

Criticou-se, em alguns momentos desta CPI, determinadas situações envolvendo a praça de pedágio de Jacarezinho, mormente no sentido de que ela teria operacionalizado uma verdadeira divisão da cidade, bem como existiriam problemas e entraves, ou seja, pendências no que diz respeito com o licenciamento ambiental da obra e uma situação de irregular distribuição de passes.

Estes temas foram devidamente esclarecidos pelo Sr. Hélio Ogama, Presidente da Econorte, quando de seu depoimento na 15ª. sessão da CPI:

> "SR. HÉLIO OGAMA:
>
> ...Adicionalmente a isso, senhores, vou mostrar agora o fato polêmico. Adicionalmente, em função da reivindicação da Amunorpi, a Associação dos Municípios do Norte Pioneiro, por meio de suas Prefeituras, o DER oficiou a Econorte, por intermédio da Correspondência nº 233, de 18 de junho de 2001, requerendo a realização de estudo de viabilidade para acréscimo do trecho de 51,6 quilômetros da rodovia BR-153 e também de 14,3 quilômetros da rodovia PR-090. Esses são os ofícios

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 532

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 532
FLS

encaminhados com a assinatura de todos os Prefeitos da região da Amunorpi, pedindo ao Governador que incorporasse no Anel de Integração. Está aí destacando o pedido para que integrasse no Anel de Integração. Destacado aí e depois vou deixar uma cópia para os senhores. Aí o pedido do DER pedindo que fizéssemos um estudo para a incorporação do trecho. O estado que se encontrava o trecho no momento do pedido aí. Esse é o estado que se encontrava a rodovia BR-153. Agora, é fácil falar e reclamar, após que a rodovia está em estado ótimo de conservação. A partir da solicitação foi realizado um estudo de readequação do lote, considerando a ampliação da malha viária da concessão com 51,6 quilômetros da rodovia BR-153 e também 14,3 quilômetros da PR-090, totalizando 340,77 quilômetros e também com a inclusão de novos investimentos, custos e serviços operacionais nos segmentos acrescidos, o que resultou na assinatura do Termo Aditivo nº 34/2002 entre as partes: Concessionária, Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná, DER, União, como interveniente, através do Ministério dos Transportes. Em contrapartida à ampliação do objeto da concessão, previu-se a transferência da praça de pedágio do Município de Cambará para o Municipio de Jacarezinho. Aqui, senhores, então o Termo Aditivo e as pessoas que assinaram o Termo Aditivo: Governador, Ministro dos Transportes, Secretário dos Transportes, Diretor Geral, Diretor de Conservação do DER, e a parte de baixo é a concessionária. Após o Termo Aditivo consolidado, 034, a rodovia incorporada, é a 090 mais a 153, teve que fazer uma readequação para a operação dessas malhas,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 534

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 533

acrescidas com serviços de balança, mudança da praça de pedágio, casa do motorista, ambulâncias, guinchos e bases operacionais. Para atender ao tempo de atendimento estabelecido em contrato, a Econorte, a partir de estudos técnicos, como fluxo de veículos, tempo de chegada das viaturas, locais de maiores acidentes, distribuiu sua estrutura operacional ao longo do trecho conforme o mapa acima, em cinco rotas de atendimento."

Em relação a questão do licenciamento ambiental e da eventual concessão irregular de passes, o depoente esclareceu, diretamente, o seguinte:

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Uma outra reclamação: teve um senhor, até muito alterado, ele falou sobre a questão ambiental, se tinha licença ambiental para fazer esta praça lá e também, depois...Mas, isso vem o negócio de distribuição de passe livre, envolvendo vereador, que quero que o senhor responda. Perguntar: sobre a praça de pedágio de Jacarezinho, é uma área ambiental? Não sei se o senhor responde. É uma área ambiental? Tem licença? Não tem?

SR. HÉLIO OGAMA: ***Temos licença, temos todas as licenças.***

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Todos os documentos serão deixados aqui.

SR. HÉLIO OGAMA: Podemos deixar, claro. Claro.

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Aí, teve outra discussão, uma pessoa falou o seguinte: que é distribuído

DIRETORIA LEGISLATIVA
535
Pag. 4

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 534

um valepedágio, alguma coisa assim, da empresa para alguns vereadores, lá, parece que foi isso. Um vereador, é?

SR. HÉLIO OGAMA: *Não, não distribuímos para vereadores. Distribuímos para a comunidade lindeira à praça de pedágio, para não alterar a rotina deles, que já vinham, antes do pedágio, distribuímos algumas, uma tarifa diferenciada para este pessoal, lindeiros.*

Note-se que o Senhor Helio Ogama, diretor-presidente da Econorte, disse em depoimento que enviaria as licenças ambientais à esta Comissão.

Desta feita, após a conclusão de seu depoimento, o Senhor Helio Ogama entregou as referidas licenças à Secretaria desta Comissão.

Com relação a outro ponto, cumpre ressaltar que a Ação Civil Pública que questiona o pedágio de Jacarezinho ainda esta tramitando.

Nesta ação, o Ministério Público pediu a declaração de ilegalidade da cobrança de pedágio e a anulação do Termo Aditivo 34/2002. A alegação é que haveria infrações à lei de licitações por desvinculação ao edital e necessidade de prévia licitação. O juizo federal concedeu liminar para suspender a cobrança de pedágio na praça instalada em Jacarezinho (PR), "facultando-lhe cobrar o pedágio na praça desativada, entre os municípios de Cambará e Andirá".

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) cassou a decisão, destacando que o termo aditivo seria legal. De acordo com a concessionária, após esse julgamento, o juiz de primeiro grau entendeu por bem julgar antecipadamente a causa (julgamento antecipado da lide)

DIRETORIA LEGISLATIVA
536
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 535

FLS

e declarou a nulidade não só do termo aditivo como também do próprio contrato de concessão, retirando a eficácia do contrato em toda a Subseção Judiciária de
Jacarezinho.

Com a sentença, foi determinada, por meio de tutela antecipada, a desativação da praça localizada em Jacarezinho (objeto do termo aditivo) e a proibição de reativação da praça anterior, que ficava entre Cambará e Andirá (objeto do contrato originário).

A concessionária apelou ao TRF4 e pediu que fosse dado efeito suspensivo à apelação, isto é, que a sentença não surtisse efeito até o julgamento do recurso. O TRF4 atendeu parcialmente o pedido, permitindo somente a cobrança de pedágio na área original da concessão, mas mantendo os demais efeitos, como a nulidade do termo aditivo e a desativação da praça de Jacarezinho, até o julgamento do mérito da apelação.

A concessionária ainda tentou a suspensão da liminar no TRF4, mas decidiu-se que não havia mais a competência da presidência daquele Tribunal para o julgamento do pedido. Desta forma, a Econorte buscou a suspensão no STJ.

No entanto, o presidente à época do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Cesar Asfor Rocha, manteve a proibição de cobrança do pedágio.

De acordo com o ministro, era evidente o interesse público da medida, que beneficia tanto a população residente na região quanto as empresas ali sediadas, que utilizam diretamente as rodovias e estavam obrigadas a

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 537 Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 536

FLS. CPI PEDÁGIO

recolher vários pedágios num único dia. O termo aditivo incluiu na concessão 51,6 quilômetros da BR-153 e 14,3 quilômetros da PR-090.

Porém, com espeque em uma nova decisão, dessa vez do STF, ao julgar a Suspensão de Liminar 274, a cobrança do pedágio em Jacarezinho voltou a ser efetuada.

Desta feita, tendo em vista que a legalidade da praça de Jacarezinho ainda esta sendo discutida, requer esta Comissão celeridade da Justiça para julgar esse processo.

4.16. O problema da inexistência de fiscalização adequada da Receita Federal nas praças de pedágio e da não emissão de cupom fiscal

Este tema da suposta inexistência de fiscalização da Receita Federal nas praças de pedágio e da não emissão de cupom fiscal de certa maneira já foi abordado, indiretamente, em momento anterior deste relatório.

Com efeito, já em transcrição da fala do Sr. Pedro Furlan, ficou assentado que os recibos de pedágio são aceitos, pela Receita Federal, como cupom fiscal. E, no mesmo depoimento, ficou salientada a eficiência e confiabilidade do sistema de contagem de eixos utilizados no Estado do Paraná.

DIRETORIA LEGISLATIVA
538
Pág

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 537

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

A despeito disso, em documento encaminhado para esta CPI, esclareceram as concessionárias que desde o início do programa de concessão foram desenvolvidos diversos controles e redundâncias, tais como sistemas eletrônicos, sensores, procedimentos de segurança, conferências e câmeras, entre outros para garantir que todos os recursos provenientes da prestação de serviço sejam adequadamente contabilizados. Os sistemas de pedágio atualmente instalados nas rodovias permitem assegurar rastreabilidade, integridade e confiabilidade nas transações de pedágio, conforme procedimentos adotados não apenas no Paraná como também em outros Estados da Federação e em inúmeros países ao redor do mundo.

Em relação à questão fiscal, faz-se necessário notar que a utilização de cupom por empresas operadoras de rodovia está prevista na Lei Federal nº 11.033/04, a qual foi regulamentada pela Instrução Normativa nº 1.099, de 2010, da Receita Federal do Brasil, estando ainda pendente a definição das características técnicas e operacionais dos sistemas que serão utilizados.

Segundo foi informado, existe um Grupo de Trabalho, criado há dois anos, que conta com integrantes da Receita Federal do Brasil, da ABCR e das concessionárias, que após diversas interações reconheceu as dificuldades técnicas e operacionais para a implantação de um sistema de controle fiscal. Com isso, ocorreu a modificação da legislação federal, a qual foi implementada na Lei nº 11.546/11 para permitir a definição, pela Receita Federal do Brasil, de "sistemas equivalentes" ao cupom fiscal, a qual ainda pende de definição final, mas sendo certo que provisoriamente os recibos de pedágio vem sendo aceitos para este fim.

Além disso, em documento encaminhado para esta CPI, a representante das concessionárias informou que o controle e registro das passagens de veículos não são de interesse único ou exclusivo da arrecadação pública,

DIRETORIA LEGISLATIVA 539 Pag 4

DIRETORIA LEGISLATIVA 538 Pag

FLS.

mas das próprias Concessionárias, de seus acionistas, financiadores, auditores internos e externos, entre outros, os quais também têm interesse direto na manutenção de sistemas que assegurem rastreabilidade, integridade e confiabilidade nas transações de pedágio.

Finalmente, em relação a esta item, no que concerne a eventual exigência de notas ou cupons fiscais pelas autoridades a serem emitidos nas praças de pedágio, foi possivel perceber, pelas informações repassadas pela assessoria, que:

- não existe legislação municipal que torne obrigatória a instalação ou utilização de notas ou cupons fiscais nas praças de pedágio;

- mesmo se houvesse a intenção de se exigir tais controles pelos Municipios, seria importante lembrar que a utilização de equipamentos emissores de cupons fiscais depende de um completo sistema de controle compreendendo: (i) a estruturação dos controles fiscais e fiscalização de todo o processo de arrecadação; (ii) a definição do ente que realizará a fiscalização e acompanhamento dos processos; (iii) a homologação de fabricantes dos equipamento e dos softwares e (iv) a homologação dos fornecedores de suprimentos e prestadores de serviços;

- Devido às caracteristicas da operação rodoviária bem como em face da complexidade acima referida, fato é que a instituição de tais obrigações de forma unilateral pelos Municipios, ou sem uniformidade, ou, ainda, sem consideração às caracteristicas dos serviços em questão, pode por em risco a eficiência e segurança na prestação do serviço aos trabalhadores e usuários das rodovias paranaenses;

- Além disso, a massificação do uso dos sistemas de cobrança automática torna sem sentido a implementação de um complexo sistema de cupom fiscal, sobretudo porque nos sistemas automáticos a rastreabilidade da informação oriunda do pedágio pode ser obtida da empresa operadora do sistema eletrônico, e não apenas da concessionaria;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 540
4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 539
FLS.

7. Não apenas o setor de concessões está sujeito à emissão de notas ou cupons fiscais: é importante lembrar que as exigências fiscais relativas a diversas outras empresas ou setores foram adequadas às características de diversos outros setores, tais como (i) fornecimento de gás canalizado, (ii) água, (iii) correios, (iv) transporte aéreo de passageiro, (v) locadores de bens e veículos, (vi) provedores de acesso de internet (acesso discado), entre muitos outros.

Portanto, no que tange a este aspecto, não foram constatadas irregularidades ou ilegalidades.

4.17. As diferenças entre o modelo de concessão adotado no Paraná e o modelo de concessão federal atual

Um tema bastante debatido nesta CPI foi a diferença de tarifas de pedágio entre as concessões do Estado do Paraná e as mais recentes concessões federais.

A seguir, citamos alguns trechos das notas taquigráficas acerca do assunto:

Trecho extraído das notas taquigráficas da 20ª. Reunião Ordinária:

> *SR. PRESIDENTE (DEPUTADO NELSON LUERSEN): "...Todos que estão presentes sabem que, devido aos fatos que aconteceram semana passada, temos um motivo a mais para ter certeza, realmente, que precisamos fazer algo contra o pedágio no nosso Estado. Vocês viram o que aconteceu na concessão da BR-163, no trecho próximo a Sinop, no Mato Grosso. Onde a Odebrecht ganhou o direito de exploração por 30 anos num trecho de rodovias a serem pedagiadas, a um preço de R$ 2,63 a cada 100 quilômetros. E aqui no Paraná, o preço médio hoje, se fizermos um levantamento, varia de R$11*

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 541

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 540

a R$13 a cada 100 quilômetros. Então, realmente, está fora de uma realidade."

Trechos extraídos das notas taquigráficas da 22ª. Reunião Ordinária:

*"DEPUTADO PÉRICLES DE MELLO: Mudou? Bom, então, esse meu argumento se vai ser a tarifa, porque vejam o Governo Federal, em todas as obras licitadas - **tenho aqui a BR-163 - a tarifa do edital foi 5,50, a empresa ganhou com dois reais e pouco, 52% de deságio. Nós temos aqui a outra obra que é a BR-060, a 153 e a 262: 2,85 a cada 100 quilômetros e a tarifa que foi oferecida, a tarifa máxima foi 5,94.** A licitação derrubou a tarifa para menos da metade do preço do edital. E, veja bem, tem uma coisa importantissima, porque quando é a tarifa que baixa, o povo que deixa de pagar imposto, o pedágio. Quando é o governo que paga menos para a concessionária é o governo que deixa de investir em estrada. Então, é uma diferença filosófica aqui: ou buscamos uma tarifa módica para população que já está pagando bastante ou não. Então, é muito importante o governo ter mudado essa postura com relação ao preço das tarifas, mas mesmo assim achei o preço da tarifa no Paraná muito caro. **Porque enquanto o Governo Federal propôs 5,50 na BR-163, 5,94 na BR... Aqui o Governo do Paraná propôs 8,22. É claro que não podemos fazer uma análise linear nisso, porque são propostas diferentes. Eu reconheço isso.***

SR. NELSON LEAL: São modelos diferentes.

DEPUTADO PÉRICLES DE MELLO: Mas acho muito importante que isso seja esclarecido, porque não vamos repetir os erros do passado.

*SR. NELSON LEAL: Sim. Posso responder essa pergunta? Em relação à PPP do Estado do Paraná e o Governo Federal. Acho que tem grandes diferenças aí. Primeiro, **que o Governo Federal na BR-163, 50% das obras, da duplicação é responsabilidade do Governo Federal.** Então, metade das obras é responsabilidade dele. Se ele não fizer, a concessionária pode fazer e incrementar no valor do pedágio.*

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 549

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 541

FLS.

*Então, o valor do pedágio só vai crescer. **Em relação às obras que a concessionária fizer, temos também os juros, que são os juros do BNDES subsidiados, coisa que aqui no Governo do Estado do Paraná não conseguimos fazer.** Então, tem grande diferença entre o nosso modelo do Estado do Paraná e o modelo em nível federal. Gostaríamos de ter nas nossas estradas, aqui no Estado do Paraná, esse apoio do Governo Federal. Esses juros subsidiados do Governo Federal, esse dinheiro do Governo Federal, que poderia estar vindo aqui para o Estado, dos impostos que pagamos, daquilo que deixa de ser investido aqui nas nossas estradas, que dois terços são federais e não vêm esses recursos aqui para o Estado. Semana que vem a Presidente Dilma vai ao Rio Grande do Sul inaugurar a Rodovia do Parque, um investimento de mais de R$1 bilhão e onde é que está o nosso um bilhão em obras, aqui no Estado? Não tem obra federal aqui. E as rodovias, o Governo Federal poderia estar fazendo essas obras. Medianeira a Matelândia poderia ter sido feito com recurso do Governo Federal."*

A fim de melhor compararmos os diferentes modelos de concessão, anexamos tabela constante no estudo do IPEA de no. 144, publicado em 19 de abril de 2012:

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 543

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 542

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Tarifa Média (R$ / 100 Km)		
Tarifa Média Federal	R$	**5,11**
1ª etapa de concessões federais	R$	9,86
2ª etapa de concessões federais	R$	2,96
MG	R$	6,46
BA	R$	7,24
PR	R$	8,68
RS	R$	9,93
ES	R$	12,44
SP	R$	12,76
RJ	R$	12,93
Tarifa Média nos Estados	R$	**10,87**
Tarifa Média Brasil	R$	**9,04**
Tarifa Média Internacional	R$	**8,80**

Pela análise do estudo do IPEA podemos perceber que as tarifas de pedágio das concessões do Paraná são bem maiores do que as tarifas médias da 2ª. etapa das concessões federais, porém, são menores que as tarifas da 1ª.
etapa das concessões federais.

Ao compararmos os valores médios de tarifas de pedágio entre 1ª. e 2ª. etapas das concessões federais, notamos que a variação é maior que o triplo, o que denota que pode haver importantes diferenças entre modelos de concessões de épocas tão diferentes: a 1ª. etapa ocorreu na década de 1990 e a 2ª. etapa está ocorrendo na década de 2010.

A seguir, tentaremos analisar as principais diferenças entre o atual modelo de concessões de rodovias do Governo Federal e os modelos de concessões da década de 1990, em especial, o modelo adotado no Estado do Paraná:

DIRETORIA LEGISLATIVA
544
Pag.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 543

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS

Ambiente Econômico:

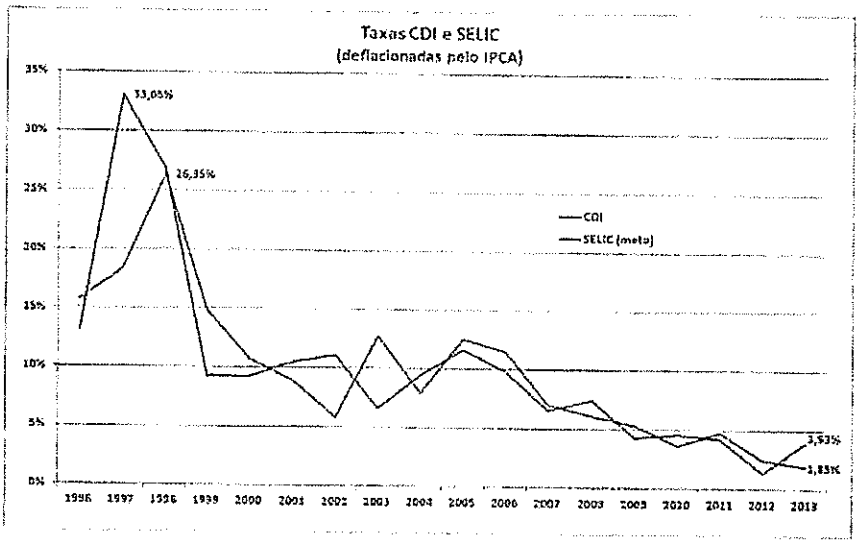
É notória a constatação de que o ambiente econômico na década de 1990, época em que foram realizadas as primeiras licitações de concessões de rodovias, inclusive aquelas referentes ao Estado do Paraná, foi bastante distinto do atual momento em que vivemos.

Na década de 1990, o ambiente econômico foi um tanto conturbado, marcado por diversas crises cambiais e financeiras internacionais, como Crise do Sistema Monetário Europeu em 1992, Crise Mexicana em 1994, Crise Asiática em 1997 e Crise Russa de 1998. É notório que tais crises geraram instabilidade e insegurança nos mercados globais e locais. No Brasil, o reflexo desse ambiente instável repercutiu nas taxas básicas de juros da economia, a taxa SELIC e a taxa do CDI.

A taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC) é a taxa básica de remuneração dos títulos públicos federais fixada periodicamente pelo Banco Central do Brasil. A taxa SELIC afeta toda a economia do país, pois o Governo Federal é o principal tomador de empréstimos no mercado. A taxa dos Certificados de Depósitos Interbancários (CDI) é a remuneração média das transações diárias realizadas entre Bancos e refletem também uma taxa de juros média do mercado, sem vínculos com títulos públicos federais. Essas duas taxas representam com precisão as taxas de juros básicas de toda a economia brasileira.

No gráfico abaixo constatam-se os altos valores dessas taxas básicas de juros na década de 1990, em contraste com as baixas taxas registradas nos últimos anos:

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 545
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 544
Fl. 5



Risco Regulatório:

O risco regulatório é uma avaliação subjetiva dos investidores em relação à credibilidade que tem no Estado em honrar compromissos assumidos, e garantir estabilidade para negócios, principalmente os de longo prazo. Quanto maior é o risco regulatório percebido, maior é a diferença entre a taxa de retorno requerida pelos investidores e as taxas de remuneração básicas da economia.

Na década de 1990, as concessões de rodovias ainda eram incipientes no Brasil: as primeiras cinco concessões foram contratadas pelo governo federal entre 1994 e 1997, em 1996 foram realizadas as concessões dos estados do Paraná (seis contratos) e Rio Grande do Sul e, em 1998, surgiram a primeiras concessões do Estado de São Paulo. Somente na década de 2000 foram criadas as primeiras agências reguladoras: ANTT (2001), ARTESP (2002), AGETRANSP (2005).

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 546

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 545

Ou seja, na década de 1990, o programa de concessões de rodovias no Brasil era uma novidade e muito pouco se sabia sobre o ambiente regulatório e os riscos envolvidos. Uma aposta em um projeto de 20 anos ou mais em um ambiente de pioneirismo e de futuro um tanto incerto, representava um risco considerável, refletindo na taxa de atratividade dos projetos e consequentemente, na taxa de remuneração requerida pelos investidores.

Hoje em dia o Programa de Concessão de Rodovias no Brasil já está maduro e bem avançado. Já foram licitados em torno de 60 contratos, o programa federal de concessões de rodovias já está em sua 3ª. Etapa e há contratos que já se encerraram e outros que estão há poucos meses do seu término. Nestes quase 20 anos de concessão, os Poderes Concedentes, as empresas que administram concessionárias, os tribunais de justiça e a sociedade civil em geral acumularam conhecimento e experiência em concessão de rodovias.

Portanto, o cenário atual oferece maior segurança quanto ao marco regulatório, o que reflete também na redução de riscos e redução das tarifas ofertadas aos usuários.

Diferentes critérios escolha do vencedor das licitações

Há diferenças importantes entre os diversos modelos de concessões de rodovias da década de 1990 e das concessões licitadas nos últimos 7 anos: nas licitações realizadas desde 2007, o modelo de escolha da proposta vencedora da licitação foi o de menor oferta de tarifa de pedágio, beneficiando assim o usuário da rodovia.

Porém, na década de 1990, os critérios para definição do vencedor da licitação eram diversos: nas primeiras concessões federais, o critério de escolha foi o de menor tarifa ofertada; nas

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 547

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 546

concessões estaduais de São Paulo, foi a maior oferta de outorga (valor pago pela concessionária ao Poder
Concedente pelo direito à exploração das rodovias); nos estados do Paraná e do Rio Grande do Sul, a melhor oferta era aquela que oferecia a maior quantidade de trechos rodoviários adicionais à malha principal.

Conclui-se que nas concessões recentes o critério de escolha do vencedor da licitação privilegia a menor tarifa, enquanto na década de 1990, foram adotados outros modelos que não propiciavam a modicidade da tarifa, mas sim, a maior oferta de serviços.

Parcela de Obras assumidas pelo Governo Federal

Ao investigarmos a citação do Sr. Nelson Leal Junior, atual diretor do DER do Paraná, em que destaca parcela de obras das rodovias concedidas assumidas pelo Governo Federal, constatamos que de fato, há o subsídio oferecido pelo Governo Federal nas licitações de concessões realizadas recentemente em que parte importante das obras foi absorvida pelo Poder Concedente, diminuindo-se assim, os encargos da concessão. Como consequência, a receita ofertada será menor, refletindo diretamente na redução tarifa de pedágio final ofertada.

Em pesquisa realizada no sítio eletrônico da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), ao analisarmos exemplos de licitações recentes, realizadas em 2013, constata-se que houve sim uma parcela de obras de duplicações absorvidas pelo DNIT, por meio do Programa Federal de Aceleração do Crescimento, conforme quadros abaixo:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 546

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 547

FLS

OBRAS DE DUPLICAÇÃO - LOTE 7 - BR-163

	Extensão (km)	Duplicações DNIT (%)	Obras Duplicação* (R$ milhões)
Duplicação a cargo da Concessionária	453,6		R$ 1.378,95
Duplicação a cargo do DNIT	281,1	38%	R$ 854,55
Duplicação existente	113,9		
Pista Simples	2,3		
Extensão total	850,9		

OBRAS DE DUPLICAÇÃO - LOTE 2 - BR-262

	Extensão (km)	Duplicações DNIT (%)	Obras Duplicação* (R$ milhões)
Duplicação a cargo da Concessionária	188,8		R$ 706,74
Duplicação a cargo do DNIT	180,5	49%	R$ 675,67
Duplicação existente	0		
Pista Simples	6,3		
Extensão total	375,6		

*Valores corrigidos para DEZ.2013 pelo IPCA.

Nota-se que parcelas representativas de até 50% das obras de duplicação - de modo geral as obras mais impactantes em um contrato de concessão - estão sendo retiradas do projeto e supridas pelo Governo Federal. Os valores envolvidos são também bastante representativos, aproximando-se de R$ 1 bilhão de reais em apenas um dos lotes licitados.

O subsídio oferecido através da absorção de importantes obras realizadas logo no início da concessão diminui de modo impactante a necessidade de financiamento, otimiza o fluxo de caixa do projeto e contribui de maneira significativa para diminuição da tarifa final ofertada ao usuário da rodovia.

Subsídio por meio de linha de Financiamento com o BNDES:

Nas licitações de concessões federais realizadas em 2013, o Governo Federal oferece um importante subsídio em forma de linha de

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 549

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 548

FLS.

crédito especial oferecida pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), com as seguintes características:

- cobertura de até 70% do valor das obras;
- periodo de carência de 5 anos;
- prazo de amortização até o final da concessão (25 anos);
- juros iguais à TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo) + 2% ao ano.

Para fins elucidativos, apresentamos uma simples simulação de financiamento considerando-se apenas os investimentos a serem realizados nos primeiros 5 anos da concessão do Lote 7 da BR-163, licitação realizada em NOV.2013. Para tal estudo foram utilizados os valores da taxas SELIC e TJLP divulgadas para DEZ.2013, pelo Banco Central do Brasil e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), deflacionadas pela variação do IPCA nos últimos 12 meses:

Valores em R$ milhões, BASE REAIS.2012

CENÁRIO TJLP + 2%	Juros Reais	Total	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10		Ano 24	Ano 25
Investimentos Lote 7		2.895	492	354	524	710	816								
70% Investimentos Lote 7		2.026	345	247	367	497	571								
Saldo Dívida			345	596	969	1.477	2.064	1.260	1.857	1.754	1.651	1.548		103	0
Juros (TJLP + 2% - IPCA)	1,10% aa	275	4	7	11	16	22	22	20	19	18	17		1	0
Pagamentos Anuais (SAC)		-2.302						-128	-125	-121	-122	-121		-105	-104

CENÁRIO SELIC	Juros Reais	Total	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10		Ano 24	Ano 25
Investimentos Lote 7		2.895	492	354	524	710	816								
70% Investimentos Lote 7		2.026	345	247	367	497	571								
Saldo Dívida			345	596	996	1.512	2.163	2.055	1.947	1.835	1.721	1.607		106	0
Juros (SELIC - IPCA)	3,33% aa	1.030	14	24	39	60	85	81	77	72	68	61		4	0
Pagamentos Anuais (SAC)		-3.057						-193	-199	-135	-189	-176		-117	112

Subsídio Total	754,9
Diminuição Encargos Financiamento	71%

Com base nessas informações, constata-se que:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 550
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 549

- Os juros ofertados pelo BNDES são irrisórios, muito abaixo dos juros praticados pelo mercado e até mesmo dos juros pagos pelo Governo Federal nos títulos de longo prazo: o Governo toma recursos com juros da Taxa SELIC, maiores que TJLP + 2% e emprega parte deste montante em financiamentos subsidiados pelo BNDES;
- Na simulação efetuada, apenas para uma parte dos investimentos da concessão citada, o subsidio oferecido pelo governo é de R$ 750 milhões, representando uma diminuição de pelo menos 73% nos encargos de financiamento;
- Como o montante de investimentos totais previstos para o lote 7 é de R$ 4,6 bilhões (mais de 50% acima dos valores do estudo acima apresentado), conclui-se que o subsidio oferecido pelo Governo Federal é seguramente acima de R$ 1 bilhão.

Prazo da concessão:

Constata-se que há diferença entre os prazos de concessão dos diferentes modelos comparados: nas concessões federais da 3ª Etapa, referente às concessões licitadas em 2013, o prazo total é de 30 anos, portanto 20% maior que o prazo das concessões estaduais do Paraná.

A extensão maior do prazo proporciona um fluxo de caixa mais longo com um maior período para apuração da receita, sem necessidade de acréscimo dos investimentos em Melhorias e Ampliação de Capacidade. Os 6 anos acrescentados ao final do contrato apresentarão um tráfego bem maior que no início do contrato, sendo significativo o impacto na receita total da concessão.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 554

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 550

No caso da lote 7 da 3ª. Etapa de Concessão Federal, referente à BR163 no estado de Mato Grosso, o tráfego dos últimos 6 anos representa um acréscimo de 26% no tráfego de arrecadação total da concessão, correspondendo a um acréscimo de receita total na mesma proporção.

No caso específico do lote 7, podemos simular o impacto dos últimos 6 anos de concessão em relação aos demais 24 anos: adotando-se a tarifa vencedora da licitação, R$ 2,638 por 100 km de rodovias (deságio de 52%), e multiplicarmos pelo tráfego previsto no Edital de licitação (Volume 2, Tomo I, Anexo 2B), obtemos uma receita adicional de R$ 4,8 bilhões em valores na base Maio de 2012, o equivale a 26,3% de acréscimo.

Portanto, conclui-se que com o acréscimo de 6 anos no prazo de concessão, a receita será incrementada em torno de 26%, o que propiciará o equivalente à redução da tarifária de mais de 20%, em benefício ao usuário final.

Volume de Tráfego:

Outra questão de relevância a ser analisada em diferentes modelos de concessão, especialmente em épocas tão distintas, é o volume de tráfego que passa pelas rodovias concedidas.

É evidente que o Brasil cresceu nas últimas décadas: a população aumentou, o número de veículos aumentou, bem como houve o crescimento de toda a economia. Todos esses fatores afetam diretamente o tráfego de nossas rodovias. Para citar apenas um exemplo destes crescimentos, constata-se que a nossa frota de veículos cresceu, entre 1998 e 2013, de 24,3 milhões para 80,2 milhões de unidades, ou seja, um incremento de 330% (conforme dados disponíveis no sítio eletrônico do DENATRAN).

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 550

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 551

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

De posse dos dados constantes no edital de umas das mais recentes licitações de concessões de rodovias, referente ao Lote 7 de Concessões Federais da 3ª. Etapa, podemos compará-los com dados constantes no estudo de viabilidade realizado pelo consórcio Cógito-Engefoto, para as concessões do Paraná. Assim, chegamos ao seguinte quadro comparativo:

Tráfego Pedagiado em Eixos Equivalentes (VDMAeq)

	Lote 6 -BR-163 (A)	Anel Integração	Anel Integração Proporcional (B)	Diferença (A) / (B)
Extensão Total (km)	850,9	2.495,0		
Tráfego Primeiro Ano	202.583	327.920	111.834	181%
Tráfego Último Ano	377.304	620.581	211.642	178%

VDMAeq: Volume Diário Medio Anual em eixos-equivalentes

Ao compararmos o tráfego inicial previsto nos editais das licitações do Paraná com o tráfego inicial do Lote 7 de Concessões Federais da 3ª. Etapa, dividindo os valores pela extensão dos trechos, a fim de se manter uma proporção, chegamos a um tráfego em torno de 80% maior para o Lote 7 do que aquele previsto para o Anel de Integração do Paraná, apenas analisando o primeiro ano de concessão. Ao compararmos o último ano de concessão entre as 2 concessões, obtemos um tráfego em torno de 78% maior para o Lote 7.

Se adotarmos uma a taxa média de 80% de acréscimo de tráfego entre os dois modelos de concessão, através de proporção matemática, podemos constatar que a receita tarifária poderá representar uma redução de 45% a favor do modelo de concessão federal.

Conclusão

Por meio das análises anteriormente apresentadas, constatamos que são várias as diferenças entre os modelos de concessão de

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 553

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 552

rodovias do Anel de Integração do Paraná e as recentes concessões federais, destacando-se: Ambiente Econômico, Risco Regulatório, critérios de escolha do vencedor das licitações, obras assumidas pelo Governo Federal, subsídio do BNDES, prazo da concessão e volume de tráfego. Tais diferenças propiciaram tarifas de pedágio expressivamente menores nas recentes concessões federais do que aquelas referentes ao Programa de Concessão do Paraná. As tarifas das concessões federais recentes são também menores que as tarifas da 1ª. Etapa de Concessões Federais, representando uma redução da ordem de 70%, comprovando as enormes diferenças entre os diferentes Programas de Concessões.

Em que pese as tarifas de pedágio do Estado do Paraná serem superiores às concessões federais, constata-se não ser possível uma comparação direta entre as tarifas por Km praticadas no Anel de Integração do Paraná e as tarifas oferecidas nas licitações federais recentes.

4.18. A questão da Taxa Interna de Retorno dos contratos

A Taxa Interna de Retorno (TIR) é o parâmetro básico utilizado para o cálculo do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Porém, por se tratar de tema controverso e complexo, será tratado a seguir.

Abaixo, extraímos alguns trechos colhidos das notas taquigráficas das sessões ordinárias desta CPI que tentam explicar o que é a TIR.

Trechos da 8ª. Reunião Ordinária:

> *SR. JULIO CESAR ZEM CARDOZO: Vou tentar explicar de maneira bastante objetiva a questão da TIR do acionista e da*

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 554

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 553

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

TIR do projeto. Quando foram baixados os atos unilaterais em 1998, com a redução da tarifa, criou-se uma discussão muito grande com relação a quebra da financiabilidade dos contratos. Havia nos contratos a previsão de uma série de obras, cujos recursos deveriam advir de financiamentos, financiamentos de longo prazo, cuja garantia, era, em sua grande parte, a própria arrecadação das concessionárias. Quando houve a redução da tarifa, as concessionárias tiveram, segundo alegação delas, dificuldade em alavancar esses recursos a longo prazo, tiveram que optar por empréstimos de curto prazo, com taxas maiores, o que geraria a quebra da financiabilidade dos contratos. Por isso, alegam as concessionárias que deveria ser considerada, nos contratos, a TIR do acionista, que prevê, dentro do seu fluxo de caixa, a incorporação dos ônus e dos encargos financeiros desses financiamentos. Nós, Estado, defendemos que, pela matriz de risco, esse risco dos encargos dos financiamentos, é das concessionárias. Aí criou-se essa grande discussão, que é uma das coisas que está sendo analisada por esse estudo da FIA. Vai determinar se houve, realmente, essa quebra de financiabilidade, em que proporção isso foi feito e se a incorporação dessa TIR do acionista nos aditivos de 2002 e 2000 foi adequada."

"DR. JULIO CÉSAR ZEM CARDOZO: Bom, Deputado, me parece que para se ter uma conclusão adequada, como já me referi, é preciso que se tenham cumpridos esses estudos técnicos. Com relação a uma série de questionamentos que o senhor fez, essa questão da TIR com alavancagem, sem alavancagem, é o objeto exatamente dessa Ação 7.929, na qual não houve nenhuma alteração na sua linha de condução ou na argumentação inicial da ação, ela continua intacta como foi proposta e discutindo exatamente essas questões levantadas pelo relatório Tribunal de Contas mencionadas pelo senhor. Apenas não há uma conclusão se o Estado tem razão na sua perspectiva ou não."

Trecho extraído da 10ª. Reunião Ordinária:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 553

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 554

" SRA. VERA BEZNOS: Só para concluir essa questão da taxa interna. E isso é o custo de oportunidade. Então, quando falamos desse estudo que foi feito pela Secretaria para a definição da TIR, ela vê efetivamente qual a taxa que atraía o empreendedor para esse negócio. E isso significa, como na nossa vida: pegamos dinheiro emprestado ou você vai aplicar o dinheiro, melhor dizendo, que aqui no caso é um caso mais de aplicação, posso aplicar na poupança que tenho um rendimento certo e seguro e isento de qualquer tipo de risco, mas me dá uma remuneração mais baixa; posso aplicar em vários outros tipos de investimentos ou inversões que vão me dar remunerações maiores, mas riscos maiores. Então, se for para um título, se for para Bolsa, posso ter uma remuneração maior, mas posso ter menor também, não é? O nível de risco é maior. Então, a Taxa Interna de Retorno, na verdade, resume isso. É o custo de oportunidade daquele negócio comparado a outros tipos de investimento no mercado, no momento. A Folha de São Paulo da semana passada, mostrou uma reportagem onde o empresário brasileiro está com aversão ao Risco-Brasil, novamente, em função justamente de que o risco está cada vez mais aumentando ao invés de diminuir. Significa dizer que prefiro investir em outro país - e isso no Brasil também acontece de um Estado para outro. Tivemos, semana passada, também, a exemplo da concessão no Espírito Santo que deu vazia por motivos, vamos dizer assim, de instabilidade regulatória no Estado do Espírito Santo - uma das razões. Então, essa TIR reflete isso: uma remuneração vinculada a um patamar de risco."

Trecho extraído da 13ª. Reunião Ordinária:

"SR. ANTÔNIO JOSÉ CORREIA RIBAS: ... Os investimentos foram postergados em grande parte, por conta dessa questão da TIR. Quando mais longo, do valor presente, você leva um investimento, ao trazê-lo ao valor presente, você diminui valor. Então, foi uma maneira encontrada de não retirar investimentos, mas postergar em muitos investimentos e retirar muitos investimentos. Pedi para fazer umas projeções que acho interessantes. Imaginem que TIR não é lucro da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 556

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 555

concessionária; TIR é um custo de financiamento que a área privada está cobrando do usuário para fazer determinado investimento. Essa é a definição mais próxima da TIR, tendo a concessionária mais - um exemplo meio forçado - como um banco e menos como executora de obras. Tem cinco lotes aí para dar uma olhada. O que era a famosa TIR alavancada para cada uma delas. E o azul é a Selic momentânea de 1999, de 1997 para cá. No momento que foram feitos os contratos, as Selics estavam mais elevadas que a TIR, houve uma queda em 2002. Em 2003, pelo recrudescimento da inflação, houve um aumento, depois uma queda contínua da Selic. E o valor compactuado lá no contrato é aquela linha vermelha. O que mostra apenas o seguinte, quem investiu na concessão, quem se dispôs a ser um concessionário fez uma aposta. Uma aposta na economia. Pegou o momento ruim para pegar o momento bom."

Também transcrevemos os esclarecimentos encaminhados pela ABCR sobre o assunto:

"Excelentíssimo Sr. Presidente,

Em atenção às constantes dúvidas suscitadas acerca do parâmetro de rentabilidade das concessões de rodovia, dúvidas estas que ocorrem nas sessões da Comissão Parlamentar de Inquérito em andamento na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, gostaríamos de contribuir com alguns esclarecimentos para o pleno entendimento do tema por todos aqueles que desejam compreender o modelo de concessão de infraestrutura:

1. A Taxa Interna de Retorno (TIR) é um dos parâmetros utilizados pelos investidores no processo de tomada de decisão quando se analisa um projeto de infraestrutura. Esse fato se verifica tanto no Brasil quanto no resto do mundo;

2. Além da TIR, é comum que o investidor também considere o VPL (Valor Presente Líquido) e o Payback, ou seja, o tempo decorrido entre o investimento inicial e o momento no qual todo o capital investido é recuperado;

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 557

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 556

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

3. A TIR é a expectativa de ganho que o investidor projeta no futuro, considerando todas as incertezas e variáveis de um negócio (risco de tráfego, risco de operação, risco de preços dos insumos, risco regulatório, cenários econômicos etc.);

4. Os investidores calculam a TIR do projeto considerando uma série de projeções futuras (ex: receita esperada, custos estimados, investimentos previstos etc.), baseando-se em premissas que não são liquidas e certas. E essas projeções podem se frustrar em função de incertezas e crises econômicas;

5. Por exemplo, desde o inicio do programa de concessões no Brasil, já passamos pela crise cambial do México em 1994-1995, crise do Leste Asiático em 1997-1998, crise da Rússia em 1998, crise cambial do Brasil em 1999, crise Argentina em 2001-2002, e a crise financeira de 2008-2013;

6. Certamente nenhuma dessas crises foi imaginada pelos investidores do programa de concessão de rodovias do Paraná em meados da década de 1990, quando se iniciaram os estudos técnicos e de viabilidade econômica;

7. Apesar da naturalidade no fato de um investidor estimar a TIR a cada momento econômico e a cada novo projeto analisado, a TIR pode ser entendida como o somatório dos riscos incorridos em um projeto, começando com os riscos soberano (Brasil), passando pelo risco operacional, risco de demanda (tráfego), risco dos preços unitários dos insumos e até riscos de projetos no caso de contratação grenfield, conforme evidenciado abaixo:

8. Para se calcular a TIR, é preciso projetar um fluxo de caixa do projeto com todos os seus elementos, ou seja, receita, custos, investimentos, depreciação, impostos etc. Somente dessa maneira, o investidor pode projetar quanto faltará ou restará após todos os pagamentos dos compromissos assumidos terem sido feitos;

9. No exemplo hipotético abaixo, temos um projeto com as seguintes características:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 558

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 557

1. Fluxo Original Desalavancado			Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
Receita			4.000	4.050	4.100	4.150	4.200	4.250	4.300	4.350	4.400	4.450
(-) Custos			-1.200	-1.215	-1.230	-1.245	-1.260	-1.275	-1.290	-1.305	-1.320	-1.335
(-) Depreciação				-555	-944	-1.230	-1.563	-1.953	-2.211	-2.547	-3.047	-4.047
(=) Lucro bruto			2.800	2.281	1.926	1.675	1.377	1.022	797	498	33	-232
(-) IR		34%	-952	-213	-655	-570	-468	-344	-271	-187	-11	0
(=) Lucro Líquido			1.848	1.578	1.271	1.105	908	686	526	329	22	-532
(+) Depreciação			0	555	944	1.230	1.563	1.953	2.211	2.547	3.047	4.047
( ) Investimentos		TIR	-4.000	-4.000	-2.000	-2.000	-3.000	-3.000	-1.000	-1.000	-1.000	-500
(=) Fluxo de Caixa Projeto		17,25%	-2.152	-1.978	-215	336	472	1.638	1.739	1.876	2.069	2.615

10. A TIR é simplesmente a taxa que iguala, no presente (ano 1), as saídas e entradas no Fluxo de Caixa durante todo o projeto. Assim, no caso acima, a TIR esperada para o projeto é de 17,25% aa e desalavancada, ou seja, não considera financiamento com terceiros;

11. No exemplo acima, os investidores assumem toda a necessidade de aportar dinheiro para os investimentos. No entanto, é comum recorrer aos bancos, pois o custo do capital próprio (investidor) é mais caro que o do capital de terceiros (bancos), pois o risco maior é sempre do investidor;

12. O exemplo 2 abaixo reproduz o mesmo projeto hipotético, porém, considera que 40% das necessidades de investimento serão obtidas junto aos bancos (custo mais barato);

2. Fluxo Original Alavancado												
Receita			4.000	4.050	4.100	4.150	4.200	4.250	4.300	4.350	4.400	4.450
(-) Custos			-1.200	-1.215	-1.230	-1.245	-1.260	-1.275	-1.290	-1.305	-1.320	-1.335
(-) Depreciação				-555	-944	-1.230	-1.563	-1.953	-2.211	-2.547	-3.047	-4.047
(=) Lucro bruto			2.800	2.391	1.926	1.675	1.377	1.022	797	498	33	-232
(-) Juros Financiamento		15%	-240	-480	-420	-360	-300	-240	-180	-120	-60	0
(=) Lucro após Juros			2.560	1.911	1.506	1.315	1.077	782	617	378	21	-232
(-) IR		34%	870	650	512	447	366	266	210	129	0	0
(=) Lucro Líquido			1.690	1.261	994	868	710	509	407	249	21	-232
(+) Depreciação			0	444	946	1.230	1.563	1.953	2.211	2.547	3.047	4.047
( ) Investimentos			-4.000	-4.000	-2.000	-2.000	-3.000	-3.000	-1.000	-1.000	-1.000	-500
(+) Desembolso Financ.		40%	1.600	1.600								
(-) Amortização Financ.		TIR			-427	-480	-539	-606	-680	-764	-858	-964
(=) Fl.Caixa Proj.Alav.		22,01%	-710	-695	-453	-382	-266	856	938	1.032	1.210	2.351

13. A TIR esperada para o projeto é de 22,01% aa com alavancagem. A TIR alavancada é sempre maior que a TIR desalavancada. Quanto maior for a participação do capital de terceiros e quanto menor for o custo desse financiamento, maior será a TIR alavancada em relação à TIR desalavancada, pelo simples fato que os riscos incorridos pelo investidor são maiores que o risco tomado pelo financiador;

14. O investidor calcula tanto a TIR desalavancada quanto a alavancada. No entanto, o risco de financiamento é sempre do investidor, ou seja, caso não consiga o dinheiro, terá que colocar capital próprio;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 559

FLS
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 558

15. A TIR de um projeto, alavancada ou desalavancada, só será efetivamente conhecida no último dia do projeto, quando o investidor poderá avaliar qual foi o real fluxo de caixa do projeto;

16. Assim, a TIR não uma "taxa de lucro prefixada", como pode ser erroneamente entendida, simplesmente pelo fato que nenhum projeto pode contar com a cobertura dos riscos de tráfego, risco de operação, risco de preços dos insumos, financeiro etc. Esses riscos são naturalmente incorridos pelos investidores.

Demais disso, a ora signatária coloca-se à inteira disposição dessa CPI, a fim de colaborar ativamente em seus trabalhos, sempre com a necessária transparência e agilidade."

Desta forma, visto o atual momento da economia e tendo em vista que diversas obras não foram iniciadas e, pelo contrário, foram postergadas para o final do contrato, recomenda -se que o Governo do Estado adote as medidas necessárias para a retomada das obras.

Qualquer novo empréstimo que as concessionárias contraiam para iniciar novas obras - de acordo com o termo aditivo de 2002, ainda restam muitas obras a serem feitas - será regulado pelo atual momento da economia. Além disso, para os novos investimentos deverá ser observado a adoção do fluxo de caixa marginal, nos termos adotados pelo TCU em processo referente aos primeiros lotes de concessão federal e cuja metodologia já foi incorporada pelo ente responsável pela regulação das rodovias federais, qual seja, ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.

4.19. A questão da CPMF

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 560

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 559

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

As alterações feitas através dos termos aditivos de 2.002 que modificaram o PER, o PROJETO BÁSICO, a ESTRTURA TARIFÁRIA e a PROPOSTA COMERCIAL previstas nos Contratos Originais, alterados pelos termos aditivos de 2.000, consistiam basicamente na reestruturação dos investimentos previstos no contrato originário e nos termos aditivos de 2.000, bem como na alteração do cronograma de obras e investimentos, com o remanejamento dos prazos para início e término de obras.

Para tanto, as concessionárias dos 6 lotes justificaram que as ações acima elencadas foram motivadas pelo restabelecimento do equilíbrio-econômico financeiro do contrato de concessão, tendo como um dos motivos a ***"a incidência dos tributos que passaram a repercutir sobre a concessão, os quais oneraram a Concessionária, especialmente as variações ocorridas no ISS, COFINS, PIS, CPMF e Contribuição Social Sobre o Lucro, havidas*** desde *a assinatura original do CONTRATO DE CONCESSÃO até o presente momento".* (grifo nosso) Clausula V.1.a do aditivo 34/02 de 2002 - LOTE 1 - Clausula V.1.a do aditivo 87/02 de 2002 - LOTE 3 – Clausula VI.1.a do aditivo 86/02 de 2002 - LOTE 4 - Clausula V. I.a do aditivo 33/ 02 de 2002 - LOTE 5 - Clausula VI.1.a do aditivo 104/02 de 2002 - LOTE 6.

Assim, como demonstrado nas cláusulas supra citadas, as Concessionárias e o Governo do Estado utilizaram-se da incidência e do aumento da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira - CPMF - para restaurar o equilíbrioeconômico financeiro do contrato de concessão.

A CPMF (Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira) foi uma cobrança que incidiu sobre todas as movimentações

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 561

FLS. DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 560

bancárias, exceto nas negociações de ações na Bolsa, saques de aposentadorias, seguro-desemprego, salários e transferências entre contas-correntes de mesma titularidade.

Inicialmente, foi aprovada em 1993 e passou a vigorar no ano seguinte com o nome de IPMF (Imposto Provisório sobre Movimentação Financeira). Nessa época, a alíquota era de 0,25% e sua cobrança durou até dezembro de 1994 quando, como já estava previsto, o imposto foi extinto.

Dois anos depois, em 1996, foi aprovada a Emenda Constitucional nº. 12, em 16 de agosto de 1996, que incluiu o art. 74 no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) que outorgava competência à União para instituir a Contribuição Provisória sobre Movimentação ou Transmissão de Valores e de Créditos e Direitos de Natureza Financeira (CPMF).

Diante da referida emenda, o governo voltou a discutir o assunto, com objetivo de direcionar a arrecadação desse tributo para a área da saúde. Assim, em 24 de outubro de 1996 foi sancionada a Lei nº. 9.311, que instituiu a CPMF e passou a vigorar em 1997 com alíquota de 0,2%. A referida Lei considerava como movimentação ou transmissão de valores e de créditos e direitos de natureza financeira qualquer operação liquidada ou lançamento realizado pelas entidades referidas no seu art. 2º, que representem circulação escritural ou física de moeda e de que resulte ou não transferência de titularidade dos mesmos valores, créditos e direitos.

A CPMF deveria incidir sobre os fatos geradores

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 560

PLS
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 561

deixou de ser feita a partir do dia 1° de janeiro de 2008. Durante esse período, as concessionárias trabalharam com um desequilíbrio econômico- financeiro do contrato de 0,38% em seu favor. Foram mais de 6 (seis) anos trabalhando com uma realidade que deixou de existir no ano de 2.007.

Diante do exposto, recomenda-se que o Governo do Estado e as Concessionárias procedam ao restabelecimento do equilíbrio-econômico financeiro do contrato de concessão em favor dos usuários, em virtude da não incidência da CPMF desde 2.007.
Observe-se, ainda, que outros desequilíbrios que possam existir a favor das Concessionárias devem ser considerados no restabelecimento do equilíbrio econômico financeiro dos contratos.

4.20. A questão do acordo de suspensão da tramitação das medidas judiciais entre o Estado do Paraná e as Concessionárias

Desde o ano de 2011, o governo estadual e as concessionárias decidiram suspender as ações que tramitam na Justiça, com o argumento de que seria necessário um clima amistoso para negociar acordos sobre o pedágio no Paraná.

Dentre o objeto das ações existem vários pedidos de indenização por reajustes que não foram autorizados de maneira tempestiva, por prejuízos com invasões nas praças de pedágio ou isenções não previstas em contrato. No entanto, existem processos que tratam da caducidade dos contratos, da tentativa de encampação das empresas e da anulação de aditivos contratuais.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 563

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 562

FLS.

verificados no período de tempo correspondente a treze meses, contados após decorridos noventa dias da data da publicação da lei que a instituiu (art. 20 da Lei nº 9.311, de 1996). Contudo, este dispositivo legal foi alterado pela Lei nº 9.539, de 12 de dezembro de 1997, art. 1º, que dispôs sobre a incidência relativamente aos fatos geradores ocorridos no prazo de 24 meses, contados a partir de 23 de janeiro de 1997.

No entanto, em junho de 1999, através da Emenda Constitucional n o 21, de 18 de março de 1999, a CPMF foi prorrogada para o período de 17 de junho de 1999 a 17 de junho de 2002, sendo que a alíquota passou a ser de 0,38%. Em 2001, a alíquota caiu para 0,3%, mas, em março do mesmo ano, voltou a ser fixada em 0,38%. Em 2002, através da Emenda Constitucional nº. 37, de 28 de maio de 2002, foi determinado que a CPMF fosse cobrada até 31 de dezembro de 2004, o que ocorreu novamente em 2004, por meio da Emenda Constitucional nº 42, que prorrogou o prazo de incidência da CPMF até 31 de dezembro de 2007.

Porém, em 31 de dezembro de 2007, a CPMF deixou de existir, visto que a matéria não foi aprovada pelo Congresso nacional. Deste modo, a cobrança de 0,38% relativa à contribuição deixou de ser feita a partir do dia 1º de janeiro de 2008.

Sendo assim, uma vez que uma das causas que oneraram as concessionárias deixou de existir, qual seja, a incidência de tributos que passaram a repercutir sobre a concessão, especialmente a CPMF, com alíquota de 0,38%, nada mais justo que o contrato seja reequilibrado em favor do usuário.

Ainda, não se pode olvidar que a cobrança da CPMF

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 564

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 563

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Inicialmente, a suspensão valeria por 180 dias e, no fim do prazo, findada as negociações, as partes deveriam decidir se transigiam ou se retomavam os processos.

Desde o acordo de suspensão dos processos, passaram-se quase 3 anos e, até o presente momento, nem as partes entraram num acordo e nem os processos foram retomados.

Durante as reuniões ordinárias da Comissão Parlamentar de Inquérito, por diversas vezes foi suscitado por representantes do Governo e das Concessionárias que até o final de 2013 os acordos poderiam ser finalizados, sem, no entanto, isso realmente se concretizar.

Desta feita, não havendo um entendimento entre as partes, visto que se passaram quase 3 anos - tempo suficiente para um entendimento entre as partes - desde a suspensão dos processos e ainda não foi firmado nenhum acordo, nada mais resta que a retomada das ações judiciais do Governo do Estado em face das Concessionárias.

Insta salientar que ainda estão pendentes de julgamento as ações que tratam sobre a nulidade dos termos aditivos de 2000 e de 2002. Frise-se que os termos aditivos firmados entre Poder Concedente e concessionárias foram altamente prejudiciais ao estado do Paraná, motivo pelo qual se deve retomar as ações pendentes.

Assim sendo, em não sendo possível acordo entre as Concessionárias e Poder Concedente recomenda-se ao Governo do Estado do Paraná que retome todas as ações judiciais que foram

DIRETORIA LEGISLATIVA 565 Pag 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 564

inicialmente movidas em face das Concessionárias de Rodovia do Estado.

4.21. Alterações do Programa de Exploração de Rodovias (PER) através de atos administrativos

As alterações feitas através dos termos aditivos de 2.000 e 2.002, que modificaram o PER, o PROJETO BÁSICO, a ESTRUTURA TARIFÁRIA e a PROPOSTA COMERCIAL previstas nos Contratos originais, não foram as únicas mudanças ocorridas. Além da famigerada Ata 17 que, através de decisão judicial, modificou substancialmente o Lote 03 - Rodovia das Cataratas S/ A - Ecocataratas, diversos outros atos administrativos editaram o Programa de Estradas e Rodagem - PER.

Ao arrepio do que dispõe a legislação aplicável, nenhum desses atos foi publicado, vindo de encontro ao que dispõe a Constituição da República, em seu art. 37, que consagrou o princípio da publicidade na administração pública.

Ainda, as alterações realizadas são quase sempre em benefício das concessionárias, vez que indicam trocas de obras, postergando as mais caras e antecipando obras mais baratas; e, ainda, suprimem investimentos. Quando se tratam de modificações que acrescentaram investimentos, todas são seguidas de degraus tarifários. Em outras palavras, as obras acrescidas estão sendo pagas pela população através de aumento na tarifa de pedágio.

Cumpre ressaltar que a UNIÃO celebrou os

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 566

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 565

instrumentos de convênio 2, 3, 4, 5, 6 e 7, em 1996, com o Estado do Paraná, a quem delegou a administração e a exploração de trechos de rodovias federais e, desta forma, qualquer mudança que modifique substancialmente o PER necessita OBRIGATORIAMENTE a anuência da UNIÃO, conforme dispõe os termos de convênio suso citados e a legislação aplicável.

Desta forma, tendo em vista as modificações nos cronogramas de obra sem a devida publicação, conforme dispõe a Constituição da República e legislação infraconstitucional, recomenda-se a apuração pelas instituições competentes, para que estas identifiquem os atos emanados pelo DER e responsabilizem o agente público competente, conforme dispõe o art. 11 e seguintes da Lei 8429/92.

Recomenda-se que o DER/PR elenque todas as modificações efetuadas no Programa de Exploração de Rodovias, publique-as em Diário Oficial em no máximo 45 dias e comunique a Assembleia Legislativa. Finalmente, que o DER/PR dê celeridade na lavratura e devida formalização de todos os atos administrativos que estão pendentes de consolidação aos contratos de concessão, se abstendo de promover novas alterações por meio de atos adminsitrativos sem a devida publicidade que exige a Administração Pública direta e indireta.

4.22. Projeto de Lei a ser proposto

Desde o início das reuniões desta Comissão Parlamentar de Inquérito, muito foi falado acerca dos termos aditivos firmados aos contratos de concessão, bem como sua eventual prorrogação.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 567

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 566

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

O histórico dos contratos de concessão de rodovias do Estado do Paraná e as manifestações de populares mostraram que os termos aditivos firmados entre o Poder Concedente e a Concessionária nem sempre vieram de encontro ao que a população almejava.

Frise-se que os termos aditivos firmados nos anos de 2000 e 2002 foram assinados pelo poder concedente, ou seja, entre representantes do Poder Executivo e às Concessionárias de rodovias. Em nenhum momento a discussão foi trazida ao plenário da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, legitima representante da população do Estado.

Ainda, outra matéria exaustivamente tratada nesta comissão foi no que tange à prorrogação dos contratos de concessão.

Cumpre ressaltar que alguns membros da comissão posicionaram-se contrários a prorrogação dos contratos ulteriormente firmados, pois uma nova licitação para a concessão dos trechos de rodovias seria benéfica.

Sendo assim, para que novos processos de concessões e prorrogações de contratos, bem como a modificação destes, tenham uma discussão mais aprofundada, esta Comissão Parlamentar de Inquérito propõe o presente projeto de Lei que objetiva alterar a Lei Complementar 76/95, que versa sobre as concessões permissões de serviços públicos no Estado do Paraná.

Primeiramente, no art. 1° da LC 76/95, faz-se apenas a inclusão do inciso VIII, adequando a Lei Complementar e acrescentando as rodovias delegadas pela União aos municipios ou ao Estado do Paraná.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 508 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 567

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.

No parágrafo único do art. 15 da Lei Complementar, o termo "concessão de serviço público precedida da execução de obra pública" é acrescentado, vez que a Lei era silente neste sentido. Importante frisar que o modelo de concessão de rodovia pedagiada no Estado do Paraná é sob a forma de "concessão de serviço público precedida da execução de obra pública" e, uma vez que o art. 15 não mencionava esse tipo de concessão, não seria necessária a autorização legislativa para estes casos. Desta forma, agora toda e qualquer concessão será precedida de autorização do Poder Legislativo.

Quanto a inclusão do parágrafo 4° ao art. 24 da LC 76/95, que prevê que "a formalização de termos aditivos aos contratos de concessão já firmados entre o Poder concedente e o concessionário, bem como a prorrogação destes contratos de concessão, dependerão de prévia autorização do Poder Legislativo", a justificativa se dá pelo simples fato de que sendo necessária a autorização legislativa para a concessão, igualmente necessária é a autorização para a prorrogação ou modificação destes contratos, vez que com a prorrogação destes, eles podem suprimir uma nova licitação que seria feita para nova concessão de serviço público.

Desta forma, toda e qualquer prorrogação de contrato de concessão, bem como seus respectivos aditivos contratuais, dependerão de autorização desta Casa legislativa, que irá debater e analisar a real necessidade da prorrogação e da continuidade do serviço prestado.

PROJETO DE LEICOMPLEMENTAR Nº / 2014

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 569

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 568

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS. CPI PEDÁGIO

Sumula: Altera a Lei Complementar nº. 76, de 21 de novembro de 1995 e adota outras providências .

Art. 1° Acrescenta o inciso VIII ao art. 1° da Lei Complementar nº. 76, de 21 de novembro de 1995, com a seguinte redação:

"Art. 1° As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão por esta Lei.

Parágrafo único. Sujeitam-se ao regime de concessão ou permissão, ou, quando for o caso, de autorização, os seguintes serviços e obras públicas:

(...)

VIII - a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais delegadas pela União aos municípios ou ao Estado do Paraná."

Art. 2° O parágrafo único do art. 15 da Lei Complementar nº. 76, de 21 de novembro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15. (...)

Paragrafo único. As licitações para concessão de serviços públicos, de obras públicas mediante leilão ou de serviço público precedida da execução de obra pública deverão ser precedidas

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 570

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 569

de autorização do Poder Legislativo, exceto àquelas promovidas pela Estrada de Ferro Paraná Oeste
Ltda."

Art. 3° Acrescenta o §4° ao art. 24 da Lei Complementar n°. 76, de 21 de novembro de 1995, com a seguinte redação:

"Art. 24. (...)
§ 4°. A formalização de termos aditivos aos contratos de concessão já firmados entre o Poder concedente e o concessionário, bem como a prorrogação destes contratos de concessão, dependerão de prévia autorização do Poder Legislativo."

Art. 4° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

4.23. A questão da efetividade da aplicação do Vale Pedágio

A questão da Lei do Vale Pedágio surgiu durante a oitiva realizada com o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Sr. Diumar Cunha Bueno, que para que os deputados desta CPI trabalhem no sentido de sugerir ao governo do Estado um acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) assuma a fiscalização do chamado Vale Pedágio. Bueno afirmou que "A lei existe, mas não temos fiscalização. Resultado é que continuamos a

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 571

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 570
FLS.

pagar o pedágio integral e isso dificulta o transporte da categoria", disse Bueno.

Segundo o Sr. Diumar Cunha Bueno:

> "(...) O pedágio é um custo adicional no transporte e não pode ser arcado por aquele que executa esse serviço, arcado simplesmente pelo caminhoneiro, o que se torna realmente muito alto - e começamos então a... Discutimos muito isso, foi discutido com várias entidades e caminhoneiros em nível nacional, e chegamos à conclusão de solicitar uma lei que isentasse o caminhoneiro desse custo do pedágio, como eu disse, para nós o entendimento do custo adicional no transporte.
>
> Então, com isso, foi instituída a Lei 10.209, dia 23 de março de 2001, o vale-pedágio. O vale-pedágio, que constitui o contratante do serviço de transporte fornecer ao caminhoneiro, na hora que fornece a sua nota fiscal, os ticket-pedágio para ele, referente à rodovia que ele passar e ele pagar, conseguir passar na rodovia sem custo algum porque, como eu disse antes, esse é um custo adicional, e para uma pessoa só ou uma empresa só pagar esse custo, realmente é inviável. Então, foi chegado ao entendimento que o custo do pedágio precisava ser diluído por toda sociedade ou por aqueles que consomem o produto que está sendo transportado. Então, caminhão que carrega 30 mil litros, 30 mil litros de lata de azeite ou de óleo, esse custo do pedágio no transporte dele deve ser dividido por todos eles e não apenas por aquele que está transportando.
>
> (...)
>
> O vale-pedágio é uma obrigatoriedade do contratante do serviço de transporte, fornecer ao transportador - quer seja autônomo, quer seja empresa - na execução de um serviço de transporte, junto com a nota fiscal, esse vale-pedágio se, no percurso que ele for percorrer, realmente existir pedágio, para que o transportador não tenha realmente custo nenhum sobre a questão do pedágio.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 570

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 571

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

(...)

Essa lei está em vigor. A grande luta nossa e que eu, na verdade, ao final, se for permitido, gostaria de apresentar três sugestões para esta Comissão, para a CPI, e uma delas é exatamente essa. Para resolvermos definitivamente e especificamente a questão dos transportadores autônomos, é o cumprimento da Lei do Vale-Pedágio que, infelizmente, no Paraná, esteve muito ausente do cumprimento e da obrigatoriedade dela. A Secretaria de Estado dos Transportes, através do DER, que foi inclusive oficiada por nós e solicitada pela ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres, que tem a obrigatoriedade de fiscalização do cumprimento dessa lei, e eu registro aqui inclusive que imputamos à Agência um Mandado de Segurança para que houvesse o cumprimento da lei, mas, infelizmente, não encontrou eco aqui no Estado por parte das autoridades para termos, pelo menos para essa categoria, esse problema do custo do pedágio solucionado.

Então, é aquilo que falamos: acho que assim, particularmente, a discussão da tarifa do pedágio, as obras e o conceito é uma obrigação de toda sociedade. A rodovia não é usada e esse custo não é refletido apenas na nossa categoria. Ela, realmente, tem a responsabilidade e lamentamos até, outros movimentos que participamos, muitas vezes você tem que obrigar ou conclamar outros setores, outras categorias a participarem, que quando estão passando ali, nem os protestos ajudaram nossa categoria. Então, ficamos basicamente com esta bandeira da discussão do pedágio e das soluções, tanto de tarifa como da melhoria das rodovias, basicamente quase que sozinhos. Felizmente, isso foi repercutindo e como disse, espero que agora, através desta CPI, sem as paixões políticas e de palanques eleitorais, realmente consigam trazer uma discussão mais eficiente, que realmente tragam benefícios para o Estado e para toda assistência social.

Para a categoria, especificamente, já é um entendimento nacional, a solução é exatamente o cumprimento do vale-pedágio. E que espero, Sr. Presidente e demais Deputados, que contemplem neste estudo, no apontamento que vocês farão depois, que realmente, para esta categoria, seja, no Estado, efetivamente, atendida esta questão. Então, só registrando, a Lei 10.209 de 23 de março de 2001 é uma Lei

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 573
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 572
FLS.
CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

> Federal, de obrigação para todo o embarque de transporte. Gostaria, Srs. Deputados, de ressaltar, em entendimento que temos, na avaliação que os senhores estão fazendo de todo o contrato e a execução, como disse, estamos há mais de dez anos de concessão e, infelizmente, lamento que isso já não tenha ocorrido por parte de outros legisladores, que durante este tempo passaram por aí e não tiveram oportunidade de promover esta discussão (...)".

De posse desta notícia, esta relatoria foi fazer um levantamento sobre o tema e, para fins de esclarecimento ao público, mostra-se importante fazer um breve histórico e apresentar esclarecimentos acerca da Lei do Vale Pedágio, conforme consulta ao sítio eletrônico da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

O Vale-Pedágio obrigatório foi instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e foi criado com objetivo de atender a uma das principais reivindicações dos caminhoneiros autônomos: a desoneração do transportador do pagamento do pedágio.

Por este dispositivo legal, os embarcadores ou equiparados, passaram a ser responsáveis pelo pagamento antecipado do pedágio e fornecimento do respectivo comprovante, ao transportador rodoviário.

Abaixo a transcrição do diploma legal, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001.

Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Faço saber que o PRESIDENTE DA REPÚBLICA adotou a Medida Provisória nº 2.107-12, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Jader Barbalho, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 574

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 573

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§ 1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, considera-se embarcador o proprietário originário da carga, contratante do serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 3º Equipara-se, ainda, ao embarcador:

I - o contratante do serviço de transporte rodoviário de carga que não seja o proprietário originário da carga;

II - a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte de carga prestado por transportador autônomo.

Art. 2º O valor do Vale-Pedágio não integra o valor do frete, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias.

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento comprobatório de embarque. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

Art. 3o A partir de 25 de outubro de 2002, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5o deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

570

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 575

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 574

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

§ 1º Quando o Vale-Pedágio obrigatório for expedido em modelo próprio, a aquisição, pelo embarcador, para fins de repasse ao transportador de carga, dar-se-á junto às concessionárias das rodovias, podendo a comercialização ser delegada a centrais de vendas ou a outras instituições, a critério da concessionária.

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§ 3º Sendo o transporte efetuado por empresa comercial para um só embarcador, aplica-se o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º O rateio do valor do Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, será definido em regulamento.

§ 5º No caso de transporte fracionado, efetuado por empresa comercial de transporte rodoviário, o rateio do Vale-Pedágio obrigatório será feito por despacho, destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado.

§ 6o Até o dia 15 de outubro de 2002, as concessionárias de rodovias que pratiquem a cobrança de pedágio informarão à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT o modelo próprio de Vale-Pedágio obrigatório, utilizável em todas as rodovias nacionais, que estejam disponibilizando aos interessados e os locais em que poderão ser adquiridos. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 7º O descumprimento do que estabelece o parágrafo anterior implicará a aplicação de multa diária de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais).

DIRETORIA LEGISLATIVA
576
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 575

Parágrafo único. A dedução de que trata o caput deste artigo fica limitada ao valor do Vale-Pedágio obrigatório.

Art. 5º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator à aplicação de multa administrativa de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) a R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento.

Art. 6o Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

Art. 7o Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades previstas neste artigo poderão ser descentralizados mediante convênio a ser celebrado com o Ministério do Trabalho e Emprego e com outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§ 2o A ANTT obriga-se a prover os órgãos ou as entidades de que trata o § 1o, fornecendo-lhes elementos necessários e atualizados. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

Art. 7o Caso o Ministério do Trabalho e Emprego venha a exercer, por delegação e descentralização, as atividades inerentes à ANTT, os valores arrecadados, decorrentes das multas por ele aplicadas,

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 577

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 576

constituirão receita adicional do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT, de que trata a Lei no
7.998, de 11 de janeiro de 1990. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

Art. 8º Sem prejuízo do que estabelece o art. 5º, nas hipóteses de infração ao disposto nesta Lei, o embarcador será obrigado a indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete.

Art. 9º Os órgãos competentes do Poder Executivo, no âmbito de suas atribuições, tomarão as providências necessárias, em trinta dias, para o cumprimento do disposto nesta Lei.

Parágrafo único. A partir das nove horas do dia 4 até às vinte e quatro horas do dia 11 de maio de 2000, os veículos de transporte rodoviário de carga terão livre circulação, sem pagamento da tarifa de pedágio, nas rodovias sob concessão federal.

Art. 9o-A. A ANTT articular-se-á com os Estados e Municípios que operem diretamente rodovias com pedágio, ou por meio de concessões, com vistas à implementação das disposições desta Lei nas suas esferas de atuação. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

Art. 10. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória no 2.107-11, de 26 de janeiro de 2001.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. Congresso Nacional, em 23 de março de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 576

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 577

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Breve Histórico da Lei do Vale-Pedágio

A seguir, apresentamos um breve histórico da Lei do Vale-Pedágio no Brasil.

Dando cumprimento à sua atribuição de regulamentar a Lei, a ANTT publicou no Diário Oficial da União de 23 de outubro de 2002, a Resolução nº 106 que trata da regulamentação do Vale-Pedágio obrigatório, em nível nacional, no transporte rodoviário de cargas.

Ainda em 23 de outubro de 2002, a ANTT publicou a Resolução nº 107 (ver Legislação), que trata da habilitação de duas empresas, a DBTRANS e a VISA, em nível nacional, para o fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório. Em 16 de julho de 2003, uma terceira empresa, a REPOM, foi também habilitada pela ANTT, através da Resolução nº 251 a fornecer o Vale-Pedágio obrigatório.

Em 15 de janeiro de 2003, a ANTT fez publicar, no Diário Oficial da União, as Resoluções nº 149 e 150, datadas de 07 de janeiro de 2003, que, respectivamente, tratam da alteração da Resolução 106/02 e instituição de Regime Especial.

Dentre as alterações estabelecidas pela Resolução nº 149, destacam-se a possibilidade da entrega e registro do Vale-Pedágio obrigatório no documento comprobatório de embarque em local diverso daquele em que ocorra o embarque, desde que seja em ponto anterior ao ingresso do veículo em rodovia pedagiada, bem como a equiparação ao embarcador da empresa transportadora contratada por mais de um remetente ou destinatário em operações feitas com um único veículo, e, ainda, a não incidência da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, sobre o Transporte Internacional Rodoviário de Cargas, deixando que a questão seja regida pelos acordos firmados entre os governos signatários do ATIT (Acordo do Transporte Internacional Terrestre).

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 570

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 578

FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Pela Resolução nº 241 (ver Legislação), de 3 de julho de 2003, publicada no D.O.U. de 23 de julho de 2003, a ANTT alterou a Resolução nº 106 de 2002.

Após a realização da Audiência Pública nº 011/2004, o Vale-Pedágio obrigatório passou a ser regulamentado pela Resolução nº 673, republicada com redação alterada pela Resolução nº 715.

Finalmente, após a realização da Audiência Pública nº 083/2008, a Resolução nº 2885, de 09 de setembro de 2008 passou a regulamentar o Vale-Pedágio obrigatório.

Abaixo segue a regulamentação completa realizada pela ANTT com relação à Resolução nº 2885, de 09 de setembro de 2008.

Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DMR 021/08, de 4 de setembro de 2008, no que consta do Processo nº 50500.055635/2007-66;

CONSIDERANDO a instituição do Vale-Pedágio obrigatório pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, alterada pela Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002;

CONSIDERANDO a competência da ANTT para a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, sua regulamentação, fiscalização, processamento e aplicação de penalidades;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 580
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 579

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS.
CPI PEDÁGIO

CONSIDERANDO a necessidade de atualizar e adequar as normas e os procedimentos de habilitação das empresas fornecedoras do Vale-Pedágio obrigatório e de aprovação dos modelos e sistemas operacionais; e

CONSIDERANDO as contribuições apresentadas nas Audiências Públicas nº 063/2007 e nº 083/2008, RESOLVE:

Art. 1° Estabelecer as normas para a utilização do Vale-Pedágio obrigatório, a habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, a aprovação de modelos e sistemas operacionais e a fiscalização, bem como tipificar as infrações e suas respectivas penalidades.

TÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS GERAIS

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução, entende-se por documento comprobatório de embarque o Documento de Transporte ou Documento Fiscal que contenha informações de transporte.

Art. 3º O Vale-Pedágio obrigatório de que trata esta Resolução somente poderá ser comercializado para utilização no exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga RNTRC.

Parágrafo único. O transportador rodoviário que transitar sem carga por disposição contratual terá direito à antecipação do Vale-Pedágio obrigatório em todo o percurso contratado.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 4
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 580
FLS

Art. 4º Na realização de transporte com mais de um embarcador, não há obrigatoriedade de antecipação do Vale-Pedágio, devendo o valor ser calculado mediante rateio por despacho, destacando-se o valor do ValePedágio obrigatório e o do frete no documento comprobatório de embarque para quitação juntamente com o valor do frete.

Art. 5º Não se aplicam as disposições do Vale-Pedágio obrigatório ao transporte rodoviário internacional de cargas realizado por empresas habilitadas ao transporte internacional e cuja viagem seja feita em veículo de sua frota autorizada.

TÍTULO II

DO EMBARCADOR

Art. 6º Considera-se embarcador o proprietário originário da carga contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Equipara-se, ainda, ao embarcador o contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas, que não seja o proprietário originário da carga ou a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 2º Considera-se contratante do transporte rodoviário de cargas, nos termos deste artigo, o responsável pelo pagamento do frete, seja na origem ou no destino do percurso contratado.

Art. 7º Compete ao embarcador:

I - adquirir e repassar ao transportador rodoviário de carga, no ato do embarque, o Vale-Pedágio obrigatório, independentemente do frete, correspondente ao tipo de veículo, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, observando o disposto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução; e

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 581

II - registrar, no documento comprobatório de embarque, o valor do Vale-Pedágio obrigatório e o número de ordem do seu comprovante de compra ou anexar o comprovante da compra disponibilizado pela operadora de rodovia sob pedágio ou pela empresa fornecedora do Vale-Pedágio.

§ 1º O Vale-Pedágio obrigatório antecipado pelo embarcador ao transportador rodoviário de carga deve corresponder ao valor cobrado em todas as praças de pedágio existentes na rota de viagem contratada, por veículo.

§ 2º A suspensão dos eixos não influirá no cálculo do valor do pedágio.

TÍTULO III

DAS OPERADORAS DE RODOVIAS SOB PEDÁGIO

Art. 8º As operadoras de rodovias sob pedágio deverão aceitar todos os modelos e sistemas operacionais aprovados pela ANTT, das empresas fornecedoras do Vale- Pedágio obrigatório habilitadas em âmbito nacional.

§ 1º As operadoras de rodovias sob pedágio poderão utilizar modelos operacionais de Vale-Pedágio obrigatório de âmbito estadual, registrados na ANTT.

§ 2º Considera-se, para fins desta Resolução, como fornecedora de Vale-Pedágio obrigatório em âmbito estadual, a empresa que fornece modelos operacionais de Vale-Pedágio obrigatório aceitos apenas em um Estado da Federação.

Art. 9º Compete às operadoras de rodovias sob pedágio:

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 582

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 582

I - disponibilizar estatística dos Vales-Pedágio obrigatórios recebidos, na forma e prazo a ser definido pela ANTT;

II - informar aos usuários os modelos de Vale-Pedágio obrigatório aceitos;

III - comunicar à ANTT qualquer irregularidade que venha a ocorrer quando do uso do Vale-Pedágio obrigatório; e

IV registrar, informando à ANTT, os modelos operacionais de fornecimento de Vale-Pedágio obrigatório que estejam à disposição dos usuários e eventuais restrições de uso.

TÍTULO IV

DAS EMPRESAS HABILITADAS AO FORNECIMENTO DO VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO EM ÂMBITO NACIONAL

Art. 10. Sem prejuízo do disposto no art. 19 desta Resolução, para a empresa habilitar-se ou manter-se habilitada ao fornecimento de ValePedágio obrigatório em âmbito nacional deverá:

I - disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório;

II - fornecer o número de ordem do comprovante de aquisição do ValePedágio obrigatório, a ser registrado no documento comprobatório de embarque;

III manter, por cinco anos, o registro do número de ordem e data da operação de venda do Vale-Pedágio obrigatório;

IV - manter registro das praças de pedágio e respectivos valores de tarifas de pedágio, ao longo do itinerário percorrido pelo transportador;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 584

FLS
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 583

V - emitir relatório das operações de fornecimento dos Vales-Pedágio obrigatórios, na forma a ser definida pela ANTT; e

VI - disponibilizar aos embarcadores o comprovante de compra do ValePedágio obrigatório, na forma estabelecida no art. 11 desta Resolução.

Art. 11. O comprovante de compra mencionado no inciso II, do art. 7º e no inciso VI, do art. 10, conterá, no mínimo, as seguintes indicações para cada veículo, por viagem:

I número de ordem do comprovante de aquisição do Vale-Pedágio obrigatório;

II - identificação do documento comprobatório de embarque utilizado na viagem;

III - data de aquisição do Vale-Pedágio obrigatório;

IV - indicação dos valores das tarifas relacionadas a cada praça de pedágio na rota da viagem e o valor total de pedágio; e

V - identificação da categoria quantidade de eixos do veículo que realizará a viagem.

Art. 12. Na implantação do sistema de arrecadação do Vale-Pedágio obrigatório nas praças de pedágio, deverá ser observado o seguinte:

I - será de exclusiva responsabilidade da empresa fornecedora do ValePedágio obrigatório disponibilizar e instalar os softwares e equipamentos necessários à implantação do sistema, não implicando custos adicionais para a operadora de rodovia sob pedágio, salvo acordo em contrário, não podendo acarretar reflexo na tarifa de pedágio;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 546
4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 584

II - será de responsabilidade da empresa fornecedora do Vale-Pedágio obrigatório em âmbito nacional o intercâmbio de informações entre os sistemas, devendo ser garantida a sua confidencialidade e segurança, utilizando protocolos de troca de informações que atendam as normas aplicáveis, cessando esta responsabilidade no momento em que se complete a recepção dos dados pela operadora de rodovia, a qual passa a se responsabilizar pela confidencialidade e segurança das informações durante o processamento em seus próprios sistemas; e

III - as garantias de continuidade de funcionamento adequado dos softwares, equipamentos e serviços acessórios ao sistema de informática, bem como a especificação da política de segurança a ser adotada serão definidas em entendimento direto entre as partes.

TÍTULO V

DA HABILITAÇÃO DAS EMPRESAS FORNECEDORAS DE VALEPEDÁGIO OBRIGATÓRIO EM ÂMBITO NACIONAL E APROVAÇÃO DOS MODELOS E SISTEMAS OPERACIONAIS

Art. 13. Caberá à ANTT habilitar as empresas fornecedoras de ValePedágio obrigatório em âmbito nacional e aprovar os respectivos modelos e sistemas operacionais.

Parágrafo único. Considera-se como modelo operacional a forma como se materializa o meio de pagamento antecipado do valor correspondente ao pedágio.

Art. 14. Para capacitar-se ao fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório em âmbito nacional, a empresa deverá apresentar à ANTT Pedido de Habilitação, na forma do Anexo I, acompanhado dos seguintes documentos:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 586

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 585

I - cópia autenticada do contrato ou estatuto social da empresa, com as eventuais alterações, no caso de sociedade comercial e, no caso de sociedade anônima, da ata de eleição da administração em exercício;

II - procuração outorgada ao requerente, caso não seja este representante legal da empresa;

III - certidões de regularidade para com as Fazendas Estadual e Municipal, relativas à sede da empresa;

IV - demonstrativo ou relatório descritivo próprio onde seja detalhada a infraestrutura física e de logística da empresa requerente e respectivo modelo operacional de fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório, em âmbito nacional, comprovando capacidade de atendimento a quaisquer embarcadores e operadoras de rodovias sob pedágio; e

V - cronograma de implantação em todas as praças de pedágio existentes no território nacional.

§ 1º Apresentados os documentos referidos no caput deste artigo, a análise do pedido de habilitação fica condicionada à verificação e comprovação, por parte da ANTT, mediante juntada ao processo dos comprovantes de pesquisas, com identificação e assinatura do funcionário responsável da Agência, da regularidade cadastral no CNPJ, da regularidade fiscal da interessada junto à Receita Federal do Brasil, à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional PGFN, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço FGTS, e à Seguridade Social INSS, bem como da inexistência de inscrição na Dívida Ativa da ANTT.

§ 2º O demonstrativo referente à capacidade de atendimento às operadoras de rodovias sob pedágio, de que trata o inciso IV deste artigo, deverá comprovar, também, as alternativas operacionais para atendimento às praças de pedágio em que, por força de comprovada baixa circulação de

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 587

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 586

FLS.

veículos ou de carência de infraestrutura física ou operacional, seja inviável a implantação do modelo em seu formato principal.

Art. 15 Para fins de aprovação do modelo operacional de fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório em âmbito nacional, a empresa deverá apresentar Certificação de Conformidade, expedida por entidade acreditada pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, por meio do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO. (Alterado pela Resolução nº 3.850, de 20.6.12)

Parágrafo único. A certificação das ferramentas tecnológicas deve estar em consonância com as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT que tratam: (Alterado pela Resolução nº 3.850, de
20.6.12)

a) dos procedimentos mínimos de teste e requisitos de qualidade para
pacote de software; e (Acrescido pela Resolução nº 3.850, de 20.6.12)

b) dos procedimentos que visam estabelecer, implementar, operar, monitorar, analisar criticamente, manter e melhorar um Sistema de Gestão de Segurança da Informação associado às tecnologias utilizadas nas ferramentas tecnológicas que suportam o modelo apresentado. (Acrescido pela Resolução nº 3.850, de 20.6.12)

Art. 16. A documentação apresentada juntamente com o pedido de habilitação e aprovação será devolvida caso não atenda ao disposto nesta Resolução.

Art. 17. A habilitação e aprovação de que trata este Título não poderão ser objeto de qualquer tipo de transferência ou cessão.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 587

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 587

Art. 18. Qualquer alteração nas condições de habilitação e aprovação de que trata este Título deverá ser comunicada pela empresa fornecedora à ANTT, no prazo de trinta dias de sua ocorrência.

TÍTULO VI

DA SISTEMÁTICA DE COMERCIALIZAÇÃO

Art. 19. O fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório se dará sob as seguintes condições:

I - os custos incidentes no fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório serão fixados de comum acordo entre o embarcador e a empresa fornecedora; e

II - as condições de repasse do valor das tarifas de pedágio serão estabelecidas de comum acordo entre as operadoras das rodovias pedagiadas e as empresas fornecedoras.

TÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 20. São considerados infratores sujeitos a multa, de acordo com o disposto no art. 5º da Lei nº 10.209, de 2001:

I - o embarcador que não observar as determinações contidas no art. 7º desta Resolução, ao qual será aplicada multa de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por veículo, a cada viagem;

II - a operadora de rodovia sob pedágio, que não observar as determinações contidas nos arts. 8º e 9º, desta Resolução, à qual será

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 589

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 588

aplicada multa diária de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), a cada infração cometida, cumulativamente; e

III quem comercializar e/ou utilizar o Vale-Pedágio obrigatório em inobservância às disposições do art. 3º desta Resolução, ao qual será aplicada multa de R$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por ocorrência.

Art. 21. O descumprimento aos arts. 17 e 18 implica o cancelamento da habilitação da empresa fornecedora e da aprovação do modelo operacional do Vale-Pedágio obrigatório.

TÍTULO VIII

DA FISCALIZAÇÃO E DO PROCEDIMENTO PARA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES

Art. 22. A fiscalização poderá ocorrer nas dependências do embarcador ou nas rodovias sob pedágio.

§ 1º Nos casos de fiscalização nas dependências do embarcador, serão verificados os documentos de embarque emitidos, os registros de transação de aquisição do Vale-Pedágio obrigatório ou comprovante de aquisição do Vale-Pedágio obrigatório de que tratam os arts. 7º, 10 e 11 desta Resolução, e outros que se façam necessários para a efetiva averiguação do fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório.

§ 2º Na eventualidade de denúncia, serão assegurados ao denunciante e ao denunciado o efetivo sigilo, nos termos da lei.

Art. 23. Eventuais divergências entre empresas fornecedoras do ValePedágio obrigatório em âmbito nacional e operadoras de rodovias sob pedágio serão arbitradas pela ANTT, na forma da lei.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 590

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 589

Fls.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Art. 24. Caso a empresa fornecedora do Vale-Pedágio obrigatório ou o modelo operacional deixe de atender às respectivas condições de habilitação ou de aprovação será instada a pronunciar-se por escrito, no prazo máximo de trinta dias, contados da ciência da respectiva intimação, sob pena de, não o fazendo, ter cancelada sua habilitação.

Art. 25. O processo administrativo objeto de apuração para aplicação das penalidades, de que trata este Título, reger-se-á pelas disposições contidas na Resolução ANTT nº 442, de 17 de fevereiro de 2004.

TÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Ficam vedadas novas concessões e renovações de Regime Especial para o Vale-Pedágio obrigatório.

Parágrafo único. Os Certificados de Regime Especial em vigência na data da publicação desta Resolução serão aceitos até a data de sua validade.

Art. 27. Poderá a ANTT, sempre que julgar oportuno, solicitar esclarecimentos complementares acerca do Vale-Pedágio obrigatório, inclusive para fins de habilitação, fiscalização e controle.

Art. 28. As empresas já habilitadas pela ANTT ao fornecimento do ValePedágio obrigatório deverão adequar-se, no prazo de cento e vinte dias, às disposições desta Resolução, sob pena de cancelamento da sua habilitação.

Art. 29. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 30. Ficam revogadas as Resoluções nº 673, de 4 de agosto de 2004, e nº 715, de 31 de agosto de 2004.

586

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 591

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 590

Benefícios do Vale-Pedágio:

A seguir, apresentamos os principais benefícios conquistados com a implantação do Vale-Pedágio, conforme informações extraídas do sítio eletrônica da ANTT (fonte: http://appweb2.antt.gov.br/carga/pedagio/valepedagiobrigatorio.asp).

Com a implantação do Vale-Pedágio obrigatório, todos são beneficiados: caminhoneiros, embarcadores e operadores de rodovias, conforme segue:

- Transportadores Rodoviários de Carga: deixam, efetivamente, de pagar a tarifa de pedágio. Apesar de estarem amparados na legislação federal, é fato que alguns embarcadores acabavam embutindo o valor da tarifa na contratação do frete, obrigando o caminhoneiro a pagar o pedágio indevidamente.

- Embarcadores ou equiparados: passam a cumprir uma obrigação determinada por lei. Fornecendo o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador rodoviário, o embarcador ou equiparado determina o roteiro a ser seguido, pois o vale obedece ao preço do pedágio de cada praça. Assim, a carga deverá passar pelas rodovias determinadas; escolhendo o roteiro, o embarcador corre menor risco com relação ao roubo de cargas.

- Operadores de Rodovias sob pedágio: com o roteiro préestabelecido pelo embarcador, as operadoras de

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 587

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 591

rodovias sob pedágio garantem a passagem do veiculo pela praça de pedágio, minimizando o uso das rotas de fuga para evitar o pagamento da tarifa.

Sobre a Fiscalização

A fiscalização da Lei do Vale-Pedágio pode ser feita de duas formas: direta ou provocada.

A direta é feita por iniciativa do fiscal junto ao embarcador ou equiparado, ou ainda junto ao transportador, nas rodovias. Também será realizada a fiscalização direta junto às operadoras de rodovias, para verificação da aceitação obrigatória do Vale-Pedágio e demais obrigações previstas na legislação.

A fiscalização provocada é feita a partir de denúncias sobre a existência de possíveis infratores (embarcadores ou equiparados ou, ainda, operadoras de rodovia).

A fiscalização da ANTT será feita diretamente nas rodovias federais concedidas em operação no país.

As demais rodovias serão fiscalizadas pelos órgãos competentes nas instâncias estaduais e municipais, através das secretarias de governo e/ou agências reguladoras estaduais.

Infrações e Penalidades

São as seguintes infrações previstas na Lei do Vale-Pedágio e suas respectivas penalidades, para cada infração cometida:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 593

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 592

INFRAÇÃO	PENALIDADE
Ao embarcador ou equiparado na qual não fique comprovada a antecipação do Vale-Pedágio obrigatório.	R$ 550,00
A operadora de rodovia sob pedágio que não aceitar o Vale-Pedágio obrigatório ou descumprir as demais determinações legais sobre a matéria.	R$ 550,00
Quem comercializar e/ou utilizar o Vale-Pedágio obrigatório em inobservância ao previsto nesta Resolução.	R$ 550,00

Dúvidas Frequentes

Conforme informado no sítio eletrônico da ANTT (fonte: http://appweb2.antt.gov.br/carga/pedagio/valepedagiobrigatorio.asp), seguem abaixo alguns esclarecimentos sobre o Vale-Pedágio em forma de perguntas e respostas:

Pergunta 01: Caso o embarcador contrate uma empresa transportadora, quem é o responsável pela compra do Vale-Pedágio?

Resposta: Se a transportadora operar com frota própria, a responsabilidade é do embarcador. Caso a transportadora subcontrate terceiros, a responsabilidade passa a ser sua.

Pergunta 02: O que deve ser feito se o embarcador ou equivalente recusar-se a antecipar o Vale-Pedágio?

Resposta: O embarcador ou equivalente estará sujeito à autuação pela fiscalização da ANTT ou órgão conveniado.

Pergunta 03: O pagamento do Vale-Pedágio pelo embarcador poderá ser feito diretamente ao transportador em dinheiro, ou juntamente com o frete?

Resposta: Não. A legislação veda essas possibilidades, só permitindo a antecipação do Vale-Pedágio por meio dos modelos habilitados pela ANTT. As empresas transportadoras que operem com

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 594

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 593

frota própria e possuam o Regime Especial vigente, concedido pela ANTT, podem também pagar o pedágio em dinheiro e serem ressarcidas pelo embarcador conforme contrato previamente estabelecido entre eles.

Porém, a Resolução ANTT nº 2885, de 09 de setembro de 2008, determina que novas concessões e renovações de Regime Especial para o ValePedágio obrigatório ficam vedadas e que os Certificados de Regime Especial em vigência na data da publicação da Resolução supracitada (23/09/2008) serão aceitos até a data de sua validade.

Pergunta 04: Quais informações devem ser registradas no documento de embarque?

Resposta: Devem ser registrados no Documento Comprobatório de Embarque, o Valor do Vale-Pedágio entregue ao Transportador e o número de ordem do seu comprovante de compra ou ser anexado o comprovante da compra disponibilizado pela operadora de rodovia sob pedágio ou pela empresa fornecedora do Vale-Pedágio, com os respectivos valores.

Pergunta 05: O que é Documento Comprobatório de Embarque - D.C.E.?

Resposta: Entende-se por Documento Comprobatório de Embarque, o Documento de Transporte ou Documento Fiscal que contenha informações de transporte, dentre eles exemplificam-se, a Nota Fiscal, inclusive a Nota do Produtor Rural, o Conhecimento de Transporte Rodoviário de Carga, a Ordem de Embarque ou o Manifesto de Carga, ou seja, o documento que acompanhe a carga durante o trajeto.

Pergunta 06: Todas as Concessionárias têm que aceitar o Vale-Pedágio?

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 595
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 594

Resposta: Todas as Operadoras de rodovias sob pedágio do Brasil (Concessionárias) estão obrigadas a aceitar todos os modelos e sistemas operacionais aprovados pela ANTT, das empresas fornecedoras do ValePedágio obrigatório habilitados em âmbito nacional. As Operadoras de rodovias sob pedágio poderão utilizar modelos operacionais de Vale-Pedágio obrigatório de âmbito estadual, registrados na ANTT. Considera-se como fornecedora de Vale-Pedágio obrigatório em âmbito estadual, a empresa que fornece modelos operacionais de Vale-Pedágio aceitos apenas em um Estado da Federação.

Pergunta 07: Existe alguma situação na qual o Vale-Pedágio não é obrigatório?

Resposta: Existe sim. Não é obrigatória a utilização do Vale-Pedágio nas seguintes situações:

- Veículo rodoviário de carga vazio (desde que não possua contrato que o obrigue a circular vazio no retorno ou ida ao ponto de embarque).

- Na realização de transporte com mais de um contratante. No transporte rodoviário internacional de cargas realizado por empresas habilitadas ao transporte internacional e cuja viagem seja feita em veículo de sua frota autorizada, ou seja, para veículo habilitado a cruzar ponto de fronteira.

- No transporte de carga própria, realizado por veículo ou frota própria. O vínculo entre o proprietário do veículo ou da frota com a carga deve estar claramente demonstrado.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 596

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 595

Os certificados de empresas cadastradas no Regime Especial, que estavam vigentes em 23/09/2008, data de publicação da Resolução ANTT nº 2885/2008 e serão aceitos até a data de sua validade.

Pergunta 08: É permitido ao embarcador contratar uma empresa transportadora e dividir a responsabilidade pela aquisição do Vale-Pedágio com o remetente ou o destinatário?

Resposta: A antecipação do Vale-Pedágio é de competência do embarcador contratante do serviço de transporte. Se o contratante for o remetente, este será o responsável pela antecipação. Caso o contratante seja o destinatário, a responsabilidade pela antecipação será sua. Ou ainda, caso a transportadora contratada subcontratar outro transportador, esta será a responsável por antecipar o Vale-Pedágio.

Pergunta 09: O valor do frete poderá ser reduzido, deduzindo-se do mesmo o valor do Vale-Pedágio?

Resposta: Não. Conforme o art. 2º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, o valor do Vale-Pedágio não integra o valor do frete, deve ser antecipado ao Transportador e registrado no documento comprobatório de embarque, independente do valor do frete, que é determinado por acordo firmado entre as partes, informalmente ou por contrato de prestação de serviços.

Pergunta 10: O Transportador que transita sem carga deve adquirir o Vale-Pedágio?

Resposta: Não. O Vale-Pedágio é obrigatório apenas quando é contratado o serviço de transporte de carga. Assim, se não há carga, não há contratação do serviço de transporte, não sendo obrigatória a antecipação do Vale-Pedágio. Exceto para o transportador rodoviário

DIRETORIA LEGISLA
Pag. 597

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 596

que transitar sem carga por disposição contratual, este terá direito à antecipação do Vale-Pedágio obrigatório e o contratante do transporte fica obrigado a antecipar o Vale-Pedágio em todo o percurso contratado.

Pergunta 11: O Vale-Pedágio comercializado pelas empresas VISA, DBTRANS, REPOM e CGMP será aceito nas rodovias estaduais?

Resposta: Sim. Neste momento, as empresas VISA, DBTRANS, REPOM e CGMP estão habilitadas pela ANTT, e o Vale-Pedágio das mesmas deverá ser aceito em todas as rodovias nacionais, sejam elas federais, estaduais, municipais ou distritais.

Pergunta 12: Como o Embarcador poderá antecipar o Vale-Pedágio se este não souber, com a devida antecedência, o volume e destino das cargas que irá despachar?

Resposta: A antecipação do Vale-Pedágio representa apenas mais uma variável com a qual o Embarcador deve lidar, pois no dia-a-dia este já deve prever e antecipar outras variáveis essenciais para a realização de suas atividades, entre elas as provisões de carga e de capacidade de transporte, por exemplo.

Pergunta 13: Como o Embarcador deve proceder quando é o destinatário quem paga o frete?

Resposta: Existe uma relação comercial entre o embarcador e o destinatário da carga, firmada de comum acordo entre as partes, podendo ser alterada para prever o ressarcimento do Vale-Pedágio antecipado ao Transportador. Caso o Vale-pedágio não seja antecipado, considera-se como infrator o destinatário.

Pergunta 14: Empresa distribuidora de produtos faz o transporte utilizando veículos próprios e, em todas viagens, é fornecido ao

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 598

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 597

motorista o numerário necessário para o pagamento dos pedágios. A empresa se enquadra na legislação do Vale-Pedágio?

Resposta: No transporte de carga própria em veículos de frota própria, não havendo a contratação do serviço de transporte, não é obrigatória a antecipação do Vale-Pedágio, desde que o vínculo entre a frota própria e a carga seja claramente demonstrado. Neste caso, o pedágio pode ser pago em dinheiro.

Pergunta 15: O que se entende por carga fracionada e como fica o procedimento para o fornecimento do Vale-Pedágio nessa situação?

Resposta: Carga fracionada é quando o mesmo veículo está carregado com cargas diversas, pertencentes a mais de um embarcador contratante do serviço de transporte. Neste caso, não existe a obrigatoriedade de antecipação do Vale-Pedágio.

No entanto, caso o contratante do serviço de transporte seja único, independente da quantidade de documentos de embarque, ele terá obrigação de fornecer antecipadamente o Vale-Pedágio.

Pergunta 16: Uma indústria tem suas entregas efetuadas por uma transportadora "cativa", agindo como se fosse a própria frota de caminhões da indústria. Para tanto existe um contrato entre ambas. A quem compete o fornecimento do Vale-Pedágio?

Resposta: Por transportadora "cativa" entende-se que exista um contrato comercial firmado entre as partes, cabe ao embarcador a antecipação e o registro no documento de embarque do Vale-Pedágio. Neste caso havia também a possibilidade do Regime Especial, onde não existia a obrigatoriedade de antecipação do Vale-Pedágio. Porém, com a publicação da Resolução ANTT nº 2885/2008, em 23/09/2008, somente os certificados de empresas cadastradas no Regime Especial que estavam

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 599

FLS
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 598

vigentes até a data de publicação serão aceitos até a data de sua validade, casos em que a empresa transportadora fica obrigada a fazer constar o número do processo de concessão no Documento Comprobatório de Embarque. É importante destacar que nos casos onde a transportadora subcontrate o serviço de transporte, ela será obrigada a fornecer o Vale-Pedágio.

Síntese sobre o Vale Pedágio Diante das informações anteriormente expostas, podemos concluir que a Lei do Vale-Pedágio é um importante benefício conquistado pela classe dos caminhoneiros no nosso país.

É de suma importância que esta lei seja cumprida assegurando que o caminhoneiro não seja afetado pelas tarifas de pedágio de diferentes programas ao redor do país. Assim, todo caminhoneiro será remunerado de maneira justa pelo frete que se propõe a realizar.

A sugestão deixada pelo presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Sr. Dlumar Cunha Bueno, para que o DER do Paraná assuma a fiscalização da Lei do Vale-Pedágio é uma importante recomendação que poderá ser levada por esta CPI.

5. Conclusões da CPI

Conforme definido no ato de criação desta CPI, o seu escopo de trabalho foi o de proceder a investigações, apurações e diligências sobre possíveis irregularidades na concessão e execução dos Contratos de Pedágios do Programa de Concessão de Rodovias do Estado, alcançando inclusive as alterações e aditamentos, avaliando o cumprimento de suas cláusulas, a qualidade da prestação dos serviços, as condições das

595

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 600

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 599

rodovias, a ocorrência de omissão ou atraso na execução de obras, focando também as investigações na constatação ou não de desproporcionalidade entre investimentos realizados pelas concessionárias diretamente nos trechos rodoviários pedagiados, e os valores arrecadados como receita oriunda da cobrança de tarifas de pedágio, procedendo avaliação sob o ponto de vista do interesse público e do Estado, aferindo o benefício e a economicidade das concessões, identificando o impacto produzido pela cobrança de pedágios na ordem econômica dos Municípios, do Estado, das Cooperativas, da Indústria e Comércio do âmbito do Paraná.

Dentro deste perimetro de trabalho definido por esta Comissão de Inquérito, passaremos a sintetizar as principais conclusões após exaustiva análise dos trabalhos d investigação. Primeiramente, para que o objetivo definido no escopo da CPI seja atendido, mostra-se importante a realização de um pequeno resumo histórico do programa de concessão do Paraná, que em si próprio, torna-se a primeira conclusão observada nos trabalhos, qual seja, que as várias perturbações ocorridas nos contratos originários tornaram difícil o acompanhamento dos resultados do programa de concessão, diminuindo a transparência e nível de informação acerca das metas a serem alcançadas.

5.A. SOBRE A QUESTÃO DA TRANSPARÊNCIA ACERCA DO MODELO DE CONCESSÃO, CONTRATO E PAPÉIS

Como é do conhecimento público somente na década de 90 é que o Governo brasileiro percebeu a necessidade de investir na conservação e

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 601 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 600

ampliação das rodovias do país para atender às perspectivas de crescimento. Porém, o Poder Público não tinha condições econômicas e financeiras para atender o aumento de demanda nas rodovias no curto prazo de tempo. Isso porque, já se desenhava à época o crescimento do parque industrial, do agronegócio e outros seguimentos da economia no Brasil, e para escoar toda esta produção seria fundamental que as rodovias estivessem em boas condições.

A partir deste cenário identificou-se que as rodovias localizadas no Estado do Paraná também deveriam passar por esta mudança de patamar, ou seja, melhores condições de segurança, conservação, e ampliação. Assim para atingir este objetivo de melhoria das rodovias brasileiras, mais especificamente, no Estado do Paraná, o Governo Federal transferiu a gestão das rodovias federais localizadas no Estado, através de convênios de delegação.

Após este ato de delegação, o Estado do Paraná passou a elaborar e implementar o projeto de reestruturação do sistema rodoviário, denominado "Anel de Integração". A finalidade do projeto "Anel de Integração" era possibilitar a aplicação de recursos do setor privado na modernização dos trechos de rodovias que integram denominados lotes que seriam concessionados à iniciativa privada.

Já em março de 1995, a Secretaria de Transportes do Paraná criou o Grupo de Assessoramento para o Planejamento de Investimentos em Infraestrutura de Transportes (GAPIT), com o intuito de conduzir os estudos necessários à realização de licitação para a concessão das rodovias. O GAPIT indicou a necessidade de apoio de consultoria especializada para concepção e estudos de viabilidade: o consórcio Cogito-Engefoto foi vencedor da licitação, tendo realizado os trabalhos entre

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 607

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 601
PLS

dezembro de 1995 e dezembro de 1996. O resumo destes trabalhos resultou em:

- Levantamentos Iniciais: Pesquisa de Opinião do Usuário

(receptividade do programa, Situação da malha viária e Contagens de Tráfego);

- Definição dos Lotes: Critérios operacionais e econômicos; ampliação

de oportunidades ao mercado investidor e possibilidades de competição; garantia de realização de investimentos necessários e rentabilidade de cada lote;

- Estimativa de Investimentos: Investimentos Iniciais e os Investimentos ao Longo da Concessão;

- Estimativa de Custos de Operação e Conservação: Gerenciamento e Administração; Planejamento e Controle; Serviços de Operação; Conservação Rodoviária; Seguros e Garantias, etc.

- Estudos de Receita: Evolução do Tráfego: Tráfego Inicial (1995), Tráfego Projetado; Cálculo da Receita: Localização das Praças de Pedágio, Tarifas consideradas e Cálculo da Receita Bruta;

- Definição da Tarifa de pedágio: determinada a partir de simulações e

em função do volume de tráfego projetado e dos investimentos e custos previstos, parâmetros tributários; definição de Taxa Interna de Retorno (TIR) com base em outras tarifas vigentes em âmbito nacional e internacional.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA
603
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 602

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- Riscos da Concessão: Trânsito ou Tráfego; Financiamento; Variação

de custos dos serviços e das obras e Operação do Sistema Viário.

- Principais Riscos não assumidos pela Concessionária: Tributos

criados, alterados ou extintos após a data de apresentação da Proposta Comercial; Acréscimo ou supressão de encargos previstos no Programa de Exploração; Ocorrências supervenientes decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da administração.

Em Outubro de 1996 a União e Estado do Paraná assinaram Convênio de Delegação no qual o Estado assumiu a exploração de rodovias federais correspondentes a aproximadamente dois terços da extensão das rodovias principais do programa de concessão.

No Programa de Concessão de Rodovias do Paraná, conforme demonstram a documentação encaminhada pelo consórcio das empresas CogitoEngefoto e os dados contratuais encaminhados pelo DER, previu-se um sistema de pedagiamento do tipo aberto, com praças de cobrança em forma de barreira, e tarifas definidas por posto de cobrança, em função da base tarifária quilométrica e do trecho de cobertura (geográfica) de cada praça de pedágio.

Foram definidas tarifas básicas quilométricas diferenciadas para os segmentos rodoviários em pista simples ou em pista dupla em decorrência dos diferentes custos de operação, conservação e manutenção desses dois tipos de infraestrutura viária. O tipo de cobrança previsto foi o bidirecional, ou seja, o sistema em que os usuários pagam nos dois sentidos.

Dado as obrigações assumidas em obras e serviços a serem prestados,

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 604

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 603

Fls.

dado o prazo de concessão de 24 anos e o critério para escolha do vencedor por maior oferta de trechos rodoviários de acesso, foram definidos os trechos de cobertura de cada praça e a tarifa quilométrica homogênea por quilômetro, sendo R$ 0,033 para pista simples e R$ 0,044 para pista dupla, para veículos leves.

Para a composição da tarifa básica os estudos do consórcio das empresas Cogito-Engefoto levaram em consideração: (a) a classificação de veículos, (b) a localização das praças de pedágio, (c) projeção de tráfego, (c) simulação da projeção de tráfego sobre o período previsto para a concessão, (d) identificação de investimentos e sua cronologia, (e) identificação dos custos, (f) identificação de parâmetros econômico-financeiros, (g) definição da relação entre tarifas para pista simples e pista dupla (considerando a diferença de custo de manutenção de cada tipo de pista), (h) cálculo do trecho de cobertura por praça – TCP, ponderado para pista simples e pista dupla e (i) definição da Taxa Interna de Retorno (TIR).

Após o devido processo licitatório para outorga de concessões, o denominado Anel de Integração foi dividido em 06 lotes. A partir do resultado dos vencedores da licitação e respectivas homologações, foram firmados os contratos de concessão cujo objeto é a recuperação, o melhoramento, a manutenção, a conservação, a operação e a exploração das rodovias principais e a recuperação, conservação e manutenção dos trechos rodoviários de acesso dos lotes.

Firmados os contratos em novembro de 1997, as Concessionárias deram início aos investimentos necessários para a execução do que foi denominado de serviços iniciais. Saliente-se que estes serviços foram realizados antes do início da cobrança de tarifa, para que as rodovias fossem colocadas em situação mínima de tráfego.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 605

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 604

Transcorridos alguns meses com a execução de serviços e obras pelas Concessionárias, foram iniciadas as cobranças do pedágio. Porém, alguns meses após assinatura dos contratos, o Poder Público deu início a uma série de interferências politicas, que afetaram o programa de concessão provocando uma série de alterações e desnaturações nos contratos. A principal delas foi a redução das tarifas no percentual de 50%, através de ato unilateral do Governo
Estadual Jaime Lerner em 1998. Como isso, as concessionárias foram buscar junto ao Poder Judiciário o amparo legal para que as tarifas retornassem aos valores originalmente contratados.

Os atos praticados pelo Poder Público, provocaram o desequilíbrio dos
contratos e foi necessário reestabelecer o seu equilíbrio econômico financeiro, pois a situação à época poderia colocar em risco todo o programa de concessão. Desta maneira, as Concessionárias e o Poder Concedente, após muitas tratativas ao cabo de 20 meses, firmaram o primeiro termo aditivo em março de 2000 aos contratos de concessão, que além de reestabelecer o equilíbrio objetivou por fim a questão judicial. O Estado propôs as concessionárias a revogação do ato unilateral de 1998 e adaptação do programa de investimentos, celebrado em aditivos com as 6 concessionárias, reequilibrando os contratos. O aditivo de 2000 foi homologado em sentença, que extinguiu a demanda promovida pelas Concessionárias.

Posteriormente, em outubro de 2002, outro termo aditivo foi firmado para recompor desequilíbrio econômico-financeiro ainda existente nos contratos de concessão, que incluía alguns itens como o início da cobrança de Imposto sobre Serviços (ISS) e a perda de receita decorrente da alteração da data de reajuste de março para dezembro de cada ano. Além

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 606

FLS
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 605

disso, foram feitas alterações no Plano de Exploração da Rodovia (PER), com a eliminação ou postergação de investimentos de menor prioridade.

Somadas ao ato unilateral de 1998, outras foram as interferências praticadas pelo então Governo Requião que sucedeu ao Governo Lerner, tais como: o Estado pretendeu encampar as concessões sem pagar a prévia indenização; o Estado pretendeu desapropriar as ações das concessionárias com direito a voto; o Poder Concedente pretendeu declarar a caducidade dos contrato; o Estado não autorizava a aplicação de reajustes. O Governo que foi eleito defendendo a bandeira política "o pedágio baixa ou acaba" não foi efetivo em nenhuma dessas promessas.

Esse periodo de profundo embate jurídico entre as concessionárias e o Estado do Paraná trouxe ainda mais sequelas para o programa de concessões, sendo que o Poder Judiciário deu ganho de causa às concessionárias, preservando as bases contratuais em todas as decisões.

O resultado da sucessão de interferências no contrato originário foi a ausência da necessária transparência e previsibilidade para a sociedade acerca das obrigações das Concessionárias, do papel do Departamento de Estadas de Rodagens (DER/PR) e mesmo da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (AGEPAR), que apesar de ter prevista a sua criação em projeto de lei em 2002, não havia sido implementada.

Com isso já é possivel dizer que uma grande conquista dos trabalhos desta CPI do Pedágio é o fato de ter sido colocado luz no histórico dos contratos de concessão, de ter sido aberta a denominada "caixa preta" do pedágio no Paraná, detalhando as obras que foram retiradas e postergadas e outras alterações nos contratos originais.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 607

F.L.S.
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 606

5.B. A QUESTÃO DA INTRINCADA LEGALIDADE DOS CONTRATOS

Com relação à existência de possíveis irregularidades nos contratos de concessão dos seis lotes que compõem o Anel de Integração do Estado do Paraná, esta CPI expediu dezenas de ofícios a diversas instituições públicas e privadas, solicitando farta documentação e explicações, incluindo o Convênio de Delegação celebrado com a União em 1996, os estudos e documentos técnicos constituintes dos editais, os contratos de concessão firmados, o Termo Alteração Unilateral do Contrato, os termos aditivos firmados em 2000 e 2002, a Ata 17 de 2005, os relatórios e obrigações de informações das concessionárias, os Relatórios da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (AGEPAR), do Departamento de Estradas de Rodagens do Estado do Paraná (DER-PR) e da Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná.

Importante destacar também que várias instituições de caráter público e privado contribuíram com análise e documentação acerca das concessões de pedágio do Paraná. Podemos citar o Tribunal de Contas da União (TCU), o Tribunal de Contas do Estado (TCE), a Procuradoria do Estado, a Federação das Indústrias do Paraná (FIEP), a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), o Departamento de Estradas de Rodagens (DER/PR), a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 603

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág 667

(AGEPAR), as Procuradorias Estadual e Federal, a Federação do Comércio (Fecomércio), a Ordem dos Advogados do Brasil seção Paraná (OAB-PR), o Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR), a Policia Rodoviária Federal (PRF), o Instituto de Engenharia do Paraná (IEP) entre outras instituições.

Com isso, esta CPI recebeu mais de 60 mil páginas de documentos, arquivos e planilhas eletrônicas, informações e demonstrativos financeiros, informações societárias, composição acionária das concessionárias, dados técnicos relativos ao tráfego de veiculos, relatórios de TCE e TCU, número de acidentes, fornecedores, nivel dos serviços prestados, atendimento médico, obras e investimentos e mão de obra ETC.

De posse de todas as informações, esta CPI procedeu à análise destes Contratos, com especial atenção à clareza e precisão as condições para sua execução, cláusulas com direitos, obrigações e responsabilidades das partes, conformidade com os termos da licitação e da proposta a que se vinculam e observância aos aditivos firmados. Lembrando que o Contrato de Concessão é todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, constituindo acordo de vontade para a formação de vinculo e a estipulação de obrigações recíprocas.

Ensinam os doutrinadores que um contrato dessa natureza deve ser formal, oneroso e comutativo. É formal porque deve ser formulado por escrito e nos termos previstos em lei. Oneroso porque há remuneração relativa contraprestação do objeto do contrato. Comutativo porque as partes do contrato devem ser compensadas reciprocamente.

Tudo isto posto e analisado, é possível concluir que os contratos de concessão de rodovias do Estado do Paraná estão em conformidade com a legislação e o marco regulatório das Concessões de Rodovias, sendo certo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 609

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 608

que não foi detectada qualquer irregularidade quanto aos aspectos de formalidade, onerosidade e comutatividade.

Corroborando com este entendimento, todos os depoentes que foram ouvidos em sessão ordinária nesta CPI sobre esse tema não manifestaram ou apresentaram qualquer evidência de irregularidade nos contratos de concessão. Apenas para recordarmos acerca da oitiva da Promotora de Justiça do Estado do Paraná Maria Cecilia Delisi Pereira, quando questionada pelo Deputado Nereu Moura acerca de possíveis crimes relacionados à execução dos contratos administrativos, transcreveremos abaixo um excerto das notas taquigráficas da 6ª sessão ordinária de 27 de agosto de 2013.

A Promotora Maria Cecilia Pereira havia sido designada em 2009, pelo Procurador Geral, para atuar em um inquérito civil público para apurar possíveis irregularidades na execução dos contratos de pedágio das concessionárias do Anel de Integração, dada sua experiência na área de patrimônio público, pois já havia trabalhado em um projeto piloto do Ministério Público no norte do Estado do Paraná.

Abaixo a transcrição *ipsis verbis*:

"DEPUTADO NEREU MOURA: Quais os crimes que a senhora anotou nessa relação?

SRA. MARIA CECÍLIA PEREIRA: Olha, Deputado, eu não verifiquei a existência de nenhum crime, certo? A conclusão que eu cheguei que se fazem necessárias algumas correções, o que resultou, inclusive, numa recomendação administrativa expedida pelo Ministério Público do Estado do Paraná e direcionada ao Exmo. Governador do Estado do Paraná (...)".

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 610
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 609
FLS.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Com relação à formalidade dos documentos assinados, ou seja, todos aqueles que firmaram e assinaram os termos aditivos obedeceram e respeitaram as suas competências, os requisitos procedimentais e formais ordinariamente previstos em lei. Com respeito à questão judicial, verifica-se que a decisão homologatória, foi objeto de recurso por parte do Ministério Público, tendo sido reformada, ou seja, a posição judicial que prevaleceu ao término da fase recursal limitou-se a extinguir a ação.

Cabe destacar, porém que paralelamente à discussão judicial sobre a sentença que homologara o acordo e encerrara a ação promovida pelas concessionárias, o Estado do Paraná e o DER/PR propuseram, juntos, outra ação judicial, cujo objetivo era a decretação de nulidade dos aditivos celebrados em 2000 e 2002. O ponto central da discussão apresentada na referida ação de nulidade traz que as condições pactuadas no ano 2000 seriam prejudiciais aos direitos dos usuários e ao poder concedente, o que teria supostamente beneficiado as Concessionárias. Como reflexo os aditivos de 2002 também seriam nulos, pois tomaram como base os aditivos assinados no ano 2000.

Atualmente, a referida ação de nulidade está suspensa a pedido das partes (Poder Concedente, o Estado do Paraná e as Concessionárias), pois estão em processo de negociação. A ação foi suspensa antes do início da fase probatória. Terminado o prazo e não ocorrendo novos pedidos de suspensão, será dado início a fase probatória com a realização de perícia.

Desta maneira, à luz da fase processual da ação de nulidade dos termos aditivos, não existem, até o momento qualquer decisão da autoridade competente que impeça ou interrompa a vigência, validade ou até mesmo a eficácia dos termos aditivos. Ou seja, até que seja proferida decisão definitiva com transito em julgado, não está autorizada esta CPI a sugerir a desconsideração dos termos aditivos.

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 611

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 610

FLS. CPI PEDÁGIO

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Outro ponto que foi exaustivamente analisado e debatido por esta CPI diz respeito ao entendimento da Ata 17. Transcorridos aproximadamente dois anos da assinatura do termo aditivo de 2002, o Poder Concedente e a Concessionária resolveram celebrar o que se denominou de contrato preliminar onde foi negociado redução de tarifa, redução de encargos e supressão das obras de ampliação da capacidade e foi instituída a Comissão Paritária através da Portaria 451/2004 do DER 02/08/04.

Em maio de 2005, a Comissão Paritária elaborou a Ata da 17ª reunião, encerrando seus trabalhos e enumerando as alterações contratuais para reequilíbrio do contrato, dentre elas redução de 30% das tarifas (válida a partir de agosto de 2004), eliminação das obras de melhoria e ampliação de capacidade e previsão de degrau tarifário de 17,4% previsto para junho de 2005. Porém, o Governo do Estado não firmou ato jurídico adequado e iniciou-se novamente o embate jurídico entre as partes. O Poder Judiciário, porém, concedeu tutela antecipada à Concessionária do Lote 3, reconhecendo as bases negociadas na Ata 17, fazendo valer a negociação ocorrida.

Cabe destacar que a denominada Ata 17 ainda está sendo discutida judicialmente, pois a Concessionária, em reação à ação judicial proposta pelo Poder Concedente, durante a realização dos estudos da comissão paritária, se viu obrigada a reconvir, e assim, de posse da ata conclusiva nº 17, pleiteou tutela antecipada com base em seus alicerces (ação nº 2005.70.00.004071-0).

A tutela antecipada proferida em Agravo de Instrumento nº 2005.04.01.037574-9, confirmou o pedido da concessionária. Assim é bom frisar que o contrato de concessão desta Concessionária não está sendo

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 612

FLS.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 611

executado por uma ata de reunião, mas pelo próprio contrato e por decisões judiciais, conforme exposto anteriormente neste Relatório.

Assim, após profundo trabalho investigativo e após ter minuciosamente levado a cabo todas as denúncias surgidas, esta CPI não pode afirmar com segurança que os contratos que regem o Programa de Concessão de rodovia dos seis lotes do Anel de Integração encontram-se isentos de falhas ou que, por outro lado, estão plenamente consoantes com o ordenamento jurídico em sua forma, conteúdo e execução, dado os fatos expostos durante os trabalhos desta Comissão. No entanto, foram identificados descumprimentos e falhas na publicidade das alterações contratuais realizadas por meio de atos administrativos emanados pelo DER-PR, conforme já exposto anteriormente.

5.C. SOBRE O MODELO DE CONCESSÃO QUE É DE GRANDE COMPLEXIDADE, OCASIONANDO BAIXO ENTENDIMENTO EM RELAÇÃO AOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS

É possível perceber que as principais dúvidas no que tange à legalidade dos contratos decorreram, em verdade, na falta de adequada prestação de informações à sociedade paranaense por parte das Concessionárias de rodovias, do Departamento de Estradas de Rodagens (DER-PR) e mesmo da recém-criada Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (AGEPAR), demonstrando claramente a inabilidade e a inexperiência em relação a este tipo de modelo no país.

Os contratos de concessão de rodovias são muito complexos,

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 612

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 612

detalhados e apresentam, tanto para as Concessionárias quanto para o DER/PR e Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (AGEPAR), uma série de Direitos e Obrigações. Os riscos alocados ao contrato de concessão podem ser classificados em *alea ordinaria* e *alea extraordinária*, ou seja, os riscos que são assumidos pela concessionária (*alea ordinaria*) e aqueles assumidos pelos Poder Concedente (*alea extraordinaria*). Os principais riscos assumidos pela Concessionária são o risco de tráfego, o risco de aporte de capital, o risco de operação e prestação de serviço em um determinado nível, o risco de não conclusão das obras, o risco regulatório e o risco de estruturação do projeto e do financiamento. Assim, apenas para citar como exemplo, tendo em vista que a diferença entre o tráfego previsto inicialmente nas propostas dos diversos lotes e o tráfego efetivamente realizado encontra-se em torno de 20% menor, esse fato não pode ser demandado pelas Concessionárias como fator de desequilíbrio. O DER-PR, por seu turno, na qualidade de Poder Concedente, tem a obrigação de fiscalização acerca do correto cumprimento do contrato.

Com base nos documentos entregues e informações prestadas a esta CPI, não é possível afirmar categoricamente que as Concessionárias estão descumprindo com as obrigações pactuadas nos respectivos Contratos e Termos Aditivos Contratuais, posto que não foram apresentadas evidências de descumprimento de obrigações por parte das Concessionárias.

De maneira análoga, o DER/PR tem respeitado as obrigações contratuais no tocante ao acompanhamento físico da execução dos contratos, como aprovação prévia dos projetos de executivos de engenharia, do orçamento detalhado e do termo de recebimento dos ativos físicos etc. No entanto, foram verificadas falhas de atuação do DER/PR no tocante aos aspectos de falta de fiscalização ao cumprimento da legislação

DIRETORIA LEGISLATIVA Fls. 614

DIRETORIA LEGISLATIVA Fls. 613

do vale-pedágio, falta de repasse das multas por excesso de peso e falta de fiscalização de campo suficiente nos trechos dos diversos lotes.

5.D. SOBRE OS VALORES DAS TARIFAS DE PEDÁGIO

O Governo do Estado do Paraná, no momento da definição das condições do edital, optou pela adoção de uma tarifa básica por quilômetro fixa e reajustável anualmente por fórmula paramétrica definida em contrato, apesar de à época já existem outros modelos de concessão de rodovias baseados na menor tarifa, modelos baseados na menor tarifa com maior outorga oferecida e, finalmente, modelos baseados no maior valor de outorga pecuniária com tarifa dia-sazonal. Assim, as tarifas praticadas são resultantes dos valores fixados inicialmente pelo Governo do Estado, não se encontrando dentro do perimetro de influência das Concessionárias.

Levando-se em conta a forma de arrecadação definida (por barreiras), o preço do pedágio de cada praça derivou de cálculo que considera a extensão de cobertura da referida praça. Assim, as tarifas de pedágio merecem uma análise à parte, desde o seu valor original e os valores atuais, passando pelos reajustes ocorridos, forma de cálculo e impactos.

À época dos estudos de viabilidade econômico e financeira do Anel de Integração, a forma de definição do valor baseou-se nos dados existentes, levantamentos de tráfego do DER e DNER complementados com pesquisas de tráfego efetuadas pelo Governo e pelo Consórcio Cogito-Engefoto, vencedor da licitação para o estudo técnico. A partir desse dado e dos volumes de investimentos e custos operacionais, atrelados a uma TIR

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 615

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 614
FLS.

(Taxa Interna de Retorno) pré-definida, apurou-se o VPL (Valor Presente Liquido) e a tarifa inicial resultante.

Considerando-se tais variáveis, a tarifa praticada espelha o resultado e define a equação econômico-financeira que foi apresentada aos licitantes e que é o substrato dos contratos de concessão e seus aditivos. Uma vez definida a tarifa inicial, o critério de reajustamento torna-se simples, bastando apenas de aplicação de fórmula paramétrica constante do contrato de concessão e que visa apurar a influência de diversos índices de preços, coletados pela FGV (Fundação Getúlio Vargas), instituição idônea e tradicional e que realiza esses levantamentos desde a década de 1940 no Brasil. Este reajustamento anual das tarifas de pedágio visa apenas manter em bases reais o valor praticado, para que não ocorram frustrações no cronograma de investimento e na prestação de serviços aos usuários, dado que a receita de pedágio é a principal fonte de entrada de recurso das Concessionárias.

Estudo recente do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), fundação pública federal vinculada ao Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, posiciona o valor da tarifa básica de pedágio no Anel de Integração do Paraná em relação a vários outros programas de concessão de rodovias. Cabe frisar que esse comparativo de tarifas não levou em conta as particularidades de cada modelo de concessão, pois parte da diferença tarifária ocorre em função do prazo da concessão, do volume dos investimentos previstos, do momento ao longo da concessão que estes investimentos serão realizados, do ambiente econômico e as condições do mercado financeiro à época da licitação e das condições regulatórias.

O quadro comparativo do IPEA, atualizado para 2013 pela variação oficial do IPCA, e referido em outro momento deste relatório, permite

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 616

F.L.S.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 615

afirmar que a tarifa atualmente praticada no Paraná, ainda que considerada alta pela população paranaense e pelos Deputados desta Comissão Parlamentar, é menor que a tarifa média da 1ª. Etapa das concessões federais (ambos os programas ocorreram no mesmo tempo e contexto econômico), também é menor que a tarifa média dos Estados do Rio Grande do Sul, Espírito Santo e Rio de Janeiro dentre outros (programas que ocorreram no mesmo tempo e contexto econômico) e também menor que a tarifa média dos programas estaduais, média do Brasil e menor ainda que a média dos programas internacionais.

Mais uma vez, as tarifas praticadas são o resultado direto de uma definição inicial, que resultou em valor compatível com os demais programas de concessão rodoviária em curso, e da aplicação de uma fórmula paramétrica clara e meridiana. Foi considerado também o custo necessário para a realização dos investimentos, que foram bastante afetados pela decisão do Governo do Estadual por um cronograma de investimentos muito concentrado no início do programa. Assim, os contratos espelham a equação tarifária, possuindo disposição expressa quanto à sua manutenção, conforme a legislação pertinente, em especial a Lei Federal n.° 8987/95.

Com isso, segundo apurado nos trabalhos desta Comissão, as concessionárias têm cumprido o pactuado nos contratos e seus correspondentes termos aditivos, no tocante aos níveis de obras e serviços. Importante ressaltar que os termos aditivos assinados em 2000 e 2002 postergaram várias obras para o próximo quinquênio, a contar a partir do ano 2014, estando, portanto, compatível com o nível tarifário vigente.

5.E. SOBRE A QUESTÃO DOS LUCROS DAS CONCESSIONÁRIAS

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Fls. 617

DIRETORIA LEGISLATIVA Fls. 616

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Nessa primeira análise profunda dos contratos de concessão de rodovias, que supre falhas históricas do processo de concessões do Estado do Paraná, esta CPI verificou detalhadamente a composição das tarifas de pedágio, bem como a sua fixação, forma de reajuste e valores atuais.

No entanto, para entender plenamente a questão do lucro das concessionárias, é preciso debruçar sobre um tema de finanças bastante complexo, que é a Taxa Interna de Retorno (TIR). Matematicamente, a TIR é a taxa necessária para igualar o valor de um investimento (valor presente) com os seus respectivos retornos futuros ou saldos de caixa. De maneira pragmática, a TIR é a expectativa de retorno financeiro que a concessionária espera auferir durante todo o contrato de concessão, considerando todas as incertezas e variáveis de um negócio, como o risco de tráfego, risco de construção, risco de operação, risco de preços dos insumos e risco regulatório.

Para se calcular a TIR, é preciso projetar um fluxo de caixa do projeto com todos os seus elementos, ou seja, receita, custos, investimentos, depreciação, impostos etc. Somente dessa maneira, o investidor pode projetar quanto faltará ou restará após todos os pagamentos dos compromissos assumidos terem sido feitos.

Assim, a TIR não se configura em uma garantia de rentabilidade ou renda fixa, mas apenas uma ideia da rentabilidade que a concessionária espera ter durante todo o contrato de concessão, dado que as premissas que não são líquidas e certas ao longo de 24 anos. Apenas para elencar as principais crises econômicas que o Brasil já atravessou desde o início do programa de concessões no Brasil, houve a crise cambial do México em 1994-1995, a crise do Leste Asiático em 1997-1998, a crise da Rússia em 1998, a crise cambial do Brasil em 1999, a crise Argentina em 2001-2002 e a

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 614

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 617

FLS

crise financeira global de 2008-2012, que afetou substantivamente o nível de risco na economia. Certamente nenhuma dessas crises foi imaginada pelos concessionários do Paraná no início de 1997, quando se iniciaram os estudos técnicos e de viabilidade econômica.

Portanto, a TIR não uma "taxa de lucro prefixada", como pode ser erroneamente entendida, simplesmente pelo fato que nenhum projeto pode contar com a cobertura dos riscos de tráfego, risco de operação, risco de preços dos insumos, financeiro etc. Esses riscos devem ser obrigatoriamente assumidos pelos Concessionários.

A análise dos documentos e demonstrações financeiras auditadas por empresas independentes, que foram entregues por solicitação desta Comissão resultando em mais de 60 mil páginas de informações e dados desde o início do programa de Concessão do Estado, demonstram conforme explicado no item 4.2 acima que as concessionárias, no seu conjunto de 1997 até 2012, auferiram receita com o pedágio no total de R$ 13,827 bilhões, e tendo investimento de R$ 4,195 bilhões. Esses números já consideram a correção pelo IPCA do período, conforme demonstrado na memória de cálculo, embora a prática de correção monetária de valores históricos não ser obrigatória pelas normativas contábeis brasileiras.

A primeira constatação é que as concessionárias investiram em obras 30% (trinta por cento) do valor total arrecadado com o pedágio. No entanto, constatamos que os 70% (setenta por cento) restantes não se configuraram em lucro para as concessionárias, uma vez que existem outros encargos e despesas previstos nos contratos de concessão, como os gastos com administração, gastos com pagamento de impostos e tributos, gastos com operação das rodovias, gastos com conservação e manutenção, gastos com verba de fiscalização, gastos com verba de reaparelhamento da polícia rodoviária e os encargos dos financiamentos.

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 619
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 618

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Com base na análise detalhada dos demonstrativos financeiros, chegamos aos seguintes valores apurados em conjunto, para as seis concessionárias do Paraná, conforme constam em suas demonstrações financeiras de 1998 a 2012, sem considerar a correção pelo IPCA, uma vez que os balanços e demonstrações financeiras não devem ser corrigidos monetariamente:

- Receitas Operacionais: englobam as Receitas de Pedágio e as Receitas Acessórias: Total – R$ 10.675 milhões;

- Despesas Operacionais Totais: englobam as despesas com Conservação das Rodovias, Operação, Administração, Verbas de Fiscalização e de Reaparelhamento da Polícia Rodoviária: Total - R$
4.525 milhões, ou seja, 42,3% da receita bruta operacional;
- Depreciação dos Investimentos: englobam a depreciação contábil dos Ativos Imobilizados, popularmente chamados de Investimentos, que consistem em Obras Rodoviárias, Manutenções Periódicas nas Rodovias, Instalações Prediais, Sistemas e Equipamentos, Instalações Administrativas, entre outros: Total – R$ 1.599 milhões, ou 15% da receita bruta operacional;

- Despesas Financeiras: englobam a soma total entre despesas e receitas financeiras, tais como encargos de empréstimos e financiamentos: Total – R$ 1.052 milhões, ou seja, 10% da receita bruta operacional;

- Tributos sobre Receitas: englobam os tributos PIS, Cofins e ISS: Total – R$ 928 milhões, ou seja, 9% da receita bruta operacional;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 620

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 619

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- Imposto de Renda e Contribuição Social: englobam os impostos federais que incidem sobre os lucros contábeis; Total – R$ 866 milhões, ou seja, 8% da receita bruta operacional;

- Lucro Liquido: corresponde ao resultado liquido contábil que remunera os acionistas, proveniente da operação das concessionárias envolvendo o total de receitas arrecadadas descontando-se todas as despesas, tributos e impostos; Total: R$

1.704 milhões, ou seja, 16% da receita bruta operacional.

Dessa forma, pode-se constatar que o valor da tarifa dos veículos leves e dos veículos pesados se, por um lado, é elevado para os padrões da economia paranaense, por outro lado o estudo do IPEA mostrou que pode ser situado na mediana dos valores quando comparado a outros de programas de concessão de rodovias. No entanto, deve ser ressaltado e enfatizado que diferentes programas de concessão foram licitados em diferentes momentos econômicos, com diferentes obrigações contratuais e diferentes programa de investimento e prazo. Portanto, não é perfeitamente comparável do ponto de vista tarifário. Quanto ao valor total consolidado apurado enquanto lucro líquido das concessionárias do Anel de Integração desde 1998 até 2012 é de aproximadamente 16% da receita bruta operacional. Não é possível aferir apenas por este parâmetro que o lucro líquido das concessionárias é exorbitante ou incompatível com sua atividade, ou mesmo com o nível de rentabilidade verificado em outros negócios da economia.

Os balanços patrimoniais e demonstrativos financeiros são periodicamente submetidos ao juízo de firmas de auditoria independente, com contadores possuidores de competência profissional com base nas técnicas contábeis brasileiras, especialmente na área de auditoria, da

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 621

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 620
FLS

legislação inerente à profissão, dos conceitos e técnicas administrativas e da legislação específica aplicável às Concessionárias de rodovia. Os auditores devem conhecer de forma ampla e suficiente todo o escopo relativo às demonstrações financeiras e de arrecadação, para que lhe seja possível identificar e compreender as transações realizadas e as práticas contábeis aplicadas, que podem ter efeitos relevantes sobre a posição patrimonial e financeira dos balanços das Concessionárias.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 622

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 621

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

5.F. SOBRE O FATO DE A UNIÃO, O ESTADO E OS MUNICÍPIOS SEREM GRANDES BENEFICIADOS DO PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

Conforme foi inicialmente levantado na oitiva do Diretor Geral do DER/PR Dr. Nélson Leal Júnior, foi constatado que os valores arrecadados pela União e municípios com os pedágios do Estado do Paraná tornaram o Poder Público um dos grandes beneficiados do modelo. Ademais, cita-se o fato que cerca de quatro quintos da malha rodoviária concedida no Anel de Integração ser um ativo de natureza federal, ou seja, aproximadamente 2.000 quilômetros são rodovias federais transferidas ao Estado dentro do escopo do Convênio de Delegação firmado em 1996.

O Diretor Geral do DER/PR afirmou que os investimentos necessários para conservação, manutenção e ampliação de uma malha de 2.000 quilômetros montam a aproximadamente R$ 850 milhões por ano. Com isso, existe efetivamente uma desoneração dessa monta da União em relação a esses ativos. Abaixo a transcrição das notas taquigráficas onde este tema foi inicialmente levantado, após questionamento do Deputado Artagão Júnior:

"**DEPUTADO ARTAGÃO JÚNIOR:** Quer dizer a receita federal só é má com a gente. Só com o cidadão com a pessoa física ela exige e cobra tudo. Aí eles estão fazendo um acordo é isso?

SR. NELSON LEAL JR.: Depende da receita federal em relação a cobrança, como seria cobrado, como seria efetivado o cupom fiscal, porque ela tem que ter em relação ao cupom toda a tratativa dela para ela fazer a fiscalização em relação aos impostos. Também eu queria colocar aqui, que em relação a tarifa não tem nenhum imposto estadual, nós temos ali 5% de imposto do ISS que vai para as prefeituras em relação a testado

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 623

PLS

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 622

das rodovias. E nós temos 18,5% de imposto federal. No meu modo de entender para o Governo Federal fazer a manutenção das rodovias, que 2/3 é do governo federal, ele gastaria anualmente em torno de 850 milhões. Hoje ele não gasta os 850 milhões e de imposto ele arrecada mais de 300 milhões. E não é efetivado nenhuma obra com dinheiro federal, pelo menos eu não vi. Nós temos várias obras que poderia o governo federal estar executando, nessas rodovias federais que foram concedidas para o Estado. Isso tem acontecido em outros Estados e aqui no Paraná não tem acontecido. Zero de investimento do Governo Federal. E, além disso, ele arrecada mais de 300 milhões de impostos."

Logo em seguida na oitiva, o Diretor Geral do DER/PR afirmou que o valor dos impostos e tributos arrecadados montam a aproximadamente R$ 303 milhões por ano, o que confere com os cálculos apurados no trabalho desta
Comissão. Abaixo a transcrição das notas taquigráficas onde este tema foi inicialmente levantado, após questionamento do relator Deputado Douglas Fabrício:

"**DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO:** Então, o Estado do Paraná não arrecada impostos com o pedágio. Já o Governo federal que passou as rodovias para o Paraná, foi o grande beneficiado até igual as concessionárias ou mais, porque ele arrecada imposto 300 milhões por ano ?

SR. NELSON LEAL JR.: Ano passado foi 303 milhões."

Como foi exaustivamente analisado por esta CPI, o valor arrecadado de PIS, COFINS e Imposto de Renda Pessoa Juridica (IRPJ) em 2012, que é o último ano fiscal com dados públicos disponivel, nas seis concessionárias

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 624

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 623

do Anel de Integração do Estado do Paraná foi de R$ 302,8 milhões, conferindo com os dados apresentados pelo Diretor Geral do DER/PR. Esses valores são históricos e constam nos demonstrativos financeiros auditados e entregues a esta Comissão. Apenas o valor do IRPJ montou a R$ 217 milhões, sendo que o valor consolidado de PIS/COFINS foi de aproximadamente R$ 86 milhões.

Os municípios, por seu turno, também são parte interessada no modelo de concessão de rodovias, uma vez que 5% do valor bruto da arrecadação das receitas de pedágio é repassado aos municípios na forma de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), regulamentado na Lei Complementar 116/2003. Segundo o diploma legal, a base de cálculo do ISS é o preço do serviço prestado, ou seja, o faturamento relativo à prestação do serviço de infraestrutura rodoviária. A repartição do valor devido a cada município é realizada proporcionalmente à extensão em que cada município é cortado pela rodovia, extensão esta conhecida como "testada".

No ano de 2012, o valor arrecadado nas seis concessionárias do Anel de Integração do Estado do Paraná na forma de ISSQN (Impostos sobre Serviços de Qualquer Natureza) foi de aproximadamente R$ 77 milhões. Uma vez mais, esses valores são históricos e constam nos demonstrativos financeiros auditados e entregues a esta Comissão.

No entanto, engana-se quem pensa que apenas a União e os municípios são beneficiados diretos do programa de concessão de rodovias. O Estado do Paraná, apesar de não possuir nenhum imposto diretamente incidente no modelo de concessão, é beneficiado através do Fundo de Participação dos Estados (FPE), que é um dos sistemas de transferência de recursos do governo federal para os estados, criado em 1967, com o objetivo de redistribuir a renda e promover o equilíbrio

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 625

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 624

socioeconômico entre os estados. Embora, como veremos em seguida, o percentual repassado ao Estado é de apenas 3,23% (15% de 21,5%), pois o FPE não é distribuído igual e proporcionalmente entre os entes federativos.

O FPE é formado por 21,5% da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), conforme estabelecido na Constituição de 1988. Em 2011, os repasses do FPE foram da ordem de R$ 48 bilhões e a projeção para 2012 é que cheguem a R$ 55 bilhões. A divisão dos recursos do FPE entre as regiões não é feita de forma igualitária. Atualmente, adota-se o critério distributivo, direcionando maior fatia de recursos a estados com renda per capita mais baixa. Os estados das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste ficam com 85% dos recursos e os estados das regiões Sul e Sudeste com 15%, com percentuais fixos para cada estado.

Portanto, tomando o ano de 2012, que é o último dado público disponível, é fácil constatar que a arrecadação com receita de pedágio no ano de 2012 foi de R$ 1.512 mil, e o valor do total dos tributos e impostos federais (PIS/COFINS e IRPJ) foi de R$ 303 milhões. Apenas os tributos e impostos federais respondem por 20% do total arrecadado com o pedágio no Estado do Paraná.

Adicionalmente, R$ 77 milhões ou 5% da receita bruta de pedágio são destinados ao recolhimento do ISSQN, imposto municipal. Assim, temos que aproximadamente R$ 1,00 em cada R$ 4,00 arrecadado pelas concessionárias paranaenses é destinado ao Poder Público, sendo distribuído à União, Estados e Municípios, em diferentes proporções. A cunha fiscal de 25% é muito alta e certamente poderia ser reduzida em favor dos usuários.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 626

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 625
FLS

5.G. SOBRE A AUSÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DO VALE-PEDÁGIO

Outra importante conclusão a que esta Comissão chega diz respeito à falta de adequada fiscalização no cumprimento da legislação do Vale-Pedágio. Esse ponto foi levantado na oitiva do Presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Sr. Diumar Cunha Bueno, no dia 04 de fevereiro de 2014.

Em seu depoimento, o Sr. Bueno explicou que o Vale-Pedágio é um dispositivo legal obrigatório e veio atender às reivindicações dos caminhoneiros autônomos com vistas a incluir o custo do pedágio no total recebido pelo transporte da carga. O Vale-Pedágio foi instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001. Com isso, os embarcadores ou equiparados são responsáveis por pagar antecipadamente o pedágio e por fornecer o respectivo comprovante ao transportador rodoviário para os caminhoneiros autônomos. Essa legislação serviu dar transparência e eliminar a prática que embutia o custo do pedágio no valor do frete contratado.

O funcionamento é relativamente simples: ao fornecer o Vale-Pedágio obrigatório para o caminhoneiro autônomo, o embarcador determina o roteiro a ser seguido e o valor do vale obedecerá ao preço do pedágio de cada praça. Com isso, o caminhoneiro autônomo tem mais segurança ao trafegar pela rodovia principal, além de poder contar com a possibilidade de pagamento por meio eletrônico.

O Vale-Pedágio obrigatório é regulamentado pela Resolução nº 2885, publicada no Diário Oficial da União em 23 de setembro de 2008. As principais alterações dizem respeito à definição mais precisa das

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 627

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 626

responsabilidades pela instalação e operação do sistema e modelos de Vale-Pedágio; possibilidade de utilização de quaisquer modelos e sistemas de Vale-Pedágio obrigatório por empresas habilitadas pela ANTT e maior disciplina nas operações financeiras entre embarcador, operador e a empresa fornecedora do Vale-Pedágio.

Com relação às sansões, constitui infração o fato do embarcador não antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao caminhoneiro autônomo, não registrar as informações sobre a aquisição do Vale-Pedágio obrigatório no documento de embarque e as concessionárias de rodovias não aceitarem o Vale-Pedágio obrigatório. Caso seja verificada infração, ao embarcador será aplicada multa no valor de R$ 550 por veiculo para cada viagem na qual não fique comprovada a antecipação do Vale-Pedágio obrigatório. Já a concessionária de rodovia que não aceitar o Vale-Pedágio obrigatório será penalizada também com multa no valor de R$ 550 a cada dia que deixar de aceitar os modelos habilitados pela ANTT.

No entanto, cabe à ANTT a regulamentação, coordenação, delegação, fiscalização e aplicação das penalidades, atividades que antes eram desempenhadas pelo Ministério dos Transportes. A fiscalização pode ser feita de duas formas: direta ou provocada. A direta é feita por iniciativa do fiscal junto ao embarcador, equiparado ou transportador nas rodovias. Também deve ser realizada a fiscalização direta junto às operadoras de rodovias para a verificação da aceitação obrigatória do Vale-Pedágio e de demais obrigações previstas na legislação. Já a fiscalização provocada é feita a partir de denúncias sobre a existência de possíveis infratores. A fiscalização da ANTT deve ser feita nas rodovias federais e as demais rodovias serão fiscalizadas pelos órgãos competentes nas instâncias estaduais e municipais, através das secretarias de governo ou agências reguladoras estaduais.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 628

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 627

Foi explicado que a legislação do Vale-Pedágio ainda não "pegou" por falta de fiscalização. E devido à falta de fiscalização não é possível saber qual o percentual das empresas embarcadoras está efetivamente pagando o ValePedágio, deixando os caminhoneiros autônomos desprotegidos, uma vez que muitos acabam aceitando o frete sem o Vale-Pedágio com medo de perder a carga. As concessionárias de rodovias do Paraná, por sua vez, poderiam ajudar nessa fiscalização, informando ao DER/PR, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná e mesmo à Secretaria de Infraestrutura e Logistica o valor percentual que é arrecadado mensalmente apenas como Vale-Pedágio.

Assim, para fiscalizar efetivamente, a ANTT precisa fazer parcerias com o Estado do Paraná, através da Secretaria de Infraestrutura e Logistica ou suas instituições que dizem respeito direta ou indiretamente com o negócio de concessão de rodovias. Por exemplo, o Departamento de Estradas de Rodagens (DER/PR) ou mesmo a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (AGEPAR).

6. Recomendações e encaminhamentos

Ao Sr. Presidente e aos nobres deputados que compõe esta CPI, submetemos a seguir, como resultado de todos os fatos e análises apresentados no presente documento, nossas recomendações finais.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 629

FLS.
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 628

6.1 MELHOR DEFINIÇÃO ACERCA DO PAPEL, ESCOPO E ATUAÇÃO DO DER/PR E AGEPAR

Foi observado durante os trabalhos desta Comissão que deve haver uma melhor definição do papel, escopo e atuação do DER/PR e da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (AGEPAR), como forma de melhorar a gestão dos serviços públicos rodoviários. Apesar de a Agência ter sido criada pela Lei Complementar nº 94, de 23 de julho de 2002, a sua regulamentação ocorreu somente em 21 de novembro de 2012, mais de dez anos após sua criação.

Segundo explicado pelo então Diretor Presidente da AGEPAR Dr. Antônio José Correia Ribas, o objetivo da Agência é atender o interesse público, por meio da regulação, normatização, controle, mediação e fiscalização dos serviços de infraestrutura concedidos no Paraná, ações que promovam e zelem pela qualidade, segurança, eficiência econômica e técnica desses serviços. Além da regulação das rodovias, a Agência exerce regulação sobre as ferrovias concedidas; terminais de transportes rodoviários, ferroviários, aeroviários, marítimos e fluviais; do transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros; da exploração da faixa de domínio da malha viária; inspeção de segurança veicular e de outros serviços de infraestrutura de transportes delegados. Sua competência poderá ser estendida ainda a serviços de infraestrutura que vierem a ser definidos por lei especifica.

Como autarquia a Agência é dotada de autonomia financeira, funcional, técnica e administrativa, possuindo independência decisória e poder de polícia, com as prerrogativas da Fazenda Pública. A decisão da Agência é soberana e definitiva em âmbito administrativo.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 630
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 629
FLS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Conceitualmente, o papel de toda Agência deve estar focado no exercício da fiscalização e gestão de contratos de concessão, na capacidade de edição de atos normativos ou regulatórios que regem a forma de exercício de atividades sob sua fiscalização e na escolha dos dirigentes que possam gozar de estabilidade no mandato sem possibilidade de demissão '*ad nutum*'.

Dentro deste conceito, as principais atribuições da AGEPAR consistem na prestação de serviços adequados ao pleno atendimento dos usuários, satisfazendo condições de qualidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade e modicidade nas suas tarifas; aferir a qualidade da prestação dos serviços regulados e realizar estudos para propor maior eficiência nas atividades públicas reguladas; aplicar penalidades decorrentes do descumprimento da legislação vigente ou dos contratos; garantir ampla proteção aos usuários e soluções rápidas e consensuais de conflitos; decidir e homologar sobre os pedidos de revisão e reajuste de tarifas, buscando modicidade das tarifas e o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços públicos de infraestrutura delegados; assegurar aos usuários amplo acesso às informações sobre a prestação dos serviços públicos regulados e prévia divulgação de reajustes e revisões das tarifas.

O modelo de Agência pode ser considerado uma a escolha certa, pois descentraliza os deveres do Executivo Estadual e Administração Pública direta e indireta, possibilitando que os mesmos se concentrem em outras atividades e diminuam os custos e a ineficiência nesta área.

O DER/PR, em seu lugar, possui as atribuições de executar o programa rodoviário da malha estadual de acordo com diretrizes gerais e específicas que regem a ação governamental e programar, executar e controlar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, obras,

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 631

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 630

conservação, operação e administração das estradas e obras de artes rodoviárias compreendidos no Plano Rodoviário Estadual, nos planos complementares e nos programas anuais especiais definidos pela Secretaria de Infraestrutura e
Logística.

Portanto, deve haver melhor concatenação entre a atuação, papel e escopo do DER/PR e da AGEPAR, com vistas a fortalecer o papel da Agência e beneficiar a sociedade paranaense. Esta CPI verificou que deve haver especial atenção à estrutura e funcionamento da Agência, uma vez que funciona de maneira precária, sem estrutura adequada e sem quadro técnico competente para acompanhamento das questões técnicas de grande complexidade. Não existem processos bem definidos e estruturados, sendo que o trabalho de consultoria em fase de conclusão deve ser implantado ato-contínuo. Esse fato é importante para que não ocorra subordinação da Agência aos interesses do Executivo.

Com relação à atuação do DER/PR, esta Comissão recomenda que se aproveite a larga experiência deste Órgão e de seus técnicos, com a instituição de um novo plano de carreira para seus funcionários, de maior dedicação orçamentária do Estado e a definição das atribuições que se espera deste Órgão. Recomenda-se que o quadro de técnicos seja urgentemente renovado, uma vez que existem vários engenheiros entrando com pedidos de aposentadoria.

6.2 MAIOR FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO DER/PR EM RELAÇÃO ÀS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS DAS CONCESSIONÁRIAS

Foi observado ao longo dos trabalhos desta Comissão que o DER/PR pode eventualmente estar sendo leniente na fiscalização e controle dos

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 632
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 631

trabalhos executados pelas Concessionárias no Anel de Integração. Além da preocupação que este tema suscita, esta CPI recomenda que o DER/PR estabeleça no curto prazo as bases de um amplo plano de ação para melhor aparelhar as equipes responsáveis pela fiscalização dos trabalhos de campo, evitando a contratação de empresas terceiras para melhor atender ao interesse público.

6.3 ADOÇÃO DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL PARA AS NOVAS OBRAS E INVESTIMENTOS, CONSIDERANDO A TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR) VIGENTE NO ATUAL AMBIENTE ECONÔMICO

O Fluxo de Caixa Marginal foi a solução encontrada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para incorporar obras e investimentos adicionais em infraestrutura rodoviária aos contratos da 1ª fase do Programa Federal de Concessões (PROCROFE), buscando capturar na taxa de remuneração do capital dos investidores a melhora do cenário econômico do país e, ao mesmo tempo, respeitando as condições acordadas inicialmente entre as partes.

Deste modo, o escopo original dos investimentos do contrato e aditivos celebrados permanece inalterado, por força de exigência legal, enquanto a sociedade pode se beneficiar de novos investimentos, adequando a rodovia às necessidades atuais, não previstas originalmente no Programa de Exploração da Rodovia.

A necessidade surge, pois o prazo de concessão é muito longo (24 anos, no caso paranaense), sendo muito difícil prever no Edital inicial todos os investimentos que serão necessários, dado o crescimento econômico e necessidades das comunidades ao longo das rodovias. Desta forma, é

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 633

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 632
FLS.

natural que surjam demandas por novos investimentos decorridos alguns anos da assinatura do contrato de concessão.

Dado que os investimentos adicionais previstos montam a valores bilionários, principalmente com relação a possível duplicação da totalidade do Anel de Integração do Paraná, a participação da iniciativa privada desonera o Governo do Estado do Paraná na realização direta desses novos investimentos, contribuindo para a meta de *superávit* primário. A execução e entrega das obras no prazo acordado também ficam a cargo do privado, que assume alguns riscos inerentes nesse tipo de contratação.

Adicionalmente, os benefícios positivos para a sociedade são muitos com os novos investimentos, desde a geração de empregos até o aumento do conforto, segurança e fluidez dos serviços rodoviários. É inegável que a qualidade das rodovias aumentou substancialmente após a participação do privado nesse setor, fato este que se comprova com as 20 melhores rodovias do país operando sob regime de concessão, conforme apontado em pesquisa de 2013 da Confederação Nacional do Transporte (CNT), encontrada no sítio eletrônico http://pesquisarodovias.cnt.org.br/.

A pesquisa CNT abrange toda a extensão pavimentada das rodovias federais e as principais rodovias estaduais do país, alcançando 96,7 mil km de rodovias. A metodologia empregada avalia as três principais características da malha rodoviária: pavimento, sinalização e geometria, que são analisadas conforme os níveis de conservação, segurança e conforto perceptíveis pelos usuários. O resultado da avaliação é divulgado de forma qualitativa, classificando o estado das rodovias como: Ótimo, Bom, Regular, Ruim ou Péssimo. Os resultados apontam que 36,2% dos trechos pesquisados (35.002 km) apresentam condições satisfatórias (Ótimo ou Bom). Porém, ao compararmos as condições das rodovias por

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 634

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 633

tipo de gestão, observamos que as condições são satisfatórias em 84% das rodovias concedidas e em 27% das rodovias sob gestão pública.

No caso das concessionárias do Estado do Paraná foram pesquisados 5.652 km de rodovias, dos quais 2.654 estão sob regime de concessão. As condições satisfatórias (Ótimo ou bom) entre as rodovias concedidas (87%) é bastante superior aquelas sob gestão pública (42%).

O Fluxo de Caixa Marginal já é uma realidade no âmbito dos contratos com a União. Vários juristas e economistas já pacificaram o entendimento com relação a este instrumento e enfatizaram a necessidade de realizar investimentos de acordo com as novas condições econômicas, apesar das dificuldades encontradas nos ativos de infraestrutura, notadamente ativos com baixa liquidez, incerteza na realização do lucro e prazos muito longos.

Assim, os novos investimentos marginais aos contratos celebrados originalmente certamente incorporarão as condições do cenário econômico atual, seja este cenário mais favorável ou não àquele originalmente contratado. Isso faz parte da lógica econômica e do processo racional realizado pelos investidores. Levando-se a cabo esse processo, a cada novo investimento extraordinário ao contrato original será feito um acordo entre as partes, observando-se as novas condições econômicas vigentes, buscando a modicidade tarifária e benefícios para sociedade paranaense, sem que, com isso, sejam alteradas as condições originais do contrato de concessão. Com isso, novas oportunidades de investimentos são descortinadas em condições mais atrativas para o Paraná sem alterar as bases contratuais.

Foi salientado pelo presidente desta Comissão que o BNDES hoje está apoiando as novas licitações com a concessão de empréstimos em condições vantajosas, de taxa de juros e prazo, sendo que o mesmo

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 635

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 634

poderia ser feito para as Concessionárias paranaenses, como forma de antecipar os investimentos e duplicações previstas.

A adoção do Fluxo de Caixa Marginal poderá também ser utilizada para viabilizar a inclusão de novos investimentos que devem necessariamente ser objeto de negociação entre Poder Concedente e Concessionárias, com vistas à manutenção do equilíbrio contratual. Como restou claro durante os trabalhos desta Comissão Parlamentar, a extensão do prazo contratual deve passar necessariamente pela extensão do Convênio de Delegação celebrado com a União em 1996, o que ensejaria negociação entre o Governo Estadual e Federal.

Finalmente, é correto afirmar que as novas contratações via fluxo de Caixa Marginal guardam as mesmas características das novas licitações que vêm ocorrendo no âmbito federal, que estão tendo uma grande repercussão no noticiário econômico, tendo a capacidade de gerar grandes benefícios para a sociedade.

Por esse motivo, esta Comissão Parlamentar de Inquérito sugere que se incluam urgentemente as seguintes obras no escopo das Concessionárias do Anel de Integração do Paraná, fruto de reais demandas da sociedade paranaense, que foram legitimamente repassadas aos Deputados ao longo dos trabalhos aqui desenvolvidos:

DUPLICAÇÕES

As obras de duplicação são indicadas em trechos de rodovias em pista simples que não acomodam adequadamente o atual tráfego, ocasionado acréscimo no tempo de viagem e nos índices de acidentes. Seguem as principais sugestões de inclusão de novas obras de duplicação, não previstas nos contratos:

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 636 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 635

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

- Duplicação da PR-445, entre Contorno de Londrina e Warta:
  - Extensão aproximada: 8,5 km; o Lote: 1;
  - Interesse público: Melhoria no fluxo de veículos em trecho com elevado tráfego, atendendo solicitações populares e da sociedade organizada, oferecendo maior segurança e conforto ao usuário; o Municípios abrangidos: Londrina e Cambé.
- Duplicação da BR-153, nos segmentos entre km 18,0 e 20,5 (Jacarezinho) e km 39 e 43 (Santo Antonio da Platina):
  - Extensão aproximada: 6,5 km; o Lote: 1;
  - Interesse público: Melhoria no fluxo de veículos em trecho com elevado tráfego, atendendo solicitações populares e da sociedade organizada, oferecendo maior segurança e conforto ao usuário;
  - Municípios abrangidos: Jacarezinho e Santo Antonio da Platina.
- Duplicação da BR-376, entre Paranavaí e Nova Esperança:
  - Extensão aproximada: 30 km; o Lote: 2;
  - Interesse público: trata-se de segmento com elevado tráfego de veículos pesados e importante corredor de interligação do Oeste do Paraná com o Mato Grosso do Sul; o Municípios abrangidos: Paranavaí, Alto Paraná e Nova Esperança.
- Duplicação da BR-277 entre Matelândia e Cascavel:
  - Extensão aproximada: 60 km; o Lote: 3;
  - Interesse público: trata-se de segmento com elevados índices de tráfego e de acidentes e importante interligação do Oeste do Paraná;

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 637

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 636

- Municípios abrangidos: Matelândia, Céu Azul, Santa Tereza do Oeste e Cascavel.

- Duplicação da BR-277 no perímetro urbano de Guarapuava:
  - Extensão aproximada: 5 km; o Lote: 3;
  - Interesse público: segmento que apresenta elevada interferência com tráfego local;
    Município abrangido: Guarapuava.
- Duplicação da PR-317 entre Campo Mourão e Peabiru:
  - Extensão aproximada: 11 km; o Lote: 2;
  - Interesse público: segmento que apresenta elevada interferência com tráfego local;
  - Município abrangidos: Campo Mourão e Peabiru.
- Duplicação da BR-376 entre Mandaguaçu e Nova Esperança:
  - Extensão aproximada: 21 km; o Trecho próximo à abrangência do Lote 2;
  - Interesse público: segmento que apresenta elevada interferência com tráfego local;
  - Municípios abrangidos: Mandaguaçu, Presidente Castelo Branco e Nova Esperança.
- Duplicação da PR-317 entre Floresta e Campo Mourão:
  - Extensão aproximada: 60 km; o Lote: 2;
  - Interesse público: segmento que apresenta elevada interferência com tráfego local e importante rota de ligação;
  - Municípios abrangidos: Floresta, Engenheiro Beltrão, Peabiru e Campo Mourão.
- Duplicação da BR-277 entre trevo do Relógio e Guarapuava:
  - Extensão aproximada: 50 km; o Lote: 4;
  - Interesse público: segmento que representa importante rota de ligação na região abrangida;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 638
Pag. 4

Fl. 8
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 637

- Municípios abrangidos: Prudentópolis e Guarapuava.

- Duplicação da BR-277 entre Guarapuava e Candói, Trevo dos Três Pinheiros:
  - Extensão aproximada: 50 km; o Lote: 3;
  - Interesse público: segmento que representa importante rota de ligação na região abrangida;
  - Municípios abrangidos: Guarapuava e Candói.
- Conclusão da Duplicação da BR-277 entre Candói e Cascavel:
  - Extensão aproximada: 190 km; o Lote: 3;
  - Interesse público: segmento que representa importante rota de ligação na região abrangida;
  - Municípios abrangidos: Candói, Cantagalo, Virmond, Laranjeiras do Sul, Nova Laranjeiras, Diamante do Sul, Guaraniaçu, Campo Bonito, Ibema, Cascavel.
- Duplicação da PR-407 entre Pontal do Paraná e BR-277:
  - Extensão aproximada: 18 km; o Lote: 6;
  - Interesse público: segmento que representa importante rota de ligação com litoral do Paraná;
  - Municípios abrangidos: Paranaguá e Pontal do Paraná.

CONTORNOS

A implantação de contornos urbanos é indicada em segmentos com elevada interferência do tráfego rodoviário com o tráfego urbano de cidades que se desenvolveram no entorno das rodovias. A separação do tráfego rodoviário de longa distância do tráfego local proporciona a diminuição do tempo de viagem e ocorrências de acidentes, além de elevar o conforto dos usuários das rodovias.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 639

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 638

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Atualmente há situações importantes que demandam a implantação de contornos urbanos:

- Contorno Norte de Londrina e Cambé, em Pista Dupla:
  - Extensão aproximada: 29 km; o Lote: 1;

    Interesse público: melhoria no fluxo de veículos em trecho de tráfego muito elevado, atendendo a solicitações populares e da sociedade organizada, oferecendo maior segurança e conforto ao usuário;
  - Municípios abrangidos: Londrina e Cambé.
- Contorno Norte de Ponta Grossa, na rodovia BR-376, com construção de terceiras faixas, vias marginais e interseções em desnível:
  - Extensão aproximada: 45 km; o Lote: 5;
  - Interesse público: grande interferência do tráfego de longa distância de veículos pesados com o perímetro urbano de Ponta Grossa; tal obra diminuirá índice de acidentes e o tempo de viagem dos veículos provenientes de várias regiões do Paraná e que atravessam este importante entroncamento rodoviário de Ponta Grossa;
  - Município abrangido: Ponta Grossa.
- Contorno de Califórnia, na rodovia BR-376:
  - Extensão aproximada: 9 km; o Lote: 5;
  - Interesse público: não há previsão para duplicação da BR-376 neste trecho e o tráfego de longa distância passa por trecho urbano, com obstáculos e calçadas; tal contorno eliminará a interferência com o tráfego urbano, diminuindo o tempo de viagem e aumentado a fluidez e o conforto dos usuários que trafegam na rodovia BR-376 e acessam o norte do Paraná;
  - Município abrangido: Califórnia.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 640

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 639

- Contorno Sul de Maringá, na rodovia PR-179: o Extensão aproximada: 11 km; o Trecho próximo à abrangência do Lote 2; Interesse público: trecho com elevada interferência com o tráfego local urbano;

  o Município abrangido: Maringá.

- Contorno de Arapongas, na rodovia PR-444: o Extensão aproximada: 7 km; o Trecho próximo à abrangência do Lote 1;
  - Interesse público: trecho com elevada interferência com o tráfego local urbano;
  - Município abrangido: Arapongas.

TERCEIRAS FAIXAS

A implantação de faixas adicionais, ou terceiras faixas, é indicada principalmente em situações em que segmentos de rodovias em aclive, geralmente em trechos sinuosos, diminuem consideravelmente a velocidade de veículos pesados, e estes, interferem na velocidade de veículos leves, causando acréscimo no tempo de viagem e elevação no índice de acidentes. A implantação de terceiras faixas apresenta-se como uma solução economicamente interessante quando comparada ao custo de uma obra de duplicação completa da rodovia. Seguem algumas importantes sugestões para implantação de terceiras faixas:

- Implantação de Terceiras Faixas na BR-277, em diversos segmentos entre Cascavel e Guarapuava:
  - Extensão aproximada: 21 km; o Lote: 3;
  - Interesse público: trecho em pista simples e sinuoso dificultando a possibilidade de ultrapassagens, diminuindo a fluidez do tráfego;

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág 641

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág 640

- Municípios abrangidos: Cascavel, Catanduvas, Ibema, Guaraniaçu, Nova Laranjeiras, Laranjeiras do Sul, Virmond, Cantagalo, Candói e Guarapuava.

- Implantação de Terceiras Faixas na BR-277 em segmentos ao longo do trecho entre o Trevo do Sprea e Relógio:
  - Extensão aproximada: 15 km; o Lote: 4;
  - Interesse público: trecho com tráfego elevado de veículos pesados e com vários segmentos em aclive;
  - Municípios abrangidos: Palmeira, Irati e Guarapuava.
- Implantação de Terceiras Faixas na BR-373 em segmentos ao longo do trecho entre Trevo do Caetano e Relógio:
  - Extensão aproximada: 15 km; o Lote: 4;
  - Interesse público: trecho com tráfego elevado de veículos pesados e com vários segmentos em aclive;
  - Municípios abrangidos: Ponta Grossa, Imbituva, Guamiranga, Prudentópolis.
- Implantação de Terceira Faixa na BR-277, entre km 77,6 e km 83,0, incluindo iluminação e ciclovia, no sentido Curitiba:
  - Extensão aproximada: 5,4 km; o Lote: 6;
  - Interesse público: segmento com tráfego elevado de veículos pesados e em aclive;
  - Município abrangido: São José dos Pinhais.
- Implantação de Terceira Faixa na BR-277, entre km 63,0 e km 66,8, no sentido Curitiba:
  - Extensão aproximada: 3,8 km; o Lote: 6;
  - Interesse público: segmento com tráfego elevado de veículos pesados e em aclive; o Município abrangido: São José dos Pinhais.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 642

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 641

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

VIAS MARGINAIS

A construção de vias marginais é especialmente indicada em trechos de rodovia próximos a perímetros urbanos, onde ocorre conflito entre tráfego rodoviário e urbano, ocasionando elevação nos índices de acidentes e grandes transtornos aos usuários. Seguem algumas importantes sugestões para implantação de Vias Marginais:

- Implantação trechos de Vias Marginais nas Rodovias BR-376, PR444, PR-317: o Extensão aproximada: 28 km; o Lote: 2;
  - Interesse público: ao longo das rodovias administradas pelo Lote 2, há trechos com elevada interferência com o tráfego urbano, e a implantação de marginais propiciará maior fluidez, conforto aos usuários, além da redução de acidentes;
  - Municípios abrangidos: Alto Paraná, Arapongas, Maringá, Engenheiro Beltrão.
- Implantação Vias Marginais na BR-277, entre km 73,0 e km 84,0:
  - Extensão aproximada: 11 km; o Lote: 6;
  - Interesse público: trecho com grande interferência com tráfego urbano e necessidade de aumento de capacidade, aumentando a fluidez do tráfego e o conforto dos usuários;
  - Município abrangido: São José dos Pinhais.

PASSARELAS DE PEDESTRES

A implantação de passarelas para transposição de pedestres é especialmente indicada em pontos com elevados índices de atropelamento, decorrentes da interferência do tráfego rodoviário com a movimentação de

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 643

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 642

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

pedestres. Seguem algumas importantes sugestões para implantação de Passarelas de Pedestres:

- 6 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo da rodovia BR369:
  - Lote: 1;
  - Municípios abrangidos: Londrina, Jataizinho, Cambará, Jacarezinho, Santo Antônio da Platina.
- 25 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo das rodovias BR-376, BR-369, PR-444, PR-317 e BR-369: o Lote: 2;
  - Municípios abrangidos: Paranavai, Alto Paraná, Nova Esperança, Pres. Castelo Branco, Cambira, Apucarana, Arapongas, Mandaguari, Maringá, Floresta, Ivaiândia e Engenheiro Beltrão, Corbélia, Cascavel.
- 15 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo das rodovias BR-277, BR-376 e PR-151:
  - Lote: 5;
  - Municípios abrangidos: Mauá da Serra, Califórnia, Imbaú, Ponta Grossa, Carambei, Castro, Jaguariaiva e Pirai do Sul.
- 5 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo das rodovias BR-277:
  - Lote: 5; o Municípios abrangidos: São José dos Pinhais e Piraquara.
- 10 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo das rodovias BR-277, no trecho entre Guarapuava e Cascavel: o Lote: 3;
  - Municípios abrangidos: Candói, Cantagalo, Virmond, Laranjeiras do Sul, Nova Laranjeiras, Diamante do Sul, Guaraniaçu, Campo Bonito, Ibema, Cascavel.
- 10 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo das rodovias BR-277, no trecho entre Guarapuava e Cascavel:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 644

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 643

- Lote: 3;
  Municípios abrangidos: Candói, Cantagalo, Virmond, Laranjeiras do Sul, Nova Laranjeiras, Diamante do Sul, Guaraniaçu, Campo Bonito, Ibema, Cascavel.

- 10 Passarelas em diversos pontos localizados ao longo das rodovias BR-277, nos trechos entre Palmeira e Guarapuava e entre Imbituva e Prudentópolis: o Lote: 3;
  - Municípios abrangidos: Palmeira, Teixeira soares, Fernandes Pinheiro, Irati, Prudentópolis, Guarapuava, Imbituva e Guamiranga.

- 3 Passarelas localizadas ao longo da rodovia PR-407, nos seguintes pontos: Rua João Poli Filho, Avenida Leonel Brizola, acesso ao IFPR:
  - Lote: 6; o Município abrangido:
  Paranaguá.

CORREÇÕES GEOMÉTRICAS

As correções geométricas são obras de melhorias indicadas onde há ocorrência de curvas muito acentuadas, com consequente diminuição de velocidade e aumento no índice de acidentes. A correção geométrica permite aumentar o raio de curvas além de corrigir a inclinação da pista, aumentando a segurança da rodovia. Seguem sugestões para implantação de Correções Geométricas:

- Correções Geométricas na BR-369, nas curvas localizadas em: km 114,0 e km 115,0:
  - Lote: 1; o Municípios abrangidos: Uraí e Cornélio Procópio.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 645

FLS

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 644

- Correções Geométricas na BR-277, nas curvas entre o km 481,0 e o km 488,0:
  - Lote: 3; o Município abrangido: Nova Laranjeiras.
- Correção Geométrica na BR-277, entre km 426,0 e km 427,0:
  - Lote: 3; o Município abrangido: Cantagalo.
- Correção Geométrica na BR-277, no km 394,9:
  - Lote: 3; o Município abrangido: Candói.

INTERSEÇÕES EM DESNÍVEL

As rodovias do Estado do Paraná apresentam muitas interseções (cruzamentos) em nível, constituindo importante característica de vulnerabilidade do sistema rodoviário, pois este tipo de interseção pode provocar graves acidentes. A sugestão desta Comissão é de que com a maior brevidade possível todas as interseções de rodovias sob concessão sejam convertidas para interseções em desnível. E para os atuais contratos, vigentes até 2021, a sugestão desta Comissão é de que pelo menos 20% de todas as interseções sejam corrigidas nestes contratos, elegendo-se como prioritárias as interseções que apresentam maior histórico de ocorrência de acidentes, dentre as quais destacamos:

Interseções em desnível para o Lote 1:

- BR-369: 4 interseções localizadas em: km 147,0, km 149,0, km 161,0, km 163,0;
- Municípios abrangidos: Londrina e Cambé.

- Interseções em desnível para o Lote 2:
  - BR-376: 2 interseções localizadas no km 182,9 e no km

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 646

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 645

183,9; o PR-444: 8 interseções ao longo da rodovia; o PR-986: 2 interseções localizadas no km 0,0 e km 4,0; PR-317: 4 interseções ao longo da rodovia, inclusive entrada de Sussuí (Engenheiro Beltrão);

- BR-369/S: 9 interseções ao longo da rodovia;
- Municípios abrangidos: Maringá, Sarandi, Arapongas, Mandaguari, Rolândia, Cambé, Maringá, Floresta, Campo Mourão, Juranda, Rio Verde, Ubiratã.

- Interseções em desnível para o Lote 3:
  - BR-277: 8 interseções localizadas nos: km 421,0, km 454,3, km 518,0, km 584,4, km 687,0, km 709,5, km 723,0 e km 725,0; o Municípios abrangidos: Cantagalo, Laranjeiras do Sul, Guaraniaçu, Cascavel, São Miguel do Iguaçu, Santa Terezinha de Itaipú, Foz do Iguaçu.

OUTRAS MELHORIAS

Além das novas obras supracitadas, há outras oportunidades de melhorias de grande interesse da população do Estado do Paraná, dentre as quais sugerimos incluir:

- Nova Ponte sobre o Rio Cavernoso, na Rodovia BR-277, km 412,9: o Lote 3;
  - Interesse público: a atual ponte é muito estreita, sem acostamentos; a construção de nova ponte trará maior segurança e conforto para os usuários da rodovia;
  - Município abrangido: Cantagalo.
- Alargamento da Ponte Rio Xagú na Rodovia BR-277, km 467,7: o Lote 3;

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 647

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 646

o Interesse público: a atual ponte é muito estreita, sem acostamentos e local; tal obra trará maior segurança para os usuários da rodovia; o Município abrangido: Nova Laranjeiras.

- Novo Viaduto no Acesso ao Porto de Paranaguá, localizado na rodovia BR-277, no km 5,0, na interseção com a Av. Ayrton Senna: o Lote 6;
  - o Interesse público: melhorar a fluidez e o acesso ao Porto de Paranaguá; o Município abrangido: Paranaguá.
- Novo Viaduto no Distrito de Iguatemi, em Maringá:
  - Trecho próximo à abrangência do Lote 2;
  - Interesse público: melhorar a fluidez e o acesso ao Distrito de Iguatemi; o Município abrangido: Maringá.
- Novo Viaduto na entrada de Sarandi:
  - Trecho próximo à abrangência do Lote 2;
  - Interesse público: melhorar a fluidez e o acesso a Sarandi; o Município abrangido: Sarandi.
- Novo Viaduto na PR-407, no entroncamento com a Av. Bento Munhoz da Rocha Neto, em Paranaguá: o Lote 6;
  - Interesse público: melhorar a fluidez e o acesso a Paranaguá; o Município abrangido: Paranaguá.
- Novo Viaduto na BR-277, na entrada do município de Paranaguá: o Lote 6;
  - Interesse público: melhorar a fluidez e o acesso a Paranaguá; o Município abrangido: Paranaguá.
- Novo Viaduto na PR-407 no entroncamento com a PR-412, no município: o Lote 6;

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 648

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 647

- Interesse público: melhorar a fluidez e o acesso aos balneários de Pontal do Paraná; o Município abrangido: Pontal do Paraná.

- Extensão do trecho de abrangência do Lote 6 até o portão de acesso ao Porto de Paranaguá:
  - Trecho próximo ao Lote 6;
  - Interesse público: incorporar os benefícios da concessão às vias ao porto de Paranaguá;
  - Município abrangido: Paranaguá.
- Implantação de Posto de Atendimento ao Usuário entre Peabiru e Campo Mourão, com heliponto: o Lote 2;
  - Interesse público: ampliar pontos de atendimento ao usuário na região abrangida;
  - Municípios abrangidos: Peabiru e Campo Mourão.
- Acréscimo de Médico Plantonista em regime de 24 horas no trecho9 entre Campo Mourão e Cascavel:
  - Lote 2;
  - Interesse público: ampliar os serviços aos usuários neste trecho, devido à ocorrência de acidentes e deficiência de estrutura adequada na região;
  - Municípios abrangidos: Cascavel, Corbélia, Anahy, Nova Aurora, Ubiratã, Juranda, Mamborê e Campo Mourão.
- Construção de área de escape de veículos pesados na rodovia BR277, na descida da serra, próximo a Morretes: o Lote 6;
  - Interesse público: a área de escape de escape para veículos pesados é uma importante melhoria na segurança da descida da serra, diminuindo acidentes causados pela dificuldade de frenagem durante a descida da serra;
  - Município abrangido: Paranaguá.

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA 649 Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 648

Cumpre salientar que a incorporação de novas obras, não previstas no contrato original, demanda negociação do DER/PRe da AGEPAR com as concessionárias.

A recomendação desta Comissão é de que o DER/PRe a AGEPAR envidem todos os esforços em tais negociações, a fim de que incorporem as obras sugeridas, por meio de celebração dos devidos instrumentos legais, e desde que não acarretem majoração das tarifas praticadas, e assim possam acrescentar esses grandes benefícios à população do Estado do Paraná.

6.4 AUMENTO DAS OBRAS E DIMINUIÇÃO DAS TARIFAS COM A CONCLUSÃO DAS NEGOCIAÇÕES EM ANDAMENTO ENTRE CONCESSIONÁRIAS E DER/PR

Tornou-se urgente a conclusão das negociações em andamento entre Concessionárias e Poder Concedente, com o efetivo aumento das obras de duplicação, a observância da qualidade dos serviços prestados, a atenção ao nível de atendimento aos usuários e a promoção da modicidade tarifária e a correta remuneração às Concessionárias tendo como base o contrato e seus aditivos.

Certamente essa é uma das grandes conquistas desta Comissão, que veio imprimir agilidade no andamento das negociações entre Poder Concedente e Concessionárias, que se iniciaram no longinquo ano de 2011, em que pese a complexidade do tema e a quantidade de empresas envolvidas.

Para tanto, como foi salientado em várias oitivas ao longo desta CPI, é imperativo que as soluções sejam encontradas no diálogo e consenso de parte a parte, pois o grande interesse da sociedade paranaense é a retomada das obras que foram suprimidas ou postergadas nos contratos originais, aliadas à

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 650 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 649

modicidade tarifária com respeito aos contratos e aditivos assinados. Diversos depoentes enfatizaram este ponto, notadamente o DER/PR, a AGEPAR, as Concessionárias, a ABCR-PR e representantes da sociedade civil. Todos foram unissonos em afirmar que esta é a única maneira de não repetir os erros do passado, que criaram um passivo pernicioso que ainda pesa sobre a sociedade paranaense.

A apuração de eventuais desequilíbrios que ficaram represados durante vários anos de falta de diálogo entre o Poder Concedente e as Concessionárias, notadamente no governo anterior, é de suma importância para a correta avaliação dos direitos e obrigações *vis-à-vis* o equilíbrio contratual em vigor.

O respeito às normas estabelecidas e a livre negociação das partes é a alternativa mais eficaz para aumentar as chances de realizarmos os investimentos necessários no longo prazo. É necessário que todos os atores envolvidos possam encontrar o equilíbrio de interesses, manifestando as condições de atratividade dos investimentos, preservando a modicidade tarifária e gerando benefícios para os usuários. O desafio é manter o padrão de qualidade crescente dos serviços rodoviários a preços cada vez mais módicos.

A conclusão das negociações em andamento também será providencial no sentido de possibilitar a formalização de atos do DER/PR que ainda estão pendentes da devida formalização, inclusive com devida participação do Ministério dos Transportes do Governo Federal. Esse é o rito que deve observar qualquer administrador público, sempre no melhor interesse público e zelando pelo erário.

Finalmente, a conclusão das negociações em andamento colocará um ponto final às dezenas de ações judiciais, de parte a parte, que hoje se encontram suspensas.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 651

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 650

6.5 TÉRMINO DAS NEGOCIAÇÕES OU RETOMADA DAS AÇÕES JUDICIAIS ENTRE O ESTADO DO PARANÁ E AS CONCESSIONÁRIAS

Desde o ano de 2011, o governo estadual e as concessionárias decidiram suspender as ações que tramitam na Justiça, com o argumento de que seria necessário um clima amistoso para negociar acordos sobre o pedágio no Paraná. Inicialmente, a suspensão valeria por 180 dias e, no fim do prazo, concluída as negociações, em sendo firmado um acordo os processos terminariam ou em não havendo acordo os processos retornariam o seu curso normal.

Desde o pedido de suspensão dos processos, passaram-se quase 3 anos e, até o presente momento, nem as partes entraram num acordo e nem os processos foram retomados.

É importante lembrar que é uma oportunidade vantajosa celebrar acordos, conforme apontou a ex-Procuradora Geral do Estado do Paraná, Sra. Jozélia Nogueira, durante oitiva realizada na 8ª. reunião ordinária da CPI:

> *"DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Esta é mais para eu ter de registro aqui. Em um processo judicial é possível as partes requererem a suspensão da ação?*
>
> *SRA. JOZÉLIA NOGUEIRA: Sim. É possível, sempre que as partes estão tentando um acordo. Porque para o Juiz da causa é muito interessante que haja o acordo. O CNJ, hoje, recomenda isso aos juízes, que busquem o acordo entre as partes para que a ação tenha uma solução que agrade a todos. Então, é por isso que se suspende a ação. Mas, nunca iríamos e não iremos desistir de ação nenhuma, porque sabemos que se o acordo não for possível, ante a complexidade dessa situação, a retomada é pelo pedido do julgamento da ação."*

O Conselho Nacional de Justiça tem orientado sobre as vantagens da conciliação e celebração de acordos, conforme citações abaixo, colhidas no

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 650
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 651

sitio eletrônico do CNJ (http://www.cnj.jus.br/programas-de-a-a-z/acesso-ajustica/conciliacao):

> *"A Conciliação é um meio de resolver uma demanda jurídica, pois representa a resolução de um conflito judicial de forma simplificada para ambas as partes. Por isso, a Conciliação está se consolidando como alternativa eficaz, rápida e satisfatória para solucionar diversas causas."*
>
> *"A Conciliação jamais gera qualquer tipo de imposição: os conciliadores podem fazer sugestões ou até mesmo propor soluções para o conflito, mas as partes são livres para aceitar ou não as propostas, uma vez que cabe somente a elas a solução do referido conflito. Para isso, vários conciliadores estão sendo devidamente capacitados pelos tribunais, visando à perfeita realização dessa atividade."*

Conforme prega o CNJ, a conciliação, ou celebração de um acordo, é uma solução eficaz, rápida, pacífica, menos dispendiosa e necessária, uma vez que os tribunais brasileiros estão com excesso de demandas e as decisões judiciais têm sido cada vez mais lentas.

Durante as reuniões ordinárias da Comissão Parlamentar de Inquérito, por diversas vezes foi suscitado por representantes do Governo e das Concessionárias que até o final de 2013 os acordos poderiam ser finalizados, o que, até o momento, não se concretizou.

Dentre as ações que foram sobrestadas econtra-se aquela que discute a Ata 17. O que ocorreu neste caso foi que transcorridos aproximadamente dois anos da assinatura do termo aditivo de 2002, o Poder Concedente e a Concessionária Ecocataratas (Lote 3) resolveram celebrar o que se denominou de contrato preliminar onde foi negociado redução de tarifa, redução de encargos e supressão das obras de ampliação da capacidade e foi instituida a Comissão Paritária através da Portaria 451/2004 do DER 02/08/04.

Em maio de 2005, a Comissão Paritária elaborou a Ata da 17ª reunião,

encerrando seus trabalhos e enumerando as alterações contratuais para reequilíbrio do contrato, dentre elas redução de 30% das tarifas (válida a partir de agosto de 2004), eliminação das obras de melhoria e ampliação de capacidade e previsão de degrau tarifário de 17,4% previsto para junho de 2005. Porém, o Governo do Estado se negou a negociar o terceiro aditivo e iniciou-se novamente o embate jurídico entre as partes. O Poder Judiciário, contudo, concedeu tutela antecipada à Concessionária do Lote 3, reconhecendo as bases negociadas na Ata 17, fazendo valer a negociação ocorrida.

A denominada Ata 17 ainda está sendo discutida judicialmente, pois a Concessionária, demandada em uma ação judicial proposta pelo Poder Concedente, durante a realização dos estudos da comissão paritária, acabou reconvindo, e assim, de posse da ata conclusiva nº 17, pleiteou tutela antecipada, deferida, com base em seus alicerces (ação nº 2005.70.00.004071-0).

A tutela antecipada proferida em Agravo de Instrumento nº 2005.04.01.037574-9 confirmou o pedido da concessionária. Assim, percebe-se que o contrato de concessão daquele Lote não está sendo executado com base exclusivamente em ata de reunião ou aditivo firmado pelo Governo do Estado, mas também com base em decisões judiciais fundamentadas na mesma e derivadas do descumprimento do acordado pelo Estado à época. Evidentemente, somente uma nova decisão judicial poderia desconstituir obrigações, pois a manutenção do Programa de Exploração de Rodovia do Lote 3, com base na referida Ata 17, necessita ser adequado pelo Poder Concedente observando o interesse público e o Estado consituído de Direito.

Desta feita, esta Comissão recomenda que se concluam as negociações com a maior brevidade possível. Caso não ocorra um entendimento entre as partes, recomenda-se ao Governo do Estado do Paraná que retome todas as

ações judiciais que versem acerca dos contratos de concessão, inclusive aquela que trata da questão da Ata 17 já anteriormente detalhada neste Relatório.

6.6 EFETIVO CUMPRIMENTO DA LEGISLAÇÃO RELATIVA AO VALEPEDÁGIO E À NOVA LEGISLAÇÃO QUE REGULA A JORNADA DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS

É recomendável que seja urgentemente colocado em vigor o efetivo cumprimento da legislação relativa ao Vale-Pedágio, pois devido à falta de fiscalização não é possivel saber qual o percentual das empresas embarcadoras está efetivamente pagando o Vale-Pedágio. As concessionárias de rodovias do Paraná, por sua vez, poderiam ajudar nessa fiscalização, informando ao DER/PR, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná e mesmo à Secretaria de Infraestrutura e Logística o valor percentual que é arrecadado mensalmente apenas como Vale-Pedágio.

Adicionalmente, de acordo com a Lei 12.619 ("Lei do Descanso dos Caminhoneiros"), os motoristas deverão ter repouso de no mínimo 11 horas por dia, além do descanso de 30 minutos a cada 4 horas ininterruptas de direção. A regra vale para motorista que transporta carga maior que 4.536 quilos, profissional de transporte escolar e de passageiros em veículos com mais de dez lugares. A punição prevista é apreensão do veiculo, multa de R$ 127,69 e perda de cinco pontos na carteira de habilitação.

6.7 DESONERAÇÃO DOS TRIBUTOS E IMPOSTOS INCIDENTES SOBRE O PEDÁGIO

Conforme foi exaustivamente analisado nas sessões desta CPI, existe uma forte carga de impostos e tributos no pedágio, tornando desta maneira a União,

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 655

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 654

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Estado e Municípios os grandes interessados e beneficiados neste negócio. Conforme foi analisado no ano de 2012, o valor arrecadado nas seis concessionárias do Anel de Integração do Estado do Paraná na forma de tributos municipais (ISSQN) foi de aproximadamente R$ 77 milhões, e o valor do total dos tributos federais (PIS/COFINS e IRPJ) foi de R$ 303 milhões. Portanto, existe um total de 25% de carga tributária no negócio do pedágio, tomando-se como base o ano de 2012.

Neste sentido, em oitiva da 21ª Reunião Ordinária da CPI do Pedágio, o Sr. José Ribeiro Pereira Savoia, professor doutor da Fundação Instituto de Administração (FIA), ao ser indagado por este relator, vaticinou:

"**SR. JOSÉ RIBEIRO FERREIRA SAVOIA:** Deputado, eu acho que a sua colocação é muito importante e oportuna nesse momento, em que nós estamos vendo ai uma discussão ampla sobre os pedágios. O governo arrecada no caso aqui do Paraná, 2/3 das rodovias são concessões federais.

DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Federais. 300 milhões por ano.

SR. JOSÉ RIBEIRO FERREIRA SAVOIA: 300 milhões por ano e aumentando isso, esse ano deverá ser mais de 350. Nós estamos falando de que 18,5% da receita de pedágio vão para o governo federal (grifo nosso). Ou seja, além do governo federal estar economizando ai os investimentos, que estão sendo realizados aqui pelo governo e que desde o início da concessão chegam a mais de 8,5 bilhões de reais, ou seja, isso não está saindo do orçamento da União, mas está saindo no orçamento do governo do Paraná. (...)"

Se pensarmos que ainda existem verbas regulatórias e repasses que são realizados periodicamente pelas Concessionárias (ex: Verba para manutenção da AGEPAR e Verba de aparelhamento da Polícia Rodoviária), existe

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 656

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 655

FLS

claramente uma oportunidade adicional de desoneração visando à modicidade tarifária.

O valor correspondente à eventual diminuição tributária poderá ser diretamente aplicado na malha viária, com ampliação do programa de obras e investimentos ou também poderia resultar em redução da tarifa de pedágio, na mesma proporção da diminuição tributária, convertendo-se em grande benefício ao povo paranaense.

Na hipótese de redução de toda a cunha fiscal e tributária incidente sobre as atividades objeto dos contratos de concessão, em torno de um quarto do valor das receitas auferidas, e compensação direta na redução da tarifa, seriam possíveis enormes benefícios, conforme demonstrados nos exemplos hipotéticos abaixo:

- Tarifa de pedágio para automóvel: de R$ 15,40 poderia ser reduzida para R$ 11,55;

- Tarifa de pedágio de um caminhão de 5 eixos: de R$ 37,00 poderia ser reduzida para R$ 27,75.

Pode-se imaginar a economia total e os benefícios para a sociedade paranaense principalmente no caso dos transportes de longa distância, como por exemplo, os caminhoneiros, pois muitos têm que percorrer enormes distâncias e atravessar muitas praças de pedágio. No caso de um caminhão de 9 eixos que sai de Foz do Iguaçu até o porto de Paranaguá, a economia em cada viagem com redução de 25% seria de aproximadamente de R$ 200,00.

Portanto, esta Comissão recomenda que a cunha fiscal e tributária incidente sobre os contratos de concessão seja urgentemente revista e totalmente aplicada em benefício da população paranaense, seja pela inclusão de obras ou redução da tarifa de pedágio.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 657 Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 656

6.8 OPORTUNIDADE PARA REDUÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO PELO AUMENTO DA BASE PEDAGIADA E COBRANÇA QUILOMÉTRICA

A atual estrutura de cobrança de pedágio se baseia em modelo estacionário de praças de cobrança, que estão localizadas em intervalos variáveis de 40 a 100 km de distância. No Brasil existem concessões em que apenas 10% das viagens passam por praças de pedágio. No estado do Paraná, levantamentos e contagens do fluxo de veículos em diversos trechos indicam que a cobrança de pedágio situa-se entre 10% e 40% das viagens realizadas ao longo das rodovias do Anel de Integração.

Atualmente uma parcela expressiva dos veículos que trafegam pelas rodovias concedidas no Paraná não paga pedágio. No entanto, aqueles que pagam pedágio, acabam pagando um valor maior, pois pagam por todos os que trafegam e usufruem da prestação de serviços.

Também é comum casos de veículos que trafegam por um trecho pequeno pagando o mesmo valor que outros veículos que trafegam por uma extensão substancialmente maior. É importante explorar alternativas para uma cobrança mais justa, que seja proporcional à distância efetivamente percorrida e que atinja uma maior parcela de veículos que hoje não pagam pedágio, propiciando significativa redução da tarifa de pedágio via equidade tarifária, afinal o conceito de efetivo pagamento pelos serviços prestados deve ser válido para qualquer concessionária de serviço público.

Existem modernas soluções que permitem a cobrança de pedágio proporcional à distância percorrida por cada veículo, implantadas com sucesso em vários países ao redor do mundo. Uma solução largamente adotada é o *free-flow* ou Pedágio Eletrônico, que utiliza equipamentos sofisticados instalados em pórticos ao longo das rodovias, permitindo a identificação correta dos veículos e a cobrança automática pelo trecho percorrido. Este sistema não possui barreiras e não causa interferência com o

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 658

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 657

tráfego. Apesar de este sistema ser bastante empregado ao redor do mundo, no Brasil, ainda se discute o arcabouço legal necessário que viabilize sua implantação, limitando os riscos de evasão de pedágio.

O Chile apresenta um exemplo de implantação muito bem-sucedida do sistema *free-flow*, abrangendo 36 projetos de concessões de rodovias e 11 projetos em aeroportos. O sucesso do sistema *free-flow* implantado no Chile é possível graças ao arcabouço legal, pois existe legislação que estipula infração grave para a falta do chip eletrônico.

Existe também a possibilidade de solução mista, que combina a solução de *free-flow* com cobrança manual, com vários casos de implantação bem sucedida ao redor do mundo. Esta solução permite criar condições para que veículos aderidos ao sistema automático não sofram nenhuma interferência, enquanto veículos não aderidos necessitam parar para a realização de cobrança manual. Mais uma vez, esta solução depende de fiscalização das autoridades garantindo o cumprimento à lei, e evitando a evasão de pedágio que prejudicaria todo o modelo de concessão.

A temática de aumento da base pedagiada com maior justiça tarifária surgiu em várias oitivas, sendo que vale a pena destacar o trecho das notas taquigráficas da 11ª. Reunião Ordinária, onde o Coronel Sérgio Malucelli, presidente da FETRANSPAR abordou esse tema:

> *"SR. SÉRGIO MALUCELLI: ... Temos uma injustiça quanto aos usuários. Os senhores sabem que apenas 49% dos usuários é que pagam, aquele que realmente usa a estrada, não posso responder pelo morador da cidade, aquele que usa a estrada, apenas 49% pagam. Vamos dar um exemplo aqui da nossa região de Paranaguá a Morretes: se os senhores forem de Curitiba até a Renault, vocês vão fazer, ida e volta, 38 quilômetros, veja o volume de tráfego que tem naquela região e que ninguém está pagando. Se o Deputado Maron for fazer uma visita a Antonina, ele sai de Paranaguá, vai a Antonina, não paga pedágio; mas se qualquer eventualidade ocorrer com o carro dele, um incidente qualquer, a concessionária é obrigada a*

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 659
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 658

atender. Então, tem pouca gente pagando e muita gente usando. Isso é uma constatação. E quem mais está pagando o preço de pedágio é o transportador de carga e é o embarcador. Portanto, se faz necessário que o pedágio seja mais justo nessa renegociação que os senhores, com certeza, têm que participar, observem esse indicativo, não é justo. Quem sabe as praças de pedágio foram colocadas, o formato como foram colocadas, nós não participamos desse plano, nós pegamos o resultado de tudo isso, mas não é justo!Hoje, 180 caminhões fazem o trajeto de Paranaguá-porto de Antonina, diariamente, ninguém paga pedágio. Mas o cidadão que sai daqui até Paranaguá paga uma tarifa cheia. O ideal seria que nós tivéssemos uma forma de realinhar essas praças, e vou falar algo que não é popular para os senhores, gostaria que tivesse o dobro de praças de pedágio, com certeza teríamos reduzido a tarifa, porque há mais gente pagando. Não é justo eu ir daqui a Campo Largo todo dia e não pagar nada, e usa de todos os serviços. Isso é uma realidade."

Em outra ocasião, o Diretor Presidente da AGEPAR Dr. Antônio José Correia Ribas referiu-se a esse tema. A seguir trecho extraido das notas taquigráficas da 13ª. Reunião Ordinária:

"DEPUTADO ALCEU MARON FILHO: Outra pergunta Dr. Ribas. Represento a população do litoral e é uma população extremamente prejudicada numa questão do pedágio. Aquelas pessoas que trafegam pela BR-277, com destino a São José dos Pinhais e ao Município de Piraquara - dou estes dois exemplos, mas há outros - elas não pagam pedágio e trafegam 20 quilômetros, 25 quilômetros, de um pedágio pago por quem?Pela população que vai às sete cidades do litoral. Como a Agência pode intervir no sentido de diminuir este prejuízo da população do litoral?

SR. ANTÔNIO JOSÉ CORREIA RIBAS: Mais uma vez, Deputado, há que haver um equilíbrio entre receitas e despesas quando você vai fazer uma redução de um valor. Neste caso, de Paranaguá, talvez seja o mais emblemático porque uma única praça de pedágio cobre todos os usuários, de 175 quilômetros. Então, é aquilo que falei, o custo quilométrico, tem até naquela tabelinha que eu trouxe, que

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 660

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 659

também para mim foi surpresa, o custo quilômetro mais baixo das empresas do Paraná é o da Ecovia, por quilômetro. Mas, quem usa Curitiba/Paranaguá, paga por quem usa Antonina/Paranaguá,Paranaguá/Morretes,Paranaguá/Matinhos. O mesmo caso é Curitiba/Campo Largo. A situação ideal, e isso acontece em países mais desenvolvidos do mundo, é quando tem pedágio fechado, que paga o pedágio quilomètrico, nas saídas do pedágio. No Brasil, há uma possibilidade futura, que acho é o caminho que vai acontecer. Vai demorar algum tempo, mas vai acontecer. A partir do ano que vem, muito provavelmente,os veículos já sejam obrigados ao uso daquele TAG, um chip de identificação.Com este chip de identificação, algumas empresas que cobram pedágio eletrônico, por exemplo, estão querendo fazer uma interligação deste chip com o pedágio. Você pode fazer, aí sim, um pedágio quilométrico, de tal maneira que você tenha pontos de leitura deste TAG. Quem anda dez quilômetros, paga o equivalente a dez quilômetros, quem anda 20, paga 20 quilômetros, quem anda 100, paga 100 quilômetros. Esta é uma tendência, vamos dizer, de tecnologia futura. Nós, no sentido de fazer a coisa ter um pouquinho mais de agilidade, entendo que a vida, estou tentando sempre justificar, mas o tempo de existência da Agepar é muito pequeno e em uma situação ainda muito difícil, de início de processo e tal. Mas, temos trabalhado em algumas questões. Uma delas, por exemplo, é uma abertura do mercado às empresas de cobrança eletrônica. São Paulo já tem quatro operando, já serão cinco operando. Isso vai dar condições de ter mais tecnologia embarcada. Ou seja, a partir do momento em que você tenha mais empresas interessadas, mais tecnologia vem. E acho que o caminho vai ser esse, mas quando tivermos a tecnologia."

Em oitiva realizada durante a 25ª. Reunião Ordinária da CPI, o exSecretário de Transportes Heinz George Herwig igualmente lembrou que a forma mais justa de cobrança de pedágio é aquela em que se paga exatamente pela distância percorrida.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 661

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 660

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

A recomendação desta Comissão è que se estudem alternativas que tornem a cobrança de pedágio mais justa, por meio de criação de novas praças de pedágio em trechos com alta incidência de tráfego não pagante o que propiciará redução expressiva nas tarifas de pedágio no lote em questão. Este tipo de solução já foi implantado com sucesso no Estado de São Paulo, com reduções de tarifa em torno de 50%, distribuindo de uma forma mais justa a cobrança de pedágio entre o público que trafega pela rodovia e envolveu esforço tanto do Poder Concedente como da Concessionária, no caso aquela que administra o Sistema Castello Branco – Raposo Tavares.

Outra recomendação é que busque alterar a localização de praças de pedágio que prejudiquem a população de algumas cidades como o caso de Mamborê, em que a população se vê obrigada a passar pelo pedágio sempre que se locomove para cidades pròximas, com melhores ofertas de emprego. No caso especifico do município de Mamborê, recomenda-se que o DER/PRelabore estudos de viabilidade e os impactos econômicos e financeiros sobre o respectivo contrato de concessão, para que a praça de pedágio localizada atualmente no município de Campo Mourão seja transferida para localização mais ao sul, no trecho da BR-369 entre os municípios de Mamborê e Juranda.

Embora o município de Mamborê tenha ligação rodoviária com os outros municípios através das rodovias BR-369, BR-158, PR-553 e PR-471, além da praça de pedágio distar aproximadamente 15 km do centro deste municipio, é possível que a única rodovia de acesso a um determinado município seja uma rodovia concedida e que exista uma praça de pedágio, sendo importante que sejam investigados outros casos semelhantes, observando sempre o equilíbrio econômico e financeiro do contrato e o estado de direito constituido.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág 669

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág 664

6.9 MOBILIZAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL PARA CONHECER E SE ENVOLVER NA QUESTÃO DO PEDÁGIO

Ao longo dos trabalhos desta comissão ficou notória a falta de conhecimento sobre o tema por parte da população do Paraná e muitas entidades civis. Como já dito anteriormente, o tema é demasiadamente complexo e envolve conhecimentos técnicos na área jurídica, econômica, financeira, de engenharia entre outros. No entanto, é de suma importância que todas as informações a respeito dos contratos de concessão sejam amplamente divulgadas e que a sociedade civil se aprofunde no conhecimento do tema e participe do debate e da defesa dos interesses públicos.

Somente assim, poderemos assegurar a devida transparência na divulgação de dados e fatos relacionados ao tema Pedágio e fomentar o debate entre população, entidades de classe, autoridades, os Poderes Públicos e as concessionárias, buscando o caminho adequado para solução de problemas e a construção de um modelo ideal do programa de concessão.

6.10 NOVO MODELO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

Transcorridas quase duas décadas desde o início do programa de concessão de rodovias no Brasil, já é possível observar vários erros, e o mais importante, são várias as lições aprendidas para o aperfeiçoamento do modelo.

A condição econômica do país melhorou nessas últimas décadas, o custo do financiamento é bem menor do que aquele que ocorria na década de 1990, a sociedade já compreende melhor o que é o programa de concessão e as entidades e os órgãos públicos já acumularam vasta experiência. O mercado atual também é mais competitivo: há vários grupos concorrentes,

Diário Oficial Certificado Digitalmente
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 663

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 662

nacionais e internacionais, com vasta experiência acumulada ao longo dos anos, e em condições de apresentar propostas bastante agressivas.

Atualmente há mais de 50 contratos de concessões de rodovias em execução no nosso país, em vários estados da federação, envolvendo tanto programas federais como programas estaduais, vertidos em modelos diversos. Há diversos modelos implantados, alguns que priorizaram a menor tarifa de pedágio possível e outros que priorizaram uma maior oferta de serviços aos usuários.

No Paraná, depois de transcorridos mais de dois terços do prazo dos contratos de concessão, torna-se necessário o debate e a preparação antes de renová-los, de forma a oferecer condições muito vantajosas para a população paranaense.

Assim, o momento é oportuno para iniciar a discussão sobre o modelo ideal de concessão de rodovias.

Na opinião desta comissão, o melhor modelo é aquele que propicia a menor tarifa de pedágio possivel, ao mesmo tempo em que oferece a realização dos serviços e investimentos necessários, provendo a infraestrutura adequada para as rodovias paranaenses.

Com a realização de vários leilões federais de concessões de rodovias ao longo destes últimos anos, constata-se que as tarifas básicas de pedágio ofertadas chegaram a valores menores que R$ 4,00 a cada 100 km. Tem-se conhecimento das diferenças importantes entre o momento e o formato sobre os quais foram realizados esses diferentes programas, baseados que foram em modelos distintos. É necessário que se busque o modelo ideal, ao mesmo tempo técnica e legalmente adaptável ao que se tem hoje no Estado do Paraná.

A seguir, são apresentadas algumas boas ideias implantadas nesses últimos leilões federais de concessão de rodovias:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 664

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 663

- o critério para definição do vencedor da licitação é o de menor tarifa de pedágio ofertada ao usuário;

- o prazo de concessão é de 30 anos, mais longo, o que propicia maior fluxo de veículos e consequentemente uma tarifa menor;

- juros mais módicos: as concessões federais recentes se beneficiam de linha de crédito especial do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com taxas de juros equivalente à TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo) + 2% ao ano, contribuindo para redução dos custos com financiamentos e consequentemente significativa redução na tarifa de pedágio;

- parte das obras de duplicação está sendo implantada antes mesmo da assinatura do contrato de concessão, por meio do Programa Federal de Aceleração do Crescimento (PAC), o que alivia ainda mais a necessidade de investimentos pela empresa responsável pelo contrato de concessão;

- a cobrança de pedágio somente poderá ser iniciada após a conclusão de parte das obras de duplicação, o que garante benefícios aos usuários antes mesmo da cobrança de pedágio.

Além dessas boas ideias colhidas do programa de concessão federal, sabe-se que o tráfego de veículos tem aumentado significativamente ao longo dos últimos anos. Como a receita é resultado da multiplicação do tráfego pela tarifa de pedágio de cada categoria de veículo, é esperado que para uma mesma receita, um tráfego maior resultará em tarifas de pedágio menores.

Outra importante questão é o atual risco envolvido em um negócio de concessão de rodovias, que é muito menor do que aquele percebido na década de 1990. Naquela época, havia muitas dúvidas e incertezas, tanto políticas quanto econômicas, e as propostas apresentadas para a licitação

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 665

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 664

das concessões no Paraná sem dúvida embutiram parte desse risco em seus preços.

O atual cenário político e econômico é muito mais favorável, o que também contribuirá para a diminuição de riscos e sua consequente precificação nas propostas apresentadas, o que pôde ser percebido nas últimas ofertas em leilões federais, com deságios significativos em relação à tarifas-teto.

Concluímos que com a implantação de várias boas ideias apresentadas nesta recomendação, colhidas de programas de concessão implantados com muito sucesso nos últimos anos, espera-se que a renovação dos contratos de concessão do Paraná propicie significativa redução das tarifas e a preservação dos serviços e investimentos adequados à necessidade da população do Estado do Paraná. Os presentes convênios de concessão não podem ser prorrogados dentro do atual modelo, posto que existem melhorias e evolução nas formas de concessão de rodovias e uma ampla revisão do atual modelo seria benéfica para todos, conforme exposto anteriormente e em conformidade com o estado de direito constituído.

6.11 AMPLA DIVULGAÇÃO DOS NÚMEROS DO PROGRAMA DE CONCESSÃO E DAS INFORMAÇÕES FINANCEIRAS DAS CONCESSIONÁRIAS

No entendimento desta Comissão, a divulgação dos dados do Programa de Concessões precisa ser mais ampla, clara e transparente. São muitas as vezes em que ocorrem dúvidas sobre os verdadeiros números do programa informados pelas concessionárias de rodovias.

É fundamental que todos os dados e números sejam divulgados e esclarecidos. É necessário conhecer e analisar os dados com mais detalhes, pois há muitas dúvidas quanto aos valores, às informações sobre a

arrecadação e as despesas, à qualidade dos serviços e ao programa de obras.

Por estes motivos, recomenda-se que todos os dados enviados pelas Concessionárias ao DER sejam colocados em um sitio eletrônico, para amplo acesso a toda a população do Paraná.

Recomenda-se também que as concessionárias fiquem obrigadas a publicar e divulgar amplamente seus balanços, informando receitas, despesas, investimentos, além de completa apuração dos lucros e a distribuição de resultados aos seus acionistas, trazendo a verdade a toda população paranaense.

6.12 ALTERNATIVAS AOS PREÇOS UNITÁRIOS DA PROPOSTA COMERCIAL

Durante os trabalhos desta Comissão, constatou-se oportunidade de melhoria nos contratos: a possibilidade de que os preços unitários de obras ainda não executadas nos contratos de concessão sejam substituídos pelos preços unitários de referência da tabela do DER-PR.

A recomendação desta Comissão é no sentido de que Estado, Poder Concedente e Concessionárias busquem alternativas à adoção dos preços unitários das obras definidos na Proposta Comercial das Concessionárias para as obras a serem realizadas. Citamos, como por exemplo, os preços unitários constantes da tabela do DER-PR.

Os preços do DER/PR são revisados anualmente e qualquer redução de insumos, mediante melhora da economia ou das condições de mercado, ensejará em imediata redução dos preços das obras, oferecendo assim, vantagem importante ao Estado do Paraná.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 667

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 666

Ademais, muitas obras novas poderão ser adicionadas ao contrato, com consequente benefício e ajuste nas condições de equilíbrio, e sempre que possível, sem incremento nas tarifas de pedágio.

Esta recomendação deverá observar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e deverá ser implementada com a anuência das partes envolvidas, inclusive com a devida formalização de termo aditivo modificativo e participação de todos os entes federativos.

6.13 REEQUILÍBRIO DOS CONTRATOS FACE À EXTINÇÃO DA CPMF

As alterações feitas através dos termos aditivos de 2002 que modificaram as condições previstas nos Contratos Originais e pelos termos aditivos de 2000, foram motivadas em parte pela "a incidência dos tributos que passaram a repercutir sobre a concessão, os quais oneraram a Concessionária, especialmente as variações ocorridas no ISS, COFINS, PIS, CPMF e Contribuição Social Sobre o Lucro, havidas desde a assinatura original do CONTRATO DE CONCESSÃO até o presente momento".

Assim, as Concessionárias e o Governo do Estado utilizaram-se da incidência e do aumento da Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira - CPMF - para restaurar o equilíbrio-econômico financeiro do contrato de concessão.

A CPMF foi uma cobrança que incidiu sobre todas as movimentações bancárias, inicialmente aprovada em 1993 e que passou a vigorar no ano seguinte com o nome de IPMF (Imposto Provisório sobre Movimentação Financeira), sob a alíquota era de 0,25% e sua cobrança durou até dezembro de 1994 quando, como já estava previsto, o imposto foi extinto. Dois anos depois, em 1996, foi aprovada a Emenda Constitucional nº. 12, em 16 de

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 668

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 667

agosto de 1996 e em 24 de outubro de 1996 foi sancionada a Lei nº. 9.311, que instituiu a CPMF e passou a vigorar em 1997 com alíquota de 0,2%.

Em junho de 1999, através da Emenda Constitucional no. 21, de 18 de março de 1999, a CPMF foi prorrogada para o período de 17 de junho de 1999 a 17 de junho de 2002, sendo que a alíquota passou a ser de 0,38%. Em 2001, a alíquota caiu para 0,3%, mas, em março do mesmo ano, voltou a ser fixada em 0,38%. Em 2002, através da Emenda Constitucional nº. 37, de 28 de maio de 2002, foi determinado que a CPMF fosse cobrada até 31 de dezembro de 2004, o que ocorreu novamente em 2004, por meio da Emenda Constitucional nº 42, que prorrogou o prazo de incidência da CPMF até 31 de dezembro de 2007.

Porém, em 31 de dezembro de 2007, a CPMF deixou de existir, visto que a matéria não foi aprovada pelo Congresso nacional. Deste modo, a cobrança de 0,38% relativa à contribuição deixou de ser feita a partir do dia 1° de janeiro de 2008.

Sendo assim, uma vez que uma das causas que oneraram as concessionárias deixou de existir, qual seja, a incidência de tributos que passaram a repercutir sobre a concessão, especialmente a CPMF, com alíquota de 0,38%, nada mais justo que o contrato seja reequilibrado em favor do usuário.

Ainda, não se pode olvidar que a cobrança da CPMF deixou de ser feita a partir do dia 1° de janeiro de 2008. Durante esse período, ou seja, mais de 6 (seis) anos, as concessionárias trabalharam com um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de 0,38% em seu favor.

Por outro lado, é importante sublinhar que foi alegado pelas Concessionárias que existem outros desequilíbrios acumulados desde o último aditivo formalizado, como por exemplo, falta de reajustamento das tarifas de maneira tempestiva, invasões de praça de pedágio com suspensão

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 669

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 668

da cobrança etc., o que naturalmente deve ser objeto de rigorosa análise por parte do Poder Concedente, observado os preceitos do equilíbrio contratual para que não ocorra maior descaracterização dos contratos vigentes.

Também é importante que o Poder Concedente investigue se existem outros desequilíbrios em favor das Concessionárias, assim como foi identificado a questão da CPMF, para que seja priorizado o interesse público nessa questão, observando o estado de direito constituído.

Diante do exposto, recomenda-se que o Poder Concedente, Governo do Estado e as Concessionárias procedam ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão observando-se todos os desequilíbrios pendentes de parte a parte, inclusive em virtude da não incidência da CPMF desde 2007.

6.14 ALTERAÇÕES NO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS (PER) SOMENTE MEDIANTE ATOS ADMINISTRATIVOS DEVIDAMENTE FORMALIZADOS

As alterações feitas através dos termos aditivos de 2000 e 2002, que modificaram o PER, o PROJETO BÁSICO, a ESTRUTURA TARIFÁRIA e a PROPOSTA COMERCIAL previstas nos Contratos originais, não foram as únicas mudanças ocorridas. Além da Ata 17 que, através de decisão judicial, modificou substancialmente o Lote 03 - Rodovia das Cataratas S/A - Ecocataratas, diversos outros atos administrativos editaram o Programa de Exploração de Rodovias - PER.

Conforme dispõe a legislação aplicável, nenhum desses atos foi publicado, vindo de encontro ao que dispõe a Constituição da República, em seu art. 37, que consagrou o princípio da publicidade na administração pública.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 670

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 663

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

Cumpre ressaltar que a UNIÃO celebrou os instrumentos de convênio 2, 3, 4, 5, 6 e 7, em 1996, com o Estado do Paraná, a quem delegou a administração e a exploração de trechos de rodovias federais e, desta forma, qualquer mudança que modifique substancialmente o PER necessita OBRIGATORIAMENTE da anuência da UNIÃO, conforme dispõe os termos de convênio citados e a legislação aplicável.

Desta forma, tendo em vista as modificações nos cronogramas de obra sem a devida publicação, conforme dispõe a Constituição da República e legislação infraconstitucional, esta Comissão recomenda que a devida apuração pelas instituições competentes, para que identifiquem os atos emanados pelo DER e responsabilizem o agente público competente, conforme dispõe o art. 11 e seguintes da Lei 8429/92.

Caso haja necessidade de que se emanem novos atos administrativos, esta Comissão recomenda que o DER/PR proceda com a devida observância aos preceitos formais, inclusive com a anuência da União e de todas as demais instituições responsáveis e, ainda, que pratique tais atos na forma prevista na Constituição da República e legislação infraconstitucional aplicável, como por exemplo, a Lei 8429/92.

Recomenda-se ainda que o DER/PR elenque todas as modificações efetuadas no Programa de Exploração de Rodovias, publique-as em Diário Oficial em no máximo 45 dias e comunique a Assembleia Legislativa. É mister também que o DER/PR dê celeridade na lavratura e devida formalização de todos os atos administrativos que estão pendentes de consolidação aos contratos de concessão, se abstendo de promover novas alterações por meio de atos adminsitrativos sem a devida publicidade que exige a Administração Pública direta e indireta.

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 671
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 670

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

FLS

6.15 PROJETO DE LEI A SER PROPOSTO

Desde o início das reuniões desta Comissão Parlamentar de Inquérito, muito foi falado acerca dos termos aditivos firmados aos contratos de concessão, bem como sua eventual prorrogação.

O histórico dos contratos de concessão de rodovias do Estado do Paraná e as manifestações de populares mostraram que os termos aditivos firmados entre o Poder Concedente e a Concessionária nem sempre vieram de encontro ao desejo da população.

Em nenhum momento a discussão foi trazida ao plenário da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, legítima representante da população do Estado.

Ainda, outra matéria exaustivamente tratada nesta comissão foi no que tange à prorrogação dos contratos de concessão. Cumpre ressaltar que alguns membros da comissão posicionaram-se contrários a prorrogação dos contratos ulteriormente firmados, pois uma nova licitação para a concessão dos trechos de rodovias não poderia ocorrer no melhor benefício e interesse da população do Estado do Paraná.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito recomenda o projeto de Lei que altera a Lei Complementar 76/95, sobre as concessões e permissões de serviços públicos no Estado do Paraná, para que toda e qualquer prorrogação de contrato de concessão, bem como seus respectivos aditivos contratuais, passem a depender de autorização desta Casa legislativa, a qual pretende debater e analisar a real necessidade da prorrogação e da continuidade do serviço prestado.

DIRETORIA LEGISLATIVA
672
Pag.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 671

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

6.16 INVESTIGAÇÃO DA EXISTÊNCIA DE EVENTUAL FRAUDE/LAVAGEM DE DINHEIRO OPERACIONALIZADA ATRAVÉS DE CONTRATAÇÃO SUPERFATURADA DE EMPRESAS TERCEIRIZADAS

Em alguns depoimentos e manifestações no decorrer da presente CPI denunciaram-se a eventual existência de fraude/lavagem de dinheiro operacionalidade pelas concessionárias através de contratação superfaturada de empresas terceirizadas, inclusive consultorias de empresa controladora por controlada. Referida operação teria por finalidade ocultar lucros, aumentar os gastos e mascarar a contabilidade do sistema. Causou estranheza, efetivamente, aos deputados integrantes desta CPI, alguns valores dispensados com consultorias. Foram solicitados, então, documentos às concessionárias informando todos os gastos/despesas com empresas e serviços terceirizados.

Nesta linha, as empresas concessionárias encaminharam explicação/justificativa no que diz respeito à necessidade de contratação de projetistas, auditoria contábil e outras, além da prestação de serviços administrativos por CSCs - Centro de Serviços Compartilhados.

Pelos documentos apresentados e analisados por esta relatoria, não é possivel afirmar não estão sendo seguidas as regras de direito e de transparência nos serviços executados, ou que não estão sendo respeitados os parâmetros do mercado.

Quanto à contratação de serviços de terceiros por uma concessionária, trata-se, ao que tudo indica, de prática comum e não proibida pela legislação brasileira, ocorrendo com frequência nos mais diversos segmentos da economia, sem que isso acarrete qualquer prejuízo ou desvio de finalidade ao contratante e aqueles que são afetados pelos serviços.

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 672

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ
17ª Legislatura

CPI DO PEDÁGIO
RELATÓRIO FINAL

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 672

Neste aspecto, é de se registrar que são várias as possibilidades de contratação de serviços de terceiros por uma concessionária de rodovia para que sejam alcançados os níveis de atendimento exigidos e o fiel cumprimento do objeto do contrato de concessão. A imensa maioria dessas contratações é decorrente de exigências impostas pelos próprios contratos de concessão, e neste sentido, não há como afirmar que as contratações terceirizadas são inventadas ou "forçadas" pelas concessionárias.

Da análise preliminar dos documentos recebidos por esta CPI, foi possível averiguar que tais terceirizações normalmente consistiram em contratação de serviços para obras de engenharia, projetos executivos e consultorias especializadas (auditorias externas, consultorias em administração, consultorias jurídicas etc.) e, outras vezes, de contratação de empresas para realização de serviços administrativos através de Centros de Serviços Compartilhados.

Referidos Centros de Serviços Compartilhados, de acordo com informações obtidas por esta relatoria, são empresas constituídas geralmente em grandes grupos empresariais que agrupam a realização de serviços transacionais comuns como Recursos Humanos, Contabilidade, Finanças, Suprimentos de Materiais, Jurídico não especializado, Tecnologia da Informação, Engenharia e Apoio Administrativo. De acordo com as justificativas apresentadas pelas concessionárias, as principais vantagens na contratação de Centros de Serviços Compartilhados são agilidade, qualidade, segurança, constante atualização tecnológica e atendimento à legislação, além da desoneração de seus executivos que passam a focar nos processos de atendimento aos usuários das rodovias e no cumprimento das obrigações contratuais.

Ademais, durante o processo de análise das informações encaminhadas para esta CPI, não foi possível a análise de toda a vasta documentação encaminhada pelas Concessionárias, correspondente a mais de 60 mil

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 674

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 673

páginas e milhares de documentos, encaminhados em resposta ao mais de 500 ofícios emitidos a diversas instituições. O prazo restrito e a insuficiente equipe não permitiram a conclusão desta hercúlea e importante tarefa.

Esta Comissão recomenda que se dê prosseguimento ao trabalho analítico e se conclua a análise de toda a documentação recebida referente às consultorias e empresas terceirizadas, por se tratar de importante fonte de dados e informações acerca do negócio dos pedágios no Estado do Paraná, inclusive com a ajuda de instituições competentes.

6.17 CUMPRIMENTO DAS DETERMINAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO E ACÓRDÃOS RELACIONADOS AO PROGRAMA DE CONCESSÕES DO PARANÁ

O Tribunal de Contas da União, após requerimento do Senado Federal, realizou auditoria referente aos pedágios existentes no conhecido "Anel da Integração" do Estado do Paraná, o que culminou em Acórdão, registrado sob o nº. 314/2012, onde se fixaram inúmeras determinações ao Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná (DER/PR) para ajustar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Devidamente iniciado, em sua instrução o processo de auditoria realizou diligências no Ministério do Transporte, no DER/PR e no Tribunal de Contas do Estado do Paraná. Tais entidades assim se manifestaram:

- O TCE/PR não apresentou nenhuma resposta às diligências do TCU (pág. 09, Acórdão nº. 346/2012).

- O Ministério dos Transportes respondeu tempestivamente a diligência, esclarecendo que o seu acompanhamento enfoca o cumprimento dos (a) encargos estabelecidos nos instrumentos de convênio; (b) verificação da consistência dos relatórios encaminhados pelo delegatário com a

DIRETORIA LEGISLATIVA
675
Pág. 4

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 674

realização visitas programadas aos trechos federais e encaminha questionamentos, quando necessário. Informou sobre duas inspeções realizadas nos trechos federais delegados, em 2009, nas quais foram verificadas atividades de conservação e manutenção concessionárias. Esclarece também que o objetivo desse acompanhamento é o de atuar preventivamente, e (c) apontou situações que podem ser sanadas por meio de ações do Poder Concedente, no caso, o Governo do Estado do Paraná, efetivamente o responsável pela fiscalização dos contratos (pág. 09, Acórdão nº. 346/2012).

- O DER/ PR informou em sua resposta que "são realizadas fiscalizações diárias nos trechos em comento e o estado de conservação das vias está de acordo com os padrões estabelecidos nos respectivos contratos de concessão, informação corroborada por documentação encaminhada ao TCU pelo ente estadual" (pág. 09, Acórdão nº. 346/2012).

Diante de inúmeras dúvidas surgidas a partir da documentação encaminhada pelo DER/ PR, em especial ao fluxo de caixa e cronograma de investimentos, foi determinada uma inspeção no órgão estadual, pelo Gabinete do Ministro José Múcio Monteiro, que contou com a participação de 02 auditores lotados no Sefid.

Dessa inspeção resultou em diversas colocações por parte do DER/PR, que se revelam contraditórias com as constantes dos relatórios do TCE/PR e de alguns depoimentos dados a CPI do Pedágio.

Após a realização dessas diligências e da inspeção ao DER/ PR, a Sefid concluiu que (i) as alterações promovidas nos contratos de concessão, grande parte sem observância de qualquer critério técnico, causaram desequilíbrios econômico-financeiros nas concessões; (ii) menciona-se que "também indícios de que as significativas alterações nos investimentos e nos cronogramas de sua execução não tenham ocorrido, simplesmente, no

DIRETORIA LEGISLATIVA
676
Pag.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 675

sentido de anular as perdas de receitas experimentadas pelas concessionárias nos primeiros anos dos contratos. Faltaram critérios técnicos de engenharia na definição dos remanejamentos de obras e, ao que parece, foram promovidas meras alterações nos números que compõem o fluxo de caixa, a fim de transparecer um equilíbrio financeiro fictício e desconectado das necessidades dos trechos rodoviários concedidos"; (iii) conclui que a alteração contratual indevida e sem fundamentos é referente ao critério de medição dos investimentos realizados nas rodovias, de área estimada de intervenção para quantitativo de insumos. Informa que isso torna "mais dificultosa a fiscalização qualitativa e quantitativa dos itens executados e menor o incentivo ao uso de materiais duráveis nas obras."; As mudanças positivas no cenário econômico, ocorridas ao longo da concessão, nunca foram observadas por ocasiões de ajustes promovidas, e (mais importante); (iv) que "o período de desequilíbrio em desfavor das concessionárias é perfeitamente identificável e o valor das perdas de receitas é passível de ser quantificado. O período de perdas de receitas subsistiu de 15/7/1998 (data do ato unilateral de redução das tarifas) até 21/8/1998 (data da liminar que, atendendo ao pedido das concessionárias, suspendeu os investimentos). Uma avaliação mais conservadora levaria em consideração a data final de 17/12/1999, data da decisão que, mantendo a suspensão dos investimentos, autorizou o retorno das tarifas ao valor original, com reajustes contratuais devidos. Assim, para o período de 15/7/1998 a 17/12/1999, deveria ter sido quantificado o valor das perdas de acordo com o fluxo de caixa original da proposta vencedora comparando-se o valor da tarifa básica de pedágio contratada e o valor da tarifa praticada.".

Do julgamento do processo de fiscalização, datado de 15.02.2012, restou delimitado o seguinte Acórdão:

"9. Acórdão: Vistos, relatados e discutidos estes autos de solicitação do Congresso Nacional, aprovada pelo Plenário do Senado Federal, para a realização de auditoria nos contratos do Programa de Concessão de Rodovias

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 677

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag 676

do Estado do Paraná, a fim de apurar a ocorrência de desequilíbrios econômico-financeiros.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, diante das razões expostas pelo Relator, e com base nos arts. 1º, §1º, 38, inciso IV; e 43, inciso I, da Lei 8.443/92, bem como no art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU e art. 14, inciso IV, da Resolução TCU 215/ 2008, em:

9.1. determinar ao Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná, relativamente aos contratos de concessão firmados com as empresas concessionárias Rodovias do Norte S/A - Econorte, Rodovias Integradas do Paraná S/A - Viapar, Rodovias das Cataratas S/A - Ecocataratas, Caminhos do Paraná S/ A, Concessionárias de Rodovias Integradas S/ A - Rodonorte e Concessionário Ecovia Caminhos do Mar S/ A, que:

9.1.1 promova, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, ajustando os investimentos, de acordo com as necessidades públicas e taxas de rentabilidades praticadas, a percentuais compatíveis com o contexto econômico vigente e o custo de oportunidade atual do negócio, considerando, entre outros parâmetros, possíveis sobrepreços em obras e serviços oriundos dos termos aditivos ao contrato inicial e submetendo os resultados à avaliação deste Tribunal de Contas, com supedâneo no princípio da economicidade;

9.1.2 adote, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, as medidas necessárias para que se faça constar cláusula de revisão periódica da tarifa, a fim de repassar os ganhos decorrentes de produtividade e da eficiência tecnológica, o aumento ou a redução extraordinária dos custos e/ou das despesas da concessionária, bem como as alterações ocorridas no custo de oportunidade do negócio, preferencialmente por negociações entre as partes,

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 678

FLS
DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 677

nos contratos de concessão, de acordo com o §2º do art. 9 e o inciso V do art. 29, ambos da Lei 8.987/1995;

9.1.3 encaminhe a este Tribunal de Contas, ao final dos fixados nos itens 9.1.1 e 9.1.2, os resultados obtidos referentes às medidas adotadas para dar-lhes cumprimento;

9.2. determinar à Sefid que autue processo de monitoramento para verificar o cumprimento da presente deliberação;

9.3. encaminhar cópia deste acórdão, do relatório e do voto que o fundamentou, e ainda instrução Sefid (peça 49), aos responsáveis e interessados: Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, Ministério dos Transportes, Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná, Procuradoria da República no Estado do Paraná, Tribunal de Contas do Estado do Paraná, empresas concessionárias Rodovias do Norte S/A - Econorte, Rodovias Integradas do Paraná S/A - Viapar, Rodovias das Cataratas S/ A Ecocataratas, Caminhos do Paraná S/A, Concessionárias de Rodovias Integradas S/A – Rodonorte e Concessionário Ecovia Caminhos do Mar S/A;

9.4. declarar integralmente atendida a presente solicitação e arquivar estes autos"

Primeiramente, importa assinalar que da decisão acima transcrita, não houve interposição de Recurso por parte do DER/PR, configurando, em tese, coisa julgada administrativa do Acórdão. Por outro lado as Concessionárias, tempestivamente, apresentaram os competentes recursos que ainda pendem de decisão.

O texto é expresso ao determinar que deveria ter sido feito no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias o reequilíbrio "econômico-financeiro dos contratos, ajustando os investimentos, de acordo com as necessidades públicas e taxas de rentabilidades praticadas, a percentuais compatíveis com

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 679

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 678

o contexto econômico vigente e o custo de oportunidade atual do negócio, considerando, entre outros parâmetros, possíveis sobrepreços em obras e serviços oriundos dos termos aditivos ao contrato inicial".

Até o presente momento isso não foi feito pelo DER/PR, sem que sequer apresentasse uma justificativa plausível para tal omissão.

Destaca-se ainda, que a decisão do TCU supramencionada não fez juízo de valor quanto à questão do desequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão.

Adicionalmente, é importante analisar também a peça originária sobre o assunto em questão, surgida em 2007, por ocasião da análise por parte do TCU dos contratos de concessão da denominada Primeira Fase do PROCOFE (Programa de Concessões das Rodovias Federais), e concluída com o Acórdão TCU no. 2927 de 2011.

Após análises das peças e das manifestações das partes envolvidas, em sessão ordinária do TCU realizada em 09/11/2011, é aprovado o Acórdão 3.651/2011 em que os Ministros determinam, dentre outras providências:

"À Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei nº 8.443, de 1992, referente aos contratos de concessão celebrados com a Concessionária da Rodovia Presidente Dutra (NovaDutra), Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer), Concessionária Rio-Terezópolis S.A. (CRT), Concessionária da Ponte Rio-Niterói S.A. (Ponte) e Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre (Concepa), que:

- adote, nas recomposições do equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, a metodologia aprovada na Resolução ANTT 3.651/2011, ou outra que entender mais adequada, para os eventos decorrentes de inserções de investimentos não previstos

DIRETORIA LEGISLATIVA 680

DIRETORIA LEGISLATIVA Fls 679

originalmente nos encargos das concessionárias, e do remanejamento ou adequação, com aumento de valor, de investimentos previstos originalmente, assegurando a todos os interessados o direito de manifestação, mediante audiências e/ou consultas públicas."

Assim, concluem-se após amplo debate, análises técnicas e manifestações das partes envolvidas, o TCU acordou em se adotar a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, regulamentada pela ANTT em 2011, válida para investimentos novos, não previstos no contrato original, aplicado a uma taxa de rentabilidade fidedigna, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a modicidade tarifária, sem ferir qualquer regra pré-estabelecida.

O Acórdão 3.651/2011 é fruto de discussões e debates ao longo de cinco anos entre TCU e ANTT, com direito à manifestação dos interessados, e se constitui em jurisprudência e peça fundamental para a questão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias, face às alterações das condições econômicas brasileiras.

Esta Comissão Parlamentar recomenda ao DER/PR e ao Governo do Estado do Paraná que tomem as providências necessárias para reequilibrar os contratos de concessão de rodovias, seguindo as recomendações emanadas no Acórdão TCU 2.651/2011, fruto de discussões e debates ao longo de cinco anos entre TCU e ANTT, e Acórdão TCU 346/2012, com direito à manifestação dos todos os interessados, observando-se a jurisprudência firmada nos Tribunais.

6.18 AUMENTO DOS PROGRAMAS CULTURAIS E SOCIAIS DESENVOLVIDOS PELAS CONCESSIONÁRIAS

Foi percebido ao longo das oitivas e dos trabalhos desta Comissão que várias Concessionárias desenvolvem projetos sociais, culturais, esportivos,

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 681

DIRETORIA LEGISLATIVA Pág. 680

ambientais e educativos destinados à formação das comunidades lindeiras nas rodovias sob concessão.

Essas iniciativas contribuem para a cidadania e abarcam desde temas ligados à saúde dos caminhoneiros até a educação para o trânsito. Recomenda-se que as Concessionárias de rodovias do Paraná intensifiquem e aumentem o desenvolvimento de programas dessa natureza, retribuindo e compartilhando com a sociedade paranaense os benefícios do programa de concessão.

Como sugestão, poderiam ser endereçados vários problemas crônicos existentes ao longo das rodovias, como a questão da jornada de trabalho e área de descanso para os caminhoneiros, a questão do alcoolismo e das drogas no trânsito, a questão da exploração sexual ao longo das rodovias, a questão relativa à melhor destinação de resíduos sólidos e seu despejo no meio ambiente, a questão da sustentabilidade etc.

6.19 IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E SISTEMAS PARA CONTAGEM DO FLUXO DE VEÍCULOS EFETIVAMENTE PASSANTE NAS RODOVIAS, PARA GARANTIR O CONTROLE POR PARTE DO PODER CONCEDENTE.

Esta solução é perfeitamente possível do ponto de vista tecnológico e consiste em um sistema supervisório paralelo ao das concessionárias, que permite realizar uma contagem à parte dos veículos que passam pelas praças e posteriormente confrontá-la com a contagem da concessionária. Esse modelo já está implantado em todas as Concessionárias do Estado de São Paulo.

A solução supervisória se conecta diretamente às pistas de pedágio por um sistema de dados e comunicação totalmente segregado e que conta ainda com câmeras para supervisão on-line. Por meio desta solução, que deve ser

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 682
DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 681

implantada no Estado do Paraná, é possível checar a totalidade do tráfego pedagiado em todas as praças, para todas as concessionárias, garantindo a efetiva arrecadação da receita de pedágio e dos impostos e tributos relacionados.

Esse tema apareceu em várias oitivas durante os trabalhos desta CPI, notadamente a 21ª. Reunião Ordinária, onde o Sr. Pedro Ricardo Furlan, especialista em sistema de pedágio, assegurou a implantação desse sistema.

> *"SR. PEDRO RICARDO FURLAN: ... Em São Paulo, o que se fez em São Paulo, talvez uma iniciativa que válida para o restante do Brasil: São Paulo contratou uma empresa a parte - não é a minha, então já estou dizendo que não é a minha - que implantou um sistema de auditoria em todas as praças. Então, todas as praças do Estado de São Paulo recebem os dados do sistema do pedágio, esse sistema recebe os dados de contagem dos sistemas de pedágio. Tem uma câmara que filma 7 por 24 as praças. Não é só uma. E mantém esses dados arquivados, como auditoria do Estado. Mas é uma solução simples, um monitoramento, uma solução simples, hoje com a internet isso é bastante tranquilo. Você hoje, você tem dados distribuídos em quase todo o Brasil. Não é uma estrutura cara e é algo que talvez tirasse essa indagação da pauta.*
>
> *DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: Então, me deixe só compreender o que o senhor está falando, que acho que pode ser uma sugestão para essa CPI pode apresentar. Aqui no Paraná não tem esse sistema da forma que o senhor está apresentando?*
>
> *SR. PEDRO RICARDO FURLAN Não ainda.*
>
> *DEPUTADO DOUGLAS FABRÍCIO: É uma empresa que consegue diagnosticar, apresentar um balanço lá no final?*
>
> *SR. PEDRO RICARDO FURLAN Ela consegue se dar um contra balanço. Então, você recebeu um dado de tráfego numa determinada concessionária, você tem o contrabalanço que aquele sistema apresentou. Ela trabalha em real time junto às pistas recebendo os"*

Diário Oficial Certificado Digitalmente

DIRETORIA LEGISLATIVA 683

DIRETORIA LEGISLATIVA Pag. 682

dados. E você tem como comparar. Provar a Artesp deve ter um desvio padrão nisso, estabelecido lá: Olha existe um pequeno desvio no real time. Mas funciona bem.

SR. PEDRO RICARDO FURLAN: É. Na realidade, ele é um sistema que permite a você monitorar o que a pista está contando naquele momento. Ao mesmo tempo em que a concessionária recebe o dado, você recebe o dado também. Então, você contabiliza junto. E tem a câmera ainda monitorando para ver se, no mínimo você fazer uma contagem global de veículos que passou lá atrás."

Portanto, deixamos estas últimas recomendações, que se crie uma equipe de técnicos do DER/PR que possa se familiarizar e conhecer todos os detalhes deste sistema, e que produza um relatório técnico detalhado da viabilidade da implantação desta solução nas concessionárias do Paraná, e ainda na manutenção da estrutura de assessoria desta Casa até ao final da presente legislatura, para o devido acompanhamento das recomendações emanadas neste Relatório.

Para concluir, nos termos do Regimento Interno da Assembleia e da desta CPI, destarte, submete-se este relatório à aprovação interna da Comissão Parlamentar de Inquérito para, posteriormente, encaminhá-lo ao conhecimento do Presidente da Casa e do Plenário.

Sugere-se, assim, o encaminhamento de cópia deste Relatório para o Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE), o Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério Público do Estado do Paraná (MPE), o Ministério Público Federal (MPF), o Exmo. Sr. Governador do Estado, o Exmo. Sr. Ministro de Estado

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 684

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 683

FLS.
CPI PEDÁGIO

dos Transportes, o Exmo. Sr. Dr. Secretário de Estado de Infraestrutura e Logística, o Sr. Presidente da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Sr. Presidente do DER-PR, o Sr. Presidente da AGEPAR-PR, os Presidentes das Concessionárias das Rodovias que compõe o "Anel de Integração" e os órgãos de imprensa e da sociedade civil.

Curitiba, junho de 2014.

Nelson Luersen
Presidente

Douglas Fabrício
Relator

Adelino Ribeiro
Vice-presidente

Wilson Quinteiro
Relator Adjunto

Artagão de Mattos Leão Junior
Membro Efetivo

Nereu Moura
Membro Efetivo

Bernardo Ribas Carli
Membro Efetivo

Péricles de Mello
Membro Efetivo

Francisco Buhrer
Membro Efetivo

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 685

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 684

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná
Diretoria Legislativa

Certifico que o presente expediente, protocolado sob nº 6305/14 – DAP, em 15/12/14, foi autuado nesta data como Projeto de Resolução nº 21/14.

Curitiba, 15 de dezembro de 2014

Fátima R. Vicente
Matrícula 40.154

1- Ciente;
2- Encaminhe-se à Diretoria de Assistência ao Plenário.

Curitiba, 15 de dezembro de 2014

Lucília Felicidade Dias
Diretora Legislativa

DIRETORIA DE ASSISTÊNCIA AO PLENÁRIO

CHECK LIST DAS PROPOSIÇÕES RECEBIDAS

DAP
Fls. 686

( ) PROJETO DE LEI NUMERADO Nº _____/_____

(X) PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 21 /2014

( ) PROJETO DE DECRETO Nº _____/_____

( ) PEC – EMENDA CONSTITUCIONAL Nº _____/_____

( ) INDICAÇÃO NUMERADO Nº _____/_____

( ) RECURSO AO PLENÁRIO Nº _____/_____

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 685

( ) C/ ANEXO _____ ( ) S/ ANEXO

( ) PROJETO NA ÍNTEGRA **(COM JUSTIFICATIVA)**

( ) REGIME DE URGÊNCIA

( ) PARECER DA CCJ AO PROJETO ( ) C/ EMENDA ( ) S/ EMENDA

( ) PARECER DA COMISSÃO _____

( ) PARECER DA COMISSÃO _____

( ) PARECER DA COMISSÃO _____

( ) PARECER DA COMISSÃO _____

( ) EMENDA DA COMISSÃO _____

( ) EMENDA DA COMISSÃO _____

( ) EMENDA DA COMISSÃO _____

( ) PARECER DA CCJ À EMENDA:

( ) PLENÁRIO ( ) FAVORÁVEL ( ) CONTRÁRIO

( ) COMISSÃO _____ ( ) FAVORÁVEL ( ) CONTRÁRIO

RECEBIDO Ana Cristina EM 16 / 12 /2014

REVISADO EDIT EM 16 / 12 /2014

EXTRA II

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná
Diretoria de Assistência ao Plenário

DAP
Fls. 687

REQUERIMENTO

APROVADO
À Diretoria Legislativa.
Em, 16 DEZ 2014
1º Secretário

DIRETORIA LEGISLATIVA
Fls. 686

Dispensa de votação da Redação Final para os Projetos de Resolução nºs. 21, 22 e 23/2014, da Ordem do Dia.

Senhor Presidente,

O Deputado abaixo assinado, requer, após ouvido o Plenário a **dispensa de votação da redação final** para os **Projetos de Resolução nºs. 21, 22 e 23/2014,** da presente Ordem do Dia, pois os mesmos não receberam emenda no curso de sua tramitação.

Sala das Sessões, 16 de dezembro de 2014.

Deputado Valdir Rossoni
Presidente

16-DEZ-2014 17:46. 0006493 1/1

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná
Diretoria de Assistência ao Plenário

DAP
Fls. 688

REQUERIMENTO

APROVADO
À Diretoria Legislativa.
Em, 16 DEZ 2014
1º Secretário

Dispensa de votação da Redação Final para os Projetos de Resolução nºs. 21, 22 e 23/2014, da Ordem do Dia.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag 687

Senhor Presidente,

O Deputado abaixo assinado, requer, após ouvido o Plenário a **dispensa de votação da redação final** para os **Projetos de Resolução nºs. 21, 22 e 23/2014,** da presente Ordem do Dia, pois os mesmos não receberam emenda no curso de sua tramitação.

Sala das Sessões, 16 de dezembro de 2014.

Deputado Valdir Rossoni
Presidente

DAP
Fls. 689

DIRETORIA DE ASSISTÊNCIA AO PLENÁRIO

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pag. 688

À Secretaria-Geral da Presidência para assinatura do autógrafo.

DAP, em 16 de dezembro de 2014.

Gianna Carneiro da Silva
Mat. 40.876

De acordo.

Lucília Felicidade Dias
Diretora de Assistência ao Plenário

DIRETORIA LEGISL.
Pág. 68

RESOLUÇÃO Nº 23, de 16 de dezembro de 2014

Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná.

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná aprovou e eu promulgo, nos termos do artigo 73 da Constituição Estadual combinado com o artigo 122 do Regimento Interno, a seguinte Resolução:

Art. 1º Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná, constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, publicado no Diário Oficial da Assembleia nº 460, de 9 de julho de 2013, suas conclusões e encaminhamentos.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Dezenove de Dezembro, em 16 de dezembro de 2014.

Deputado VALDIR ROSSONI
Presidente

DIRETORIA LEGISL. Pág. 69

JUSTIFICATIVA

A presente Proposição tem por objetivo dar cumprimento ao inciso I do art. 38, do Regimento Interno desta Assembleia Legislativa ao apresentar, para ser apreciado e votado pelos nobres Parlamentares, o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná.

A referida CPI foi proposta por Requerimento do Deputado Nelson Luersen, e constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, publicado no Diário da Assembleia nº 460, de 9 de julho de 2013.

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 691

Assembleia Legislativa do Estado do Paraná
Diretoria Legislativa – Coordenadoria de Apoio às Comissões

Certifico que a Resolução, decorrente do Projeto de Resolução nº 21/2014, de autoria da Comissão Parlamentar de Inquérito, foi publicado no Diário Oficial da Assembleia nº 790, de 19/12/2014, tendo sido promulgada Resolução nº 23.

Curitiba, 19 de dezembro de 2014.

Maria Henrique de Paula
Matrícula nº 40.668

1-O processo está concluído com a publicação da Resolução;
2-Após anotações arquive-se nesta Diretoria.

Lucília Felicidade Dias
Diretora Legislativa

Diário Oficial Certificado Digitalmente
O Departamento da Imprensa Oficial do Estado do Paraná, na garantia da autenticidade deste documento, declara que visualizada através do site http://www.imprensaoficial.pr.gov.br

DIRETORIA LEGISLATIVA
Pág. 69

Processo Legislativo

Comissão Executiva

Requerimento do Deputado Douglas Fabrício, protocolado sob nº 10.641/2014, de Licença das Funções Parlamentares, a partir do dia 31/12/2014, para exercer o cargo de Secretário de Estado a partir de 1º de janeiro de 2015.

125274/2014

RESOLUÇÃO Nº 23, de 16 de dezembro de 2014

Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná.

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná aprovou e eu promulgo, nos termos do artigo 73 da Constituição Estadual combinado com o artigo 122 do Regimento Interno, a seguinte Resolução:

Art. 1º Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades vinculadas à concessão e execução dos Contratos de Pedágios de rodovias no Estado do Paraná, constituída pelo Ato do Presidente nº 17/2013, publicado no Diário Oficial da Assembleia nº 460, de 9 de julho de 2013, suas conclusões e encaminhamentos.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Dezenove de Dezembro, em 16 de dezembro de 2014.

Deputado VALDIR ROSSONI
Presidente

125258/2014

RESOLUÇÃO Nº 24, de 16 de dezembro de 2014

Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades na rede pública, de saúde mental, no âmbito do Estado do Paraná.

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná aprovou e eu promulgo, nos termos do artigo 73 da Constituição Estadual combinado com o artigo 122 do Regimento Interno, a seguinte Resolução:

Art. 1º Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar na rede pública de saúde mental, no âmbito do Estado do Paraná, os fatos: falta de leitos e o fechamento de ambulatórios para tratamento da saúde mental; as parcerias realizadas para tratamento da saúde mental; as atividades dos profissionais especializados em psiquiatria no atendimento aos leitos da saúde mental; o fim da residência médica de psiquiatria no Hospital Nossa Senhora da Luz; a falta de assistência à saúde mental dos dependentes de crack; a falta de medicamentos para tratamento psiquiátrico; e, o estado de abandono dos pacientes com transtornos mentais graves, que coloca em risco a segurança da comunidade", constituída pelo Ato do Presidente nº 4/2014, publicado no Diário Oficial da Assembleia nº 652, de 21 de maio de 2014, suas conclusões e encaminhamentos.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Dezenove de Dezembro, em 16 de dezembro de 2014.

Deputado VALDIR ROSSONI
Presidente

125261/2014

RESOLUÇÃO Nº 25, de 16 de dezembro de 2014

Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades cometidas por administradoras de condomínios, garantidoras e síndicos, no Estado do Paraná.

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná aprovou e eu promulgo, nos termos do artigo 73 da Constituição Estadual combinado com o artigo 122 do Regimento Interno, a seguinte Resolução:

Art. 1º Aprova o Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar possíveis irregularidades cometidas por administradoras de condomínios, garantidoras e síndicos, no Estado do Paraná, constituída pelo Ato do Presidente nº 2/2014, publicado no Diário Oficial nº 618, de 26 de março de 2014, suas conclusões e encaminhamentos.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio Dezenove de Dezembro, em 16 de dezembro de 2014.

Deputado VALDIR ROSSONI
Presidente

125268/2014

Publicações Administrativas

Atos de Pessoal

PORTARIA DA DIRETORIA DE PESSOAL Nº 1358/2014

O Diretor de Pessoal da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, no uso de suas atribuições e com base no que dispõe o art. 149 da Lei nº 6.174/70, tendo em vista o que consta do processo protocolado sob nº 7408, de 3 de setembro de 2014,

RESOLVE:

Comunicar que LEOMAR DOS SANTOS, Matrícula nº 4640, servidor do quadro de pessoal desta Assembleia Legislativa, lotado na DIRETORIA LEGISLATIVA, estará em gozo de férias referente ao exercício 2014, a partir de 09/09/2014 até 08/10/2014, com o pagamento da gratificação referente ao terço de férias em novembro de 2014.

Palácio XIX de Dezembro, em 18 de dezembro de 2014.

BRUNO PEROZIN GAROFANI
Diretor de Pessoal

PORTARIA DA DIRETORIA DE PESSOAL Nº 1632/2014

O Diretor de Pessoal da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, no uso de suas atribuições regimentais e tendo em vista o que consta do processo protocolado sob o nº 9014, de 5 de novembro de 2014,

RESOLVE:

Art. 1º Retificar a Portaria nº 153/1995, de MARIA CRISTINA FERREIRA KURUTZ, Matrícula nº 40.310, para substituir *"incorporação relativa ao 2º quinquênio, período entre 01/03/89 e 01/09/93, antecipado pela incorporação do 1º quinquênio", para* ***"em virtude de não haver se afastado do exercício de suas funções, durante o 1º qüinqüênio compreendido entre 21/12/1992 a 21/12/1997 e não haver usufruído"***.

Art. 2º Revogar a Portaria nº 21/2000, tendo em vista que tal vantagem foi concedida indevidamente.

Palácio XIX de Dezembro, em 12 de novembro de 2014.

BRUNO PEROZIN GAROFANI
Diretor de Pessoal

PORTARIA DA DIRETORIA DE PESSOAL Nº 1902/2014

O Diretor de Pessoal da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, no uso de suas atribuições e com base no que dispõe o art. 149 da Lei nº 6.174/70, tendo em vista o que consta do processo protocolado sob nº 9869, de 27 de novembro de 2014,

RESOLVE:

Retificar a Portaria nº 1306/2014, do servidor LUIZ SANTAMARIA NETO, Matrícula nº 55.111, que concedeu o exercício 2013, quando deveria conceder o "exercício 2014".

Palácio XIX de Dezembro, em 17 de dezembro de 2014.

BRUNO PEROZIN GAROFANI
Diretor de Pessoal

PORTARIA DA DIRETORIA DE PESSOAL Nº 2016/2014

O Diretor de Pessoal da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, no uso de suas atribuições e com base no que dispõe o art. 149 da Lei nº 6.174/70, tendo em vista o que consta do processo protocolado sob nº 10.201, de 8 de dezembro de 2014,

RESOLVE:

Comunicar que HERMES HENRIQUE CORREA CONCEIÇÃO, Matrícula nº 11.299, servidor do quadro de pessoal desta Assembleia Legislativa, lotado no Gabinete do Deputado ELTON CARLOS WELTER, estará em gozo de 4/12 avos de férias referente ao exercício 2014, a partir de 15/12/2014 até 24/12/2014, com o pagamento proporcional da gratificação referente ao terço de férias em janeiro de 2015.

Palácio XIX de Dezembro, em 16 de dezembro de 2014.

BRUNO PEROZIN GAROFANI
Diretor de Pessoal

PORTARIA DA DIRETORIA DE PESSOAL Nº 2017/2014

O Diretor de Pessoal da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, no uso de suas atribuições e com base no que dispõe o art. 149 da Lei nº 6.174/70, tendo em vista o que consta do processo protocolado sob nº 10.201, de 8 de dezembro de 2014,

RESOLVE:

Comunicar que ELIANE DA COSTA SILVA, Matrícula nº 11.858, servidora do quadro de pessoal desta Assembleia Legislativa, lotada no Gabinete do Deputado ELTON CARLOS WELTER, estará em gozo de férias referente ao período 2013/2014, a partir de 15/12/2014 até 13/01/2015, com o pagamento da gratificação referente ao terço de férias em janeiro de 2015.

Palácio XIX de Dezembro, em 16 de dezembro de 2014.

BRUNO PEROZIN GAROFANI
Diretor de Pessoal