



Estudos, pesquisas e análises sobre o novo modelo de concessão de rodovias no Estado do Paraná

Produto 1: Análise Inicial
Dezembro / 2021 – Revisão 01

U58e Universidade Federal do Paraná. Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná

Estudos, pesquisas e análises sobre o novo modelo de concessão de rodovias no estado do Paraná: produto 1: análise inicial / Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná, Universidade Federal do Paraná – Curitiba, 2022.

221 f.: il. color. 30 cm.

1. Rodovias. 2. Concessão - rodovias. 3. Rodovias – Paraná.
4. Audiência pública. I. Título.

CDD: 625.7

CAPA: Fotografia por Ari Dias, Agência de Notícias do Governo do PR, Encerramento dos atuais contratos de concessão de rodovias no Paraná. Abertura das catracas da praça de pedágio da Ecovia, na BR-277, em São José dos Pinhais.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ FUNDAÇÃO DE PESQUISAS FLORESTAIS DO PARANÁ

ESTUDOS, PESQUISAS E ANÁLISES SOBRE O NOVO MODELO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DO PARANÁ

PRODUTO 1: ANÁLISE INICIAL

**Rev. 01
2021**



CONTROLE DAS REVISÕES

Revisão N°	Data	Descrição da Revisão	Responsável
00	03/11/2021	Emissão inicial	CCL
01	15/12/2021	Após Audiência Pública ALEP	CCL



LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Recorte da Cláusula Segunda do 5º Termo Aditivo.....	65
Figura 2 – Recorte da Cláusula XI do contrato de concessão.....	67
Figura 3 – Recorte da Cláusula XI, item 4, do contrato de concessão.	68
Figura 4 – Recorte da Cláusula XXIV, alínea ‘a’, do contrato de concessão.....	69
Figura 5 – Recorte do contrato acerca da possibilidade de ocupação das instalações.	71
Figura 6 – Recorte da Cláusula XXVIII do contrato acerca da extinção da concessão.	73
Figura 7 – Localização do Lote 1	78
Figura 8 – Localização do Lote 2.....	87
Figura 9 – Localização do Lote 3.....	95
Figura 10 – Localização do Lote 4.....	105
Figura 11 – Localização do Lote 5.....	114
Figura 12 – Localização do Lote 6.....	121
Figura 13 – CAPEX previsto para o Lote 1	132
Figura 14 – CAPEX previsto para o Lote 2	133
Figura 15 – CAPEX previsto para o Lote 3.....	133
Figura 16 – CAPEX previsto para o Lote 4	134
Figura 17 – CAPEX previsto para o Lote 5.....	134
Figura 18 – CAPEX previsto para o Lote 6	135
Figura 19 – Correção pelo IPCA.....	186
Figura 20 – Recorte de estrutura pastas dos documentos disponibilizados pela ANTT. ...	187
Figura 21 – Valor da Tarifa Básica de Pedágio para 100 km e Níveis de aporte em recursos vinculáveis.	195
Figura 22 – Lotes de 1 a 6 do novo estudo de concessão dos pedágios	202
Figura 23 – CAPEX disponibilizado na nova configuração enviada ao TCU em nov. /21 ..	203



LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Equipe técnica mobilizada.	24
Quadro 2 – Informações referentes ao Lote 1.	79
Quadro 3 – Informações referentes ao Lote 2.	88
Quadro 4 – Informações referentes ao Lote 3.	96
Quadro 5 – Informações referentes ao Lote 4.	106
Quadro 6 – Informações referentes ao Lote 5.	115
Quadro 7 – Informações referentes ao Lote 6.	122
Quadro 8 – Resumo dos investimentos (CAPEX) por Lote.	130
Quadro 9 – Detalhe dos investimentos totais (CAPEX) por Lote e por ano de concessão.	131
Quadro 10 – Detalhe dos investimentos totais (CAPEX) por Lote de concessão e por tipologia.	136
Quadro 11 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 1.....	139
Quadro 12 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 2.....	141
Quadro 13 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 3.....	142
Quadro 14 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 4.....	143
Quadro 15 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 5.....	144
Quadro 16 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 6.....	145
Quadro 17 – Investimentos na pavimentação no programa de recuperação – Lote 1.....	147
Quadro 18 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 2.....	149
Quadro 19 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 3.....	151
Quadro 20 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 4.....	152
Quadro 21 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 5.....	155
Quadro 22 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 6.....	156
Quadro 23 – Investimentos na pavimentação no programa de manutenção e conservação – Lote 1.....	158
Quadro 24 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 2.....	160
Quadro 25 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 3.....	162
Quadro 26 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 4.....	164

Quadro 27 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 5.....	167
Quadro 28 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 6.....	168
Quadro 29 – Investimentos na pavimentação no programa de ampliação da capacidade – Lote 1.....	171
Quadro 30 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 2.....	173
Quadro 31 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 3.....	175
Quadro 32 – Divergências entre extensão de trechos, localizados no Lote 3.	177
Quadro 33 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 4.....	178
Quadro 34 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 5.....	180
Quadro 35 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 6.....	181
Quadro 36 – Resumo dos investimentos, extensão, custo total e por km.	183
Quadro 37 – CMG, utilizando a metodologia DNIT de 2009 a 2017.....	185
Quadro 38 – Adequação orçamentária preambular comparativa.	188
Quadro 39 – Escopo dos serviços que devem ser observados pelo poder público na transição da concessão.	190
Quadro 40 – Principais produtos do agronegócio brasileiro e sua participação no comércio internacional	191
Quadro 41 – Resultados do agronegócio paranaense em relação ao Brasil.....	192
Quadro 42 – Principais estados exportadores do Brasil em 2020	192
Quadro 43 – Comparação entre os modelos de concessão.....	193
Quadro 44 – Algumas formas, por lei, para extinguir os contratos de concessão	197
Quadro 45 – Maneiras de extinguir os contratos baseados na premissa estabelecida	198
Quadro 46 – Possíveis consequências com o advento do termo contratual.....	198
Quadro 47 – Possíveis consequências decorrentes da ocupação de pessoal e instalações	199
Quadro 48 – Possíveis consequências decorrentes da alteração do prazo da concessão para revisão da tarifa	199
Quadro 49 – Fonte de dados utilizados para compor o estudo complementar.....	200

Quadro 50 – Resumo dos investimentos (CAPEX) por lote, informados no Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico e Financeiro.....	202
Quadro 51 – Resumo dos investimentos (CAPEX) por lote, informados nas planilhas financeiras individuais, por lote.....	202
Quadro 52 – Obras de ampliação de capacidade e outras melhorias, comparação dos valores entre os meses de abril e novembro de 2021	204
Quadro 53 – IPCA apresentado no estudo de abril de 2021	205
Quadro 54 – Resumo dos trechos de rodovias com necessidade de complementação de informações	205
Quadro 55 – Trechos de rodovias disputáveis que precisam de mais informações	206
Quadro 56 – Possível duplicidade entre Jataizinho e Cont. Ibiporã (duplicação)	209
Quadro 57 – Possível duplicidade entre os trechos de Sertanópolis e Warta	210
Quadro 58 – Possível duplicidade entre os trechos de Warta e Londrina	210
Quadro 59 – Possível duplicidade entre Jataizinho e Cont. Ibiporã (marginal).....	211
Quadro 60 – Possível duplicidade em obra de passarela em Sertanópolis.....	211
Quadro 61 – Possível duplicidade na duplicação entre os trechos de Relógio e Guarapuava	211
Quadro 62 – Possível duplicidade no segmento da BR-277 entre Guarapuava e Entr. BR-373.....	212
Quadro 63 – Resumo das possíveis obras atrasadas ou não concluídas	213
Quadro 64 – Possíveis obras atrasadas ou não iniciadas	213



SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO.....	15
2	PLANO DE EXECUÇÃO	17
3	CONTEXTO SETORIAL.....	20
4	META 1: MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS	24
5	META 2: ADEQUAÇÃO JURÍDICA.....	25
5.1	Edital e Contrato de Concessão	25
5.2	Nova Audiência Pública.....	31
5.3	Providências Legais.....	37
5.3.1	Cenários para a Autorização Legislativa	38
5.3.2	Atuação do Poder Legislativo Estadual	43
5.3.3	Providências Legais Complementares	50
5.3.4	Atributos do Serviço Adequado	51
5.3.5	Responsabilidade Técnica.....	56
6	META 3: CONTINUIDADE DOS SERVIÇOS.....	59
6.1	Providências para a Transição	60
6.1.1	Âmbito Estadual.....	61
6.1.2	Âmbito Federal	62
6.2	Consequências Operacionais e Financeiras	62
6.3	Aspectos Jurídicos da Continuidade.....	64
6.3.1	Convênio Válido como Pressuposto Jurídico Inafastável	64
6.3.2	Impossibilidade da Renovação Contratual	67
6.3.3	Renovação para Revisão do Contrato.....	68
6.3.4	Ocupação de Pessoal e Instalações.....	70
6.3.5	Extinção pelo Advento do Termo Final	72
7	META 4: INVESTIMENTOS PREVISTOS.....	75
7.1	Descrição dos Lotes	76
7.1.1	Lote 1.....	76
7.1.2	Lote 2.....	83
7.1.3	Lote 3.....	92
7.1.4	Lote 4.....	100
7.1.5	Lote 5.....	112
7.1.6	Lote 6.....	119

7.2	Detalhamento das Atividades	127
7.2.1	Trabalhos Iniciais.....	127
7.2.2	Programa de Recuperação.....	128
7.2.3	Programa de Manutenção Periódica e Conservação	128
7.2.4	Programa de Investimentos (Melhorias e Ampliação de Capacidade)	129
7.3	Investimentos Previstos.....	130
7.4	Adequação Orçamentária.....	132
8	AUDIÊNCIA PÚBLICA.....	189
8.1	Legado, Transição e Futuro.....	189
8.2	Transição – Escopo de Serviços	190
8.3	Passivos e Aprendizados	191
8.4	Agronegócio	191
8.5	Comparação de Modelos.....	193
8.6	Transição e o Futuro.....	195
8.7	Contexto jurídico interpretativo	197
8.7.1	Passivo Contratual.....	197
8.7.2	Advento do Termo Contratual.....	198
8.7.3	Ocupação de Pessoal e Instalações.....	198
8.7.4	Alteração do Prazo da Concessão para Revisão da Tarifa	199
8.7.5	Possibilidades Legislativas	199
8.8	Análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)..	200
8.8.1	Documentos analisados – EVTEA: versão de abril de 2021	200
8.8.2	Investimentos Previstos e Comparação de Estudos.....	201
8.8.3	Premissas Econômico-Financeiras.....	204
8.8.4	Necessidade de Detalhamento de Obras	205
8.8.5	Possíveis Duplicidade de Obras	209
8.8.6	Possíveis Obras Atrasadas ou Não Concluídas	212
8.8.7	Considerações Finais	215
9	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	216
10	ANEXOS	218
10.1	Anexo 1 - Licitações do DER/PR para manutenção, conservação e restauração de rodovias	218

1 APRESENTAÇÃO

Considerando o Novo Modelo de Concessões de Rodovias no Estado do Paraná, proposto pelo Governo Federal e apresentado através do documento “Concessões Paranaenses” para a Assembleia Legislativa do Estado do Paraná (ALEP), identificou-se a necessidade de analisar detalhadamente o assunto em razão da relevância do tema para a economia paranaense.

A proposta apresentada pelo Governo Federal faz parte do novo modelo regulatório de concessões, que visa estabelecer tarifas básicas únicas, viabilizar as concessões por meio de financiamento público e não pelo fluxo de caixa do projeto, melhorar e estabelecer regras e critérios mais limitantes para a incorporação de investimentos adicionais, definir investimentos obrigatórios desvinculados da demanda, entre outros.

O documento apresenta, ainda, algumas definições quanto ao Leilão Híbrido proposto para as concessões do Paraná, o qual considera o critério de menor tarifa, seguido de maior valor de outorga (*upfront*).

Além disso, as providências em relação ao tema são urgentes, não somente em razão do vencimento dos atuais contratos de concessão em novembro de 2021, mas também porque entre novembro de 2021 e fevereiro de 2022 ocorre um aumento considerável do tráfego nas rodovias em decorrência do escoamento da produção agrícola nacional, pelo período de férias escolares e recesso de final de ano, trazendo como consequência a probabilidade de aumento no número de acidentes e da dificuldade de operação das rodovias.

Neste sentido, o projeto denominado de “**Estudos, Pesquisas e Análises sobre o Novo Modelo de Concessão de Rodovias no Estado do Paraná**”, desenvolvido através de um contrato entre a Universidade Federal do Paraná (UFPR) e a Assembleia Legislativa do Estado do Paraná (ALEP), com apoio administrativo de sua Fundação de Apoio, neste âmbito representada pela Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná (FUPEF), tem como objetivo subsidiar a ALEP nas seguintes temáticas, a saber:

- i. Análise da adequação jurídica das propostas de edital e de contrato, a continuidade dos serviços entre o término das atuais e o início das novas concessões, bem como os investimentos previstos relacionados às novas concessões das rodovias;

- ii. Análise dos principais aspectos técnicos do novo modelo de concessão e a modelagem tarifária nele apresentada;
- iii. Análise das providências de licenciamento ambiental, os riscos do novo modelo e os mecanismos de fiscalização e governança;
- iv. Apresentação dos resultados consolidados dos estudos pesquisas e análises, bem como recomendações para a continuidade dos serviços.

Por fim, espera-se que as considerações oriundas da celebração do presente instrumento possam subsidiar e apoiar as iniciativas da ALEP, especialmente através da Frente Parlamentar sobre o Pedágio, que vem atuando para que a futura licitação e os novos contratos sejam transparentes e beneficiem, em primeiro lugar, à toda sociedade paranaense.

Sendo assim, o presente documento refere-se ao “**Produto 1: Análise Inicial**” do contrato e contempla o conjunto de relatórios técnicos referentes à compilação das Metas 1, 2, 3 e 4 apresentadas a seguir.

2 PLANO DE EXECUÇÃO

As atividades serão desenvolvidas através de pesquisas bibliográficas e documentais, estudos de casos e análises comparativas, abrangendo, especialmente, a legislação e regulamentos aplicáveis; editais, contratos, pré-projetos, especificações técnicas e correlatos, publicações e relatórios técnicos especializados.

Também será realizado o levantamento de dados e informações no âmbito das entidades partícipes, órgãos governamentais no âmbito federal e estadual, entidades de classe e instituições correlatas.

Para tal finalidade, serão realizadas consultas em portais eletrônicos, entrevistas e reuniões virtuais, bem como trocas de correspondências e de documentos eletrônicos.

Eventuais atividades presenciais, caso requeridas, serão realizadas observando os protocolos de segurança adotados pelas entidades partícipes em razão da pandemia do Covid-19.

As atividades dos estudos, pesquisas e análises previstos, compreendem dez metas a seguir detalhadas:

- i. **Meta 1 – Mobilização de Recursos:** O objetivo dessa meta, caracterizada pela publicação do contrato no Diário Oficial, é iniciar a mobilização dos recursos humanos e materiais necessários ao desenvolvimento dos trabalhos.
- ii. **Meta 2 – Adequação Jurídica:** O objetivo desta meta é analisar: (i) a proposta de edital e de contrato de concessão; (ii) as providências legais previstas para que a União possa conceder e administrar as rodovias estaduais, inclusive durante a licitação; (iii) o atendimento dos atributos de serviço adequado estabelecidos pela Lei Geral das Concessões; e (iv) a responsabilidade técnica profissional dos estudos, orçamentos, projetos e correlatos realizados (ou contratados) pelo Governo Federal.
- iii. **Meta 3 – Continuidade dos Serviços:** O objetivo desta meta é analisar: (i) as providências adotadas e/ou previstas entre o fim dos atuais contratos de concessão e o início dos novos contratos; (ii) possíveis consequências operacionais e financeiras caso não sejam concretizadas as novas concessões nos prazos previstos.

- iv. **Meta 4 – Investimentos Previstos:** O objetivo desta meta é analisar: (i) a adequação orçamentária (preços) por amostragem, de algumas obras padrão tais como duplicações e praças de pedágio, e custos para o licenciamento ambiental das atividades futuras; (ii) eventuais duplicidades entre as obras previstas nas futuras concessões com o legado patrimonial das atuais concessões e a programação do Governo Estadual, caso estejam disponíveis tais informações.
- v. **Meta 5 – Modelo da Concessão:** O objetivo dessa meta é analisar (i) os principais aspectos técnicos do modelo proposto e (ii) a distribuição das novas praças de pedágio em relação à situação atual; e (iii) identificar as principais vantagens e desvantagens do “modelo híbrido” em comparação à tradicional licitação pela “menor tarifa.
- vi. **Meta 6 – Modelagem Tarifária:** O objetivo desta meta é analisar: (i) as tarifas previstas, incluindo o degrau tarifário de 40% após as obras, em relação às tarifas atuais; (ii) as tarifas previstas para as regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e usuários frequentes; (iii) a tributação municipal aplicável às empresas operadoras de TAGs e outros serviços na concessão; e (iv) previsão de receitas acessórias, complementares, alternativas ou derivadas de projetos associados.
- vii. **Meta 7 – Licenciamento Ambiental:** O objetivo desta meta é analisar (i) as providencias, prazos previstos e outros aspectos relacionados aos licenciamentos ambientais necessários para ampliação de capacidade prevista; e propor (ii) requisitos de sustentabilidade ambiental e social que podem ser exigidos das concessionárias.
- viii. **Meta 8 – Diagnóstico dos Riscos:** O objetivo desta meta é analisar (i) os possíveis riscos no modelo proposto, tais como projeções de tráfego (demandas), na adequação das “bandas” e de preços inexequíveis na modalidade “menor tarifa; e (ii) a previsão das garantias a serem ofertadas pelas concessionárias.

- ix. **Meta 9 – Fiscalização e Governança:** O objetivo desta meta é analisar os mecanismos previstos para: (i) fiscalização e auditoria técnica, financeira e operacional; (ii) publicização de investimentos, dados operacionais e demonstrações contábeis das concessionárias; (iii) prevenção contra atos lesivos à Administração Pública (Lei nº 12.846/13).

- x. **Meta 10 – Resultados e Recomendações:** O objetivo desta meta é apresentar: (i) os resultados consolidados das análises anteriores e (ii) recomendações para a continuidade dos serviços.

3 CONTEXTO SETORIAL

A Constituição Federal, em seu artigo 175, atribui ao Poder Público a prestação de serviços caracterizados como públicos, admitindo que eles sejam prestados diretamente pelo Estado ou por particulares em regime de permissão ou concessão.

Dentre os mais diversos serviços públicos se encontra aquele relativo à gestão de rodovias, que engloba a administração, manutenção e expansão da malha viária dos entes federados.

Dado o complexo sistema de rodovias existentes no país, organizado na forma de rede que engloba não apenas as rodovias federais, mas também as estaduais e as municipais, construções jurídicas foram erigidas de modo a permitir que rodovias sob a responsabilidade de um ente, possa ser administrada por outro. Foi assim com a Lei Federal nº 9.277/1996 que permitiu que rodovias federais pudessem ser administradas por estados e municípios, mediante a celebração de convênio.

Com base nesse marco legal, o Estado do Paraná recebeu na década de 90 uma série de rodovias federais para administrar, outorgando-as, mediante concessão, à iniciativa privada.

Mais recentemente, com o advento da Lei Federal nº 12.379/2011, que instituiu o Plano Nacional de Viação, previu-se a possibilidade da realização do movimento no sentido contrário, qual seja, da União administrar rodovias estaduais estratégicas, desde que autorizados por esses entes.

Com a proximidade do prazo final dos contratos celebrados entre o Estado do Paraná e as concessionárias responsáveis pela manutenção e expansão da infraestrutura rodoviária no estado, questões relacionadas a esse tema ganharam destaque especial junto à sociedade civil.

Não é para menos, haja vista que as consequências econômicas da manutenção e expansão das rodovias ou de sua não concretização são diretamente suportadas pelo setor produtivo e pela coletividade em geral.

O custo do transporte de cargas, sobretudo num estado que tem como atividade principal o agronegócio, repercute no custo da produção. Não bastasse isso, o Paraná abriga em seu território o segundo mais importante e movimentado porto graneleiro do País, localizado em Paranaguá, através do qual a maior parte dos grãos produzidos na região Centro-Oeste do país é exportada. Ou seja, a questão não se restringe a interesses meramente locais.

No Paraná, as concessões licitadas nos anos 90 contam com as tarifas relativamente mais caras do Brasil, tanto pelos valores das tarifas como pela comparação preço/qualidade das vias.

Em 2005, a Federação da Agricultura do Estado do Paraná (FAEP) avaliou as causas dessa situação, tendo concluído que somente os valores pagos como outorga eram responsáveis por quase 40%, com uma taxa interna de retorno (TIR) próxima de 20% mais a tributação.

Já em 2007, o então Ministério dos Transportes lançou algumas licitações de rodovias pelo tradicional modelo de “maior outorga” pela concessão.

Inspirada nas avaliações da FAEP, houve uma forte mobilização política contrária a tal modelo, que redundaram no cancelamento das licitações, que foram retomadas no ano de 2008 com o critério de “menor tarifa”, conforme a proposta aperfeiçoada pela Câmara Técnica de Logística e Infraestrutura (CTLOG) do Ministério da Agricultura.

Assim, foram licitados os trechos da rodovia BR-116, ligando Curitiba a São Paulo e a Porto Alegre e, também, a rodovia BR-376 para o litoral Catarinense que, apesar de algumas características específicas, demonstraram que é possível ter rodovias melhores e com tarifas de pedágio na ordem de um quarto do valor do que as atualmente vigentes no Paraná.

A título ilustrativo pode se observar que no ano de 2020, na rodovia BR-116 entre Curitiba e São Paulo (aproximadamente 400 km de extensão) se pagava R\$ 19,80, cujo valor total de pedágios era menor do que de Curitiba a Paranaguá, se trafegando pela rodovia BR-277 (aproximadamente 100 km de extensão), com valor total de R\$ 21,70. Uma das razões básicas dessa diferença está no fato de que na licitação da rodovia BR-277 houve pagamento de outorga, ou seja, foi adotado o modelo de “quem dá mais ao Governo ganha a concessão”.

Várias empresas e cooperativas que partem do interior do Estado para Paranaguá fizeram contas e avaliações sobre o impacto dessas diferenças de preços, demonstrando quanto as cadeias produtivas poderiam ter economizado com tarifas mais módicas.

Uma Cooperativa noticiou que em 2019 pagou cerca de R\$ 78 milhões em pedágios, quando poderia ter pago aproximadamente R\$ 20 milhões se as tarifas estivessem nos padrões de preços da BR-116. Assim, somente em um ano, tal diferença significou uma perda próxima de R\$ 58 milhões para seus produtores associados¹.

¹ <https://www.usuport.org.br/Noticia/16277/Especialista-critica-modelo-hibrido-na-concessao-das-rodovias>

Considerando o encerramento, em novembro de 2021, dos contratos de concessão do Anel de Integração, em 2019 e a partir de Registros Técnicos elaborados pelo Conselho Regional de Economia da 6ª Região – Paraná (Corecon/PR) sobre a situação, várias entidades, dentre as quais o Movimento Pró-Paraná, e os meios políticos se mobilizaram para que nas novas licitações de rodovias no Paraná fosse adotado o modelo de menor tarifa.

Porém, no início de 2021, a ANTT lançou uma proposta baseada na nova modelagem de licitação, criada em 2019 e denominada de “modelo híbrido” e no qual a concorrência parte de um preço referencial de pedágio fixado a partir de orçamentos (como é usual) e, de um valor de outorga.

Na primeira fase, esse modelo híbrido permite que os concorrentes façam a disputa propondo descontos fixados para cada caso, sendo a disputa baseada em duas variáveis básicas:

- i. Oferta de maior redução (desconto) no preço referencial limitado ao percentual estabelecido;
- ii. Desempate com base no maior valor de outorga que seria destinada ao Tesouro.

É óbvio que nessa nova modelagem já está contemplada nas tarifas uma margem para a remuneração da concessionária. Porém, é importante considerar que nos preços a serem pagos pelos usuários, também estarão contemplados os valores relativos às ofertas de ágios e de outorgas.

As autoridades federais passaram a intensificar os estudos das concessões mais aderentes à realidade do Paraná. Porém, insistiu-se no modelo híbrido, provocando novas reações que levaram à revisão da diretriz inicial, com o Governo Federal anunciando a extinção da outorga na véspera da Audiência Pública marcada para a discussão das novas concessões.

Nos dois dias da Audiência Pública, os participantes pediram esclarecimentos sobre o novo critério de desempate, ao que foi respondido: “quem der maior contribuição para a Conta Vinculada”. O fato foi contestado pois a outorga iria para os cofres governamentais, enquanto a Conta Vinculada iria para a Concessão sem dar garantias de sua utilização, o que continuaria onerando as tarifas dos pedágios.

Novas mobilizações, principalmente, as coordenadas pela Frente Parlamentar sobre o Pedágio da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná (ALEP), mostraram a realidade dos fatos à sociedade paranaense e demandaram às autoridades responsáveis, o anúncio de mudanças para as concessões de rodovias no Paraná.

Justamente nesse contexto setorial, a ALEP buscou obter subsídios técnicos e jurídicos para melhor balizar o tratamento da matéria no âmbito do Parlamento paranaense.

4 META 1: MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS

A consecução da presente meta foi concretizada com a publicação do extrato do contrato nº 59/2021 no Diário Oficial da União nº 153 (seção 3, página 78), em 13/08/2021, o que permitiu iniciar a mobilização dos recursos humanos e materiais necessários ao desenvolvimento dos trabalhos.

Os serviços técnicos especializados serão realizados pela equipe técnica multidisciplinar da contratada (UFPR), cujos dados são apresentados no Quadro 1.

Quadro 1 – Equipe técnica mobilizada.

Profissional	Formação Profissional	Atividades / Função
Roberto Gregório da Silva Jr CREA: PR-9.320/D	<ul style="list-style-type: none"> - Engenheiro Mecânico; - Especialista em Engenharia da Produção; - Mestre em Administração; - Doutor em Administração. 	Coordenação Geral Riscos e Competitividade Infraestrutura Sustentável Governança e Fiscalização
Cristhyano Cavali da Luz CREA: PR-109.275/D IBAMA: 4967521	<ul style="list-style-type: none"> - Engenheiro Civil; - Especialista em Pavimentação; - Especialista em Gestão Ambiental; - Mestre em Ciências Geodésicas; - Doutorando em Engenharia Civil. 	Coordenação Executiva Obras e Investimentos
Eduardo Ratton CREA: PR-7.657/D IBAMA: 274192	<ul style="list-style-type: none"> - Engenheiro Civil; - Mestre em Geotecnia; - Doutor em Geotecnia. 	Coordenador Técnico Obras e Investimentos Meio Ambiente Operação Rodoviária
Heloísa Ribeiro Lopes OAB/PR: 55.842	<ul style="list-style-type: none"> - Advogada; - Graduada em Economia; - Especialista em Relações Internacionais. 	Licitação e Concessão Governança e Fiscalização
Luiz Antonio de Camargo Fayet CORECON/PR: 75	<ul style="list-style-type: none"> - Economista; - Especialista em Análise de Riscos. 	Economia e Finanças Logística Riscos e Competitividade
Mauro Lacerda Santos Filho CREA-PR: 8043-D	<ul style="list-style-type: none"> - Engenheiro Civil; - Mestre em Engenharia de Estruturas; - Doutor em Engenharia de Estruturas. 	Obras e Investimentos Governança e Fiscalização Operação Rodoviária
Rodrigo Binotto Grevetti OAB/PR: 38.488	<ul style="list-style-type: none"> - Advogado; - Geógrafo; - Especialista em Direito Administrativo; - Especialista em Direito Civil; - Especialista em Direito Empresarial. 	Licitação e Concessão Regulação e Legislação Governança e Fiscalização
Valdriani da Silva Nunes	<ul style="list-style-type: none"> - Administrador; - Matemático; - Especialista em Metodologia Ensino. 	Apoio Administrativo Infraestrutura Sustentável
Victor Brisk	<ul style="list-style-type: none"> - Engenheiro Ambiental; - Mestrando em Meio Amb. Urb. e Industrial. 	Meio Ambiente Obras e Investimentos Infraestrutura Sustentável

5 META 2: ADEQUAÇÃO JURÍDICA

5.1 Edital e Contrato de Concessão

Em 21/05/2021, através de nota², o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR) anunciou que o novo modelo para a concessão das rodovias localizadas no Paraná seria baseado na menor tarifa, sem limite de desconto e execução das obras garantida via depósito caução e adequação no degraú tarifário das pistas duplicadas. Segundo os dados apresentados na oportunidade, estariam previstos R\$ 42 bilhões em investimentos diretos (CAPEX) e R\$ 34 bilhões para custear a operação e a manutenção das vias (OPEX).

Conforme a citada nota do DER/PR, os seis lotes previstos, basicamente, contemplam as seguintes características:

- i. **Lote 1:** trechos das rodovias BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427, com extensão total de 473,01 km. Serão 343 km de duplicações, 81 km de faixa adicional, 38 km de terceiras faixas, 36 km de marginais, 9 passarelas e 145 OAEs e interseções. Em 30 anos, a previsão é de R\$ 4,8 bilhões em investimentos OPEX e R\$ 6,3 bilhões em investimentos CAPEX.
- ii. **Lote 2:** trechos das rodovias BR-153, BR-277, BR-369, BR-373, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-508 e PR-855, com extensão total de 575,53 km. Serão 353 km de duplicações, 85 km de faixa adicional, 39 km de marginais, 56 passarelas e 209 OAEs e interseções. Em 30 anos, a previsão é de R\$ 6 bilhões em investimentos OPEX e R\$ 8 bilhões em investimentos CAPEX.
- iii. **Lote 3:** trechos das rodovias BR-369, BR-376, PR-090, PR-170, PR-323 e PR-445, com extensão total de 561,97 km. Serão 204 km de duplicações, 26 km de faixa adicional, cinco contornos urbanos (Apucarana, Norte e Leste de Ponta Grossa, Arapongas, Califórnia), 15 km de marginais, 32 passarelas e 208 OAEs

² <http://www.der.pr.gov.br/Noticia/Governo-garante-R-42-bilhoes-em-investimentos-e-menor-tarifa-na-nova-concessao>

e interseções. Em 30 anos, a previsão é de R\$ 6 bilhões em investimentos OPEX e R\$ 7,5 bilhões em investimentos CAPEX.

- iv. **Lote 4:** trechos das rodovias BR-272, BR-369, BR-376, PR-182, PR-272, PR-317, PR-323, PR-444, PR-862, PR-897 e PR-986, com extensão total de 627,98 km. Serão 173 km de duplicações, 66 km de terceiras faixas, 61 km de faixa adicional, quatro contornos urbanos (Sul de Maringá, Norte de Londrina, Nova Londrina e Itaúna do Sul), 40 km de marginais, 57 passarelas, 244 OAES e interseções. Em 30 anos, a previsão é de R\$ 6,5 bilhões em investimentos OPEX e R\$ 7,5 bilhões em investimentos CAPEX.
- v. **Lote 5:** trechos das rodovias BR-158, BR-163, BR-369, BR-467 e PR-317, com extensão total de 429,85 km. Serão 249 km de duplicações, 21 km de marginais, sete passarelas e 73 OAES e interseções. Em 30 anos, a previsão é de R\$ 4 bilhões em investimentos OPEX e R\$ 4,2 bilhões em investimentos CAPEX.
- vi. **Lote 6:** trechos das rodovias BR-163, BR-277, R-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483, com extensão total de 659,33 km. Serão 461 km de duplicações, um contorno urbano (Marmeleiro), 111 km de marginais, 34 passarelas e 162 OAES e interseções. Em 30 anos, a previsão é de R\$ 6,6 bilhões em investimentos OPEX e R\$ 8,4 bilhões em investimentos CAPEX.

Por outro lado, em 11/08/2021, a Agência Brasil de Notícias (ABN) da Empresa Brasil de Comunicações (EBC)³, divulgou nota segundo a qual o governo federal e o estadual apresentaram um “novo modelo de concessões rodoviárias do Paraná” que poderá redundar em “investimentos privados de R\$ 43 bilhões em sete anos” além de propiciar uma “redução de 50% no pedágio em relação às tarifas atuais”.

Segundo a nota federal também está prevista a concessão de 3.327 quilômetros divididos em seis lotes, dois quais cerca de 65% são de rodovias federais e 35% de

³ <https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2021-08/plano-de-concessao-de-rodovias-no-pr-pode-ter-pedagio-50-mais-barato>

estaduais. Também há previsão de duplicar 1.783 quilômetros nesses lotes, dos quais 90% deverão ser concluídos até o final do sétimo ano do início da concessão.

Destacou ainda que esse “novo modelo” representaria uma “mudança em relação às concessões de rodovias federais realizadas nos últimos anos” e que o mesmo teria sido sugerido pelo “governo paranaense” e teria sido fruto de negociação com a União, Congresso Nacional e Assembleia Legislativa do Paraná”.

Ainda segundo a ABN, na atual modelagem de concessão do governo federal, vence o licitante que oferecer “o maior valor de outorga, com limite de desconto de 17% nas tarifas”. Por outro lado, ainda segundo o referido anúncio governamental, no “novo modelo” vencerá o licitante que oferecer “a menor tarifa, sem limite de desconto”, porém ele “deverá desembolsar um valor de aporte, como garantia para investimentos, que sobre a cada ponto percentual de desconto oferecido”.

De forma mais específica, foi informado que os valores do citado aporte para os licitantes que oferecerem descontos seguirão o seguinte procedimento:

- i. Depósito de R\$ 15 milhões para cada ponto percentual de desconto até 10%;
- ii. Depósito de R\$ 60 milhões para cada ponto percentual de desconto entre 11% e 17%.
- iii. Depósito de R\$ 150 milhões para cada ponto percentual de desconto igual ou maior que 18%.

Segundo a citada nota, o governo federal pretendia exigir o aporte de valores maiores para dar mais garantias à licitação e, por sua vez, o governo estadual queria valores de aporte “mais acessíveis” para que fosse possível obter propostas com maior desconto nas tarifas do pedágio.

Por outro lado, ainda em 11/08/214, a Agência de Notícias do Paraná (AEN) do Governo do Estado do Paraná, divulgou nota para esclarecer o funcionamento do “novo modelo” de concessão de rodovias no Paraná.

Destaca-se que existem algumas diferenças entre a nota do governo estadual e a do governo federal, entre as quais:

- i. Investimentos de R\$ 44 bilhões, ou seja, um bilhão a mais que os R\$ 43 bilhões.

⁴ <https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=114462>

- ii. Redução de 30% inicial nas tarifas atuais, ou seja, 20% a menos relação aos 50%. Porém, em outro ponto da sua nota, a AEN esclarece que poderá ocorrer uma redução média de 45% a 50%;
- iii. Concessão de 3.368 quilômetros, ou seja, 41 quilômetros a mais que os 3.327 quilômetros.

Segundo a AEN, o “novo modelo” teria sido desenvolvido pelo governo estadual e federal, ALEP e setor produtivo e sociedade civil organizada, tendo por bases a menor tarifa, o maior número de obras e a transparência. Também informa que o “Paraná será o único estado sem outorga e sem o limitador de desconto no leilão”.

Ainda conforme a nota da AEN, a garantia para que as obras sejam realizadas reside no fato de que, além de “conceder o maior desconto na tarifa para vencer o leilão, a concessionária precisa realizar um aporte financeiro (de valor proporcional ao desconto concedido) para garantir a execução do acordo, chamado de seguro-usuário”.

Esse “seguro-usuário” é o aporte indicado na nota da ABN, conforme valores já indicados anteriormente, e seria destinado basicamente para “mais desconto na tarifa ou para execução de novas obras”. A AEN também informa que um conselho gestor composto a cada cinco anos, pela agência reguladora, representantes do governo federal e estadual, da Assembleia Legislativa, da sociedade civil organizada e da população, teria a atribuição de decidir sobre o uso de tais recursos.

Ao que tudo indica o governo federal continua insistindo em critérios de desempate que irão aumentar os riscos e onerar a concessionária trazendo como consequência o aumento no valor das tarifas dos pedágios.

Também, as mudanças nas denominações – outorga, aporte ou seguro-usuário – e na destinação de tais recursos – Tesouro (federal e estadual) ou conta vinculada – indicam que a essência continua sendo a mesma do modelo tradicional que, ressalte-se, onera o valor das tarifas para os usuários.

No tocante ao denominado seguro-usuário, destaca-se que tal instrumento, a princípio, pode ser caracterizado como um tipo de outorga cujo valor se altera em razão do desconto concedido no valor da tarifa. Além disso, em lugar de ser destinado ao Tesouro é depositado em conta vinculada ao contrato de concessão, a qual será movimentada exclusivamente pela ANTT e, dessa forma, sua destinação também fica vinculada ao estabelecido no edital, contrato e eventualmente outros instrumentos do processo licitatório.

No tocante à eventual concretização do “seguro-usuário” e sua destinação à própria concessão, é relevante considerar a possibilidade de empregar tais recursos exclusivamente em obras não contempladas originalmente no contrato ou para reequilíbrio puro, quando isso

já é objeto de específica cláusula contratual. Isso porque obras novas são passíveis de serem avaliadas e orçadas individualmente. São aferíveis objetivamente. Ter um fundo repleto de dinheiro que pode ser utilizado para “contingências contratuais” de forma genérica é um convite ao inadimplemento contratual por parte do particular e um chamado para o congelamento ou fixação de tarifas abaixo do recomendável por razões não técnicas.

Quanto ao Conselho que tomará as decisões de como empregar os recursos relativos ao “seguro-usuário”, é necessário lembrar que Poder Público está sujeito à legalidade estrita. Portanto, quando se trata de decidir o emprego de recursos públicos e a ordenação de despesas, é possível entender que tal Conselho deve ser criado por lei e ter suas atribuições previamente definidas. Não se trata de questão meramente contratual, pois é necessário definir previamente a forma de escolha de seus membros e suas responsabilidades, forma de deliberações e outros aspectos.

Há ainda um outro ponto de oneração do pedágio que é a constituição de um fundo (hedge) para garantir as variações cambiais onerosas no caso dos eventuais empréstimos externos tomado pela concessionária. Esta medida será constituída com a adição de até 6% (seis por cento) no valor das tarifas, ou seja, mais um ônus para os usuários.

Ressalta-se que essas eventuais variações cambiais, além de fazerem parte do risco da concessionária, poderiam ser tratadas via sistemática de revisão e reajuste tarifário, especialmente considerando o longo prazo dos contratos. Por outro lado, caso não ocorram as perdas cambiais nos montantes estimados, esses valores entesourados durante três décadas, via o pagamento das tarifas, não teriam como ser devolvidos aos usuários.

No rol das esparsas informações disponíveis, resta claro, que a formação dos preços das tarifas irá também contemplar os custos incertos e os riscos da concessionária, que preventivamente serão transferidos das concessionárias para os usuários. Tal diretriz é contrária ao esforço dos parlamentares, do setor produtivo e da sociedade paranaense como um todo, que defendem a redução dos custos logísticos para possibilitar o aumento da competitividade da economia paranaense.

Apesar do tempo já decorrido do anúncio, em agosto de 2021, sobre um “novo modelo” para a concessão das rodovias no Paraná ainda não foram divulgados os documentos e maiores detalhes sobre tal iniciativa. Assim, a análise do edital e do contrato de concessão fica totalmente prejudicada por parte de todos os interessados na nova concessão.

Dessa forma, recomenda-se à ALEP consultar a ANTT nos seguintes termos:

Assunto: Rodovias Integradas do Paraná – Novo Modelo de Concessão

Prezado(a) Senhor(a),

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná,,

Considerando:

Que no início do corrente ano, essa ANTT divulgou no seu portal institucional, diversos documentos relativos à futura licitação do projeto “Rodovias Integradas do Paraná”.

Que em 11/08/2021, autoridades do governo federal e do governo estadual divulgaram significativas alterações no modelo de concessão a ser adotado em tal projeto, conforme as seguintes notas oficiais:

- a. Agência Brasil de Notícias Agência Brasil de Notícias da EBC
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2021-08/plano-de-concessao-de-rodovias-no-pr-pode-ter-pedagio-50-mais-barato>*
- b. Agência Estadual de Notícias do Paraná
<https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=114462>*

Que apesar do tempo transcorrido, ainda não estão disponíveis no portal eletrônico dessa ANTT, os documentos do citado projeto, incluindo a minuta do novo edital, contendo as alterações oficialmente anunciadas.

As disposições da Lei no 12.527/2011 e a subordinação dessa ANTT a tal dispositivo legal.

Requer:

Que essa ANTT disponibilize os documentos relativos ao projeto “Rodovias Integradas do Paraná”, contemplando as alterações anunciadas pelas autoridades governamentais em 11/08/2021.

Além disso, considerando que existem diferenças significativas entre o novo modelo de concessão em relação ao divulgado no primeiro semestre de 2021, é relevante avaliar a possibilidade de demandar a realização de uma nova audiência pública.

5.2 Nova Audiência Pública

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é uma autarquia federal em regime especial, que ostenta a qualidade jurídica de agência reguladora, e que exerce - no caso ora estudado – para além da das funções de regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes – a missão de editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos, em conformidade com o que dispõe o artigo 24, inciso V, da Lei Federal nº 10.233/2001.

Foi a ANTT que providenciou e disponibilizou para consulta pública, através do Aviso de Audiência Pública nº 1/2021, minutas de edital, contrato e demais anexos relativos à concessão de rodovias no Paraná.

Tais documentos ficaram disponíveis para contribuição do público em geral entre 05/02/2021 a 05/04/2021, com sessões públicas realizadas entre os dias 24 e 25 de fevereiro de 2021. Além disso, atualmente, ainda consta no site da ANTT⁵ que está em “andamento” a audiência pública para a concessão “Rodovias Integradas do Paraná”, porém não há qualquer documento para download e já expirou o prazo da mesma.

Conforme já mencionado, as notícias divulgadas em agosto passado nos sites oficiais do governo federal e estadual, deram conta de alterações substanciais no modelo da concessão das rodovias no Paraná, divulgado no início do ano, que previa a combinação de critérios de menor tarifa e de pagamento pela outorga.

Tais alterações implicarão, dentre outras consequências, na adoção do “modelo de menor tarifa, sem limite de desconto e com a garantia de obras a partir de um seguro-usuário, que será proporcional ao desconto tarifário apresentado no leilão”.⁶ Ressalte-se que tal sistemática difere substancialmente daquela divulgada anteriormente.

Fato é que as alterações anunciadas ainda não foram incorporadas nas minutas de edital e contratos disponíveis no sítio da ANTT, de modo que seja possível aos interessados o exercício do controle social.

Isso constatado, e para investigar se eventual representação junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) se mostra viável, necessário aquilatar em caráter preliminar se existe

⁵ <https://portal.antt.gov.br/rodovias-integradas-do-parana>

⁶ Disponível em: <<https://www.infraestrutura.pr.gov.br/Noticia/Governo-do-Estado-e-Uniao-confirmam-modelo-de-menor-tarifa-de-pedagio-no-Parana>> Acesso em: 01/09/2021.

disposição da ANTT de submeter esse novo modelo de concessão, com a proposta de edital e anexos, a nova audiência pública.

Tal indagação pode ser feita pela ALEP à própria ANTT e instrumentalizada mediante pedido com base na Lei de Acesso à Informação (LAI), nos seguintes termos:

Assunto: Rodovias Integradas do Paraná – Audiência Pública do Novo Modelo de Concessão

Prezado(a) Senhor(a),

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná,,

Considerando:

Que essa ANTT que providenciou e disponibilizou para consulta pública, através do Aviso de Audiência Pública nº 1/2021, minutas de edital, contrato e demais anexos relativos ao projeto Rodovias Integradas do Paraná.

Que tais documentos ficaram disponíveis para contribuição do público em geral entre 05/02/2021 a 05/04/2021, com sessões públicas realizadas entre os dias 24 e 25 de fevereiro de 2021.

Que em 11/08/2021, autoridades do governo federal e do governo estadual divulgaram significativas alterações no modelo de concessão a ser adotado em tal projeto, conforme as seguintes notas oficiais:

- a. Agência Brasil de Notícias Agência Brasil de Notícias da EBC
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2021-08/plano-de-concessao-de-rodovias-no-pr-pode-ter-pedagio-50-mais-barato>*
- b. Agência Estadual de Notícias do Paraná
<https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=114462>*

Que ainda consta no portal eletrônico dessa ANTT que está em “andamento” a audiência pública para a concessão “Rodovias Integradas do Paraná”, porém não há qualquer documento para download e o prazo da mesma já expirou.

As disposições da Lei no 12.527/2011 e a subordinação dessa ANTT a tal dispositivo legal.

Requer:

Que essa ANTT informe quando realizará a Audiência Pública com vistas a dar publicidade e submeter ao controle social, o novo modelo da concessão para o projeto Rodovias Integradas do Paraná anunciado pelas autoridades governamentais em 11/08/2021.

Tal consulta se mostra necessária a fim de aferir se existe ou não interesse de agir na eventual apresentação de representação junto ao TCU, já que, se a resposta for positiva quanto à realização de nova audiência pública, o manejo da representação se mostra despiciendo, ao passo que se for negativa, se estará diante da evidência necessária a viabilizar a intervenção daquele Egrégio Tribunal. Há nessa providência, efeito dúplice, o que encarece a importância de sua efetivação.

Isso porque, a rigor, a ANTT ainda não praticou ou deixou de praticar qualquer ato que evidencie sua pretensão de descumprir a legislação a que está submetida a Agência quanto ao controle social que deve imprimir em seus atos.

Pode a ANTT simplesmente divulgar novo edital e submetê-lo ao crivo da sociedade civil, e essa é a primeira hipótese, que nem sequer ensejaria a adoção de outras providências junto aos agentes de controle externo.

De outro lado, a Agência ainda pode entender que os requisitos legais já foram supridos com a realização da primeira audiência, o que tornaria desnecessária a realização de nova ou adoção de outro meio de controle social. Nesse último caso entende-se viável representar junto ao TCU tendo na devida conta dos argumentos expostos a seguir.

Até o ano de 2017 encontrava-se em vigor a Resolução ANTT nº 3705/2011, que estabelecia que a Audiência Pública consistia no “instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários” (artigo 2º, inciso IV).

Ou seja, de acordo com a regulamentação então vigente, a versão final do documento deveria ser disponibilizada à apreciação pública. Ademais, a normativa preceituava que:

Art. 9º No decorrer de um processo de Audiência Pública, poderão ser realizadas diligências junto a órgãos técnicos para esclarecimento de aspectos atinentes à matéria objeto do evento.

*Parágrafo único. Se das diligências resultarem alterações que afetem restritivamente direitos de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte terrestres, a ANTT poderá, alternativamente, **realizar nova audiência** ou, caso o relatório*

*do evento ainda não tenha sido aprovado pela Diretoria e divulgado, **determinar a reabertura da audiência realizada.** (grifou-se)*

Naquela oportunidade, o TCU já vinha entendendo em relação à ANTT que a apresentação de edital para análise daquele Tribunal em versão diversa daquela submetida à audiência pública configurava ato grave, que impedia a publicação do Edital, conforme enunciado no Acórdão nº 943/2016 – Plenário, veja-se:

83. A Resolução-ANTT 3.705, de 10 de agosto de 2011, que dispõe sobre instrumentos do processo de participação e controle social no âmbito da agência reguladora, estabelece:

“CONSIDERANDO o disposto nos art. 31 a 34 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999; (...)

Art. 2º Para fins desta Resolução são instrumentos de Participação e Controle Social: (...)

IV – Audiência Pública: instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários.

(...)

Art. 7º Além dos casos de iniciativas de projeto de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria que afetem restritivamente os direitos de agentes econômicos e usuários, deve-se realizar Audiência Pública para: (...)

II – minutas de editais de licitação de futuras outorgas, incluindo as pesquisas e os estudos técnicos para embasamento da outorga e as minutas dos respectivos contratos de concessão ou permissão. (...)

Art. 9º No decorrer de um processo de Audiência Pública, poderão ser realizadas diligências junto a órgãos técnicos para esclarecimento de aspectos atinentes à matéria objeto do evento.

Parágrafo único. Se das diligências resultarem alterações que afetem restritivamente direitos de agentes econômicos ou de usuários dos serviços de transporte terrestres, a ANTT poderá, alternativamente, realizar nova audiência ou, caso o relatório do evento ainda não tenha sido aprovado pela Diretoria e divulgado, determinar a reabertura da audiência realizada”.

84. No caso em análise, chama a atenção que a concepção da duplicação da rodovia que consta dos estudos encaminhados ao Tribunal sequer chegou a ser apresentada nas três audiências públicas realizadas no período de 24/9 a 29/9/2015. Importante lembrar que as audiências públicas se constituem em um canal que possibilita a convergência das intenções governamentais com a maximização do interesse público, por

intermédio do conhecimento, da consulta e das intenções dos diversos agentes e grupos de interesse.

85. Diante do acima exposto, em que pese aos argumentos apresentados pela ANTT justificando a nova concepção da duplicação da rodovia apresenta ao Tribunal, considero que a significativa alteração dessa concepção frente ao apresentado nas três audiências públicas contraria ao disposto na legislação transcrita e se reveste de gravidade suficiente para impedir a publicação do edital do presente processo de concessão.

Ocorre que a mencionada regulamentação foi alterada pela Resolução nº 5624/2017, atualmente em vigor, que simplesmente suprimiu o parágrafo único do art. 9º, ao tempo em que reformulou o conceito de Audiência Pública para fins daquela resolução.

Nota-se, portanto, a evidente pretensão da ANTT de subtrair de sua própria auto-regulamentação dispositivos legais que virtualmente pudessem ser utilizados para objetivar a realização de nova audiência pública.

A despeito disso, entende-se que o entendimento do TCU deve prevalecer, tendo em vista que o próprio Acórdão nº 943/2016 – Plenário utilizou, de forma complementar, precedentes similares já consolidados em relação a outra agência reguladora, qual seja, a ANTAQ, veja-se:

86. Nesse sentido, transcrevo subitem 9.7.3. do Acórdão 3.661/2013-TCU-Plenário que, ao tratar de acompanhamento do 1º estágio da concessão dos arrendamentos de áreas e instalações portuárias nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e Terminais de Outeiro e Miramar, deu ciência à Casa Civil, à SEP/PR e à Antaq de que:

“9.7.3. caso ocorram modificações significativas nas definições que constarão do processo licitatório, em decorrência dos ajustes referidos no item 9.1 deste acórdão, as questões deverão ser submetidas a nova audiência pública;”.

Além disso, há precedentes também em relação à ANAC, em caso no qual as versões apresentadas não puderam ser consideradas definitivas face à ausência de submissão à audiência pública, veja-se (Acórdão nº 957/2016 - Plenário):

192. Os estudos encaminhados, ademais, não estão em sua versão final e definitiva, pois não passaram por audiência pública, momento no qual a sociedade pode questioná-los e propor ajustes. Sendo assim, propõe-se a inclusão dos EVTEA no conteúdo das audiências públicas na presente concessão, bem como que não haja envio ao Tribunal de estudos antes da análise e consolidação das contribuições da referida audiência e da aprovação pela Diretoria da Anac da minuta de edital e anexos referentes às futuras concessões de infraestrutura aeroportuária (itens 43-58).

Ora, não se pode desconsiderar que o artigo 37 da Constituição Federal impõe à Administração Pública a publicidade como princípio, o que implica dar conhecimento dos atos administrativos e transparência das motivações desses atos para fins de controle social.

A própria Resolução ANTT nº 5624/2017 estabelece como objeto de Audiência Pública a proposta final de ação regulatória, veja-se:

Art. 2º Para fins desta Resolução, são utilizados os seguintes meios de Participação e Controle Social:

...

*II – para apresentar **proposta final** de ação regulatória:*

a) Consulta Pública: meio que possibilita o encaminhamento de contribuições por escrito, em um período determinado; e

b) Audiência Pública: meio que possibilita participação oral ou escrita em pelo menos uma sessão presencial dentro de um período de encaminhamento de contribuições por escrito. (grifou-se)

Além disso, a mera alteração do marco regulamentar não é capaz de frustrar o espírito da Lei Federal de criação da própria ANTT, que estabeleceu a obrigatoriedade de realização de consulta pública em seu artigo 34-A, sobre o qual o Acórdão nº 943/2016 – Plenário também discorreu, veja-se:

*81. A Lei 10.233/2001, em seu art. 34A, §1º, traz que “As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública”. No que pese a letra da lei não deixar claro quais seriam as condições básicas do edital que **devem ser submetidas ao escrutínio da sociedade**, a disponibilização e discussão com a sociedade dos elementos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos que irão embasar **tão importante certame é considerada boa prática**.*

82. A Lei 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, estabelece:

“Art. 32. Antes da tomada de decisão, a juízo da autoridade, diante da relevância da questão, poderá ser realizada audiência pública para debates sobre a matéria do processo. (...)”

Art. 34. Os resultados da consulta e audiência pública e de outros meios de participação de administrados deverão ser apresentados com a indicação do procedimento adotado”. (grifou-se)

São essas as razões jurídicas pelas quais se entende que, na hipótese da ANTT não submeter a versão final do Edital à Audiência ou Consulta Pública, mostra-se juridicamente viável representar a ilegalidade perante o Tribunal de Contas da União (TCU).

Ressalve-se, entretanto, em que pese o arrazoado argumentativo-jurídico anteriormente referido, não é possível descartar que TCU entenda que as alterações promovidas pela ANTT no Edital e anexos foram exatamente fruto das discussões havidas no bojo da audiência pública levada a efeito no mês de fevereiro de 2021, e figuram como consequência do controle social exercido, hipótese em que ratificará a não realização de nova audiência.

5.3 Providências Legais

A presente seção trata das providências legais previstas para que a União possa receber delegação para administrar e conceder à iniciativa privada as rodovias estaduais.

O modelo de concessão, objeto de análise, prevê que a União Federal incluirá no escopo da concessão não apenas as rodovias federais de sua titularidade, mas também rodovias estaduais de titularidade do Estado do Paraná.

Essas rodovias estaduais desempenham papel relevante no programa Rodovias Integradas do Paraná, já que servem de ligação entre outras rodovias de interesse e/ou permitem o acesso a importantes regiões e municípios.

A inclusão de tais rodovias é um dos principais escopos do Memorando de Entendimentos nº 01/2019, celebrado entre a União e o Estado do Paraná, pelo que o tema merece ser objeto de análise jurídica específica.

Em que pese a sanção da Lei Estadual nº 20.668/2021, através da qual ao Estado do Paraná autorizou ceder a administração de rodovias estaduais à União, alguns cenários são apresentados para caracterizar a linha de desenvolvimento necessária à completa execução do Plano de Trabalho contratado.

Além disso, nada impede que novos projetos de lei sejam apresentados com vistas a alterar ou complementar à citada Lei Estadual nº. 20.668/2021, ocasião em que as conclusões obtidas doravante permanecerão híidas e aplicáveis ao caso concreto.

5.3.1 Cenários para a Autorização Legislativa

A autorização legislativa via Lei Estadual nº 20.668/2021, foi motivada pelo interesse manifestado pelo Poder Executivo do Estado do Paraná de incluir rodovias de sua titularidade no processo de concessões conduzido pela União.

Nesse sentido, duas linhas de análise são possíveis:

- i. A delegação de poderes para realização tão somente dos atos atinentes à licitação pública; e
- ii. A delegação de poderes para a efetiva concessão da administração das rodovias estaduais.

Delegação para Licitação

No primeiro cenário é possível afirmar não haver obstáculos de ordem jurídica para que um determinado ente estatal delegue a outro a realização de atos materiais voltados à consecução de outros, como é o caso da licitação pública.

Desde que haja razões técnicas que justifiquem, é possível que um ente estatal transfira a outro, mediante convênio ou instrumento congêneres, a realização do certame licitatório destinado à satisfação de uma necessidade da Administração específica.

Isso porque a licitação pública nada mais é do que um conjunto de atos administrativos, ritualizados em procedimento definido em lei, com vistas a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração para a satisfação de seus interesses. Na conceituação proposta por Justen Filho (2014), a licitação é:

[...] um procedimento administrativo disciplinado por lei e por um ato administrativo prévio, que determina critérios objetivos visando a seleção da proposta de contratação mais vantajosa e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável, com observância do princípio da isonomia, conduzido por um órgão dotado de competência específica.⁷

⁷ JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de direito administrativo. 10. ed. São Paulo: Forense, 2014. p. 495

Nesse contexto, a licitação pública não é uma finalidade em si mesma, mas um meio para que se atinja a satisfação de uma necessidade da Administração, normalmente disciplinada e densificada em um instrumento posterior, qual seja: o contrato administrativo.

Tais atos, apesar de sua prática competir ao ente estatal cuja necessidade pretende ver satisfeita, podem ter sua prática atribuída a outro se as circunstâncias do caso concreto assim aconselharem, em razão, por exemplo, da necessidade de aumentar a eficiência administrativa (quando o ente delegatário possui *expertise* incontroversa na licitação do objeto da delegado ou para aumentar a economia processual (valendo-se de processo licitatório que incontinenti já seria deflagrado pelo delegatário), entre outras.

Na hipótese ora estudada, ainda que fosse possível a delegação da execução de atos licitatórios pelo Estado do Paraná à União, mediante simples convênio ou instrumento congênere, o papel da União estaria finalizado com a adjudicação do objeto ao licitante vencedor, vez que o futuro contrato de concessão deveria ser firmado necessariamente entre aquele e o Estado do Paraná.

Entretanto, os elementos condidos no Edital e anexos submetidos a apreciação jurídica denotam que as rodovias estaduais, para além de meramente contempladas no objeto da licitação promovida pela União, passariam a se submeter ao modelo jurídico, econômico e financeiro definidos na modelagem estabelecida pela União para as suas próprias rodovias, o que leva a concluir pela inaplicabilidade do cenário ora estudado ao caso concreto, mas do segundo outrora enunciado.

Delegação para Concessão

O segundo cenário, e que parece se adequar perfeitamente ao modelo veiculado nas minutas de edital e contrato submetidos à análise jurídica, parte da premissa de que rodovias estaduais terão sua efetiva administração delegada à União, para que ela possa concedê-las a particulares em nome do Estado do Paraná, nos exatos moldes estabelecidos pela União para as suas rodovias.

Nessa hipótese, a delegação não é meramente para a realização da licitação, mas envolve a execução de atividades relacionadas ao serviço, o que demanda providências jurídicas que excedem a pura e simples celebração de convênio ou instrumento análogo.

Neste cenário, a União Federal tomaria para si a atribuição de administrar e conceder não apenas as rodovias federais, já de sua titularidade, mas também de algumas as rodovias estaduais pertencentes ao Estado do Paraná.

Seria, *mutatis mutandis*, o exato oposto do que ocorre atualmente, onde é o Estado do Paraná o delegatário de competência da União para administrar e explorar rodovias federais que atravessam o seu território, e o instrumento de delegação utilizado para tanto já confere um indicativo das providências que devem ser adotadas pelo Estado do Paraná para inverter a situação jurídica.

A possibilidade dos municípios, estados e do Distrito Federal administrarem e explorarem rodovias de titularidade da União foi formalizada no mundo jurídico através da edição da Lei Federal nº 9.277/1996, que assim dispõe:

*Art. 1º Fica a **União**, por intermédio do Ministério dos Transportes, **autorizada a delegar**, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos municípios, **estados da Federação** ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a **administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias**, ou obras rodoviárias federais. (grifou-se)*

Observe-se que tal autorização se deu mediante a edição de lei, posto que de acordo com o estatuído na Constituição da República, compete ao Congresso Nacional (e, portanto, ao Poder Legislativo) dispor sobre matérias relacionadas aos bens de domínio da União, veja-se:

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

[...]

*V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e **bens do domínio da União**; (grifou-se)*

Se está a dizer, em outras palavras, que a delegação da administração de rodovias federais a estados, Distrito Federal e municípios não depende exclusivamente da análise de critérios de oportunidade e conveniência a cargo do Poder Executivo, mas de deliberação prévia pelo Poder Legislativo, com a consequente edição de lei em sentido formal.

O mesmo raciocínio se aplica na forma inversa, de modo que se o Estado do Paraná pretender transferir à União a administração/exploração de rodovias estaduais de sua titularidade, de modo que possam ser incluídas no escopo do programa de concessões denominado Rodovias Integradas do Paraná, deve fazê-lo mediante lei em sentido formal.

Não se trata, registre-se, de mera lógica jurídica aplicada em sentido inverso, conquanto ela também conduza a tal resultado.

Isso guarda relação direta com a condição federativa do país, já que os três níveis federativos são dotados de autonomia no plano interno, consoante estabelecem os artigos 1º, *caput*, e 18, *caput* da Constituição Federal.

Acerca da autonomia dos entes federados, assim lecionam Mendes e Branco (2017)⁸:

A autonomia importa, necessariamente, descentralização do poder. Essa descentralização é não apenas administrativa, como, também, política. Os Estados - membros não apenas podem, por suas próprias autoridades, executar leis, como também é-lhes reconhecido elaborá-las. Isso resulta em que se perceba no Estado Federal uma dúplici esfera de poder normativo sobre um mesmo território e sobre as pessoas que nele se encontram, há a incidência de duas ordens legais: a da União e a do Estado-membro.

A autonomia política dos Estados-membros ganha mais notado relevo por abranger também a capacidade de autoconstituição. Cada Estado-membro tem o poder de dotar -se de uma Constituição, por ele mesmo concebida, sujeita embora a certas diretrizes impostas pela Constituição Federal, já que o Estado-membro não é soberano.

E uma das expressões da autonomia administrativa dos entes federados diz respeito à capacidade de autogestão, ou seja, definir, dentre outros aspectos, o destino dos bens públicos pertencentes ou afetados àquela pessoa política.

Não bastasse isso, é fato que o preceito a ser observado encontra-se adequadamente positivado, já que de reprodução obrigatória, no artigo 53, inciso XIII, da Constituição do Estado do Paraná, veja-se:

*Art. 53. Cabe à **Assembleia Legislativa**, com a sanção do Governador do Estado, a qual não é exigida, no entanto, para o especificado no art. 54, dispor sobre todas as matérias de competência do Estado, especificamente:*

[...]

*XIII - **bens do domínio público**; (grifou-se)*

Logo, não pode a União ou o Estado do Paraná, por meio unicamente de exteriorização de vontade por parte do Poder Executivo, conduzir bens públicos de

⁸ MENDES, Gilmar Ferreira e BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. Curso de direito constitucional. 12. ed. ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2017 (Série IDP), cap. 8, item 2.1.

titularidade estadual à concessão/exploração de particulares, mediante processo licitatório deflagrado e regido por diretrizes aplicáveis unicamente aos bens da União.

A esse respeito, registre-se que a própria Procuradoria-Geral do Estado do Paraná (PGE/PR), ao analisar juridicamente os termos da então minuta do que viria a se converter no Memorando de Entendimentos nº 01/2019 (Protocolo nº 15.926.922-1), já alertava acerca de redação que tendia a almejar tal resultado.

Naquela oportunidade, em sede de controle de legalidade, assim se manifestou a PGE/PR:

Anota-se que a obrigação constante na alínea “f” do item 2 da Cláusula 2ª é incompatível com a natureza jurídica do instrumento que se pretende celebrar, pois o encargo nela contida “delegar à UNIÃO para fins específicos de concessão, os trechos de rodovias estaduais que, em razão do resultado dos estudos de viabilidade a serem elaborados pela EPL, deverão compor os futuros lotes de concessões”, deverá ser precedido de autorização legislativa e formalizada por meio de convênio.

Para que se amolde à finalidade colimada no presente instrumento, recomenda-se que o referido dispositivo contenha a seguinte redação:

“Envidar esforços para viabilizar a delegação à UNIÃO, para fins específicos de concessão, dos trechos de rodovias estaduais que, em razão do resultado dos estudos de viabilidade que serão elaborados pela EPL, compor os futuros lotes de concessões”.

Além disso, a Lei Federal nº 12379/2011, que instituiu o Plano Nacional de Viação, previu a possibilidade de a União incorporar rodovias estaduais à malha rodoviária sob sua competência, desde que com a anuência dos Estados, autorização essa que, como visto, deve ser formalizada mediante lei, veja-se:

Art. 19. Fica a União autorizada a incorporar à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, mediante anuência dos Estados a que pertençam.

Nessa linha, parece restar indene de dúvidas que havendo interesse do Estado do Paraná de incluir rodovias de sua titularidade em licitação promovida pela União Federal, de forma a propiciar que tal ente exerça o papel inerente ao Poder Concedente, na forma do que resta consignado nas minutas de Edital e contrato submetidos à análise jurídica, tal deve se dar mediante autorização consubstanciada em lei em sentido formal, precedida a matéria de discussão, deliberação e aprovação por parte da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

5.3.2 Atuação do Poder Legislativo Estadual

Tendo em vista que o presente trabalho tem por objeto subsidiar ações relacionadas aos aspectos legais que envolvem o tema de investigação, entende-se de grande relevo a abordagem de questões que envolvem a solução de lege ferenda a cargo da ALEP.

Insta observar que a produção legislativa obedece a processo específico, que encontra limites na Constituição e na independência de atuação dos Poderes.

Nessa linha, alguns cuidados devem ser observados para que a produção do marco legal que disciplinará a questão das rodovias estaduais aconteça em consonância com o que dispõe a Constituição Federal e Estadual e em obediência aos princípios que regem a República.

Competência de Iniciativa

O processo legislativo enquanto ferramenta de realização de uma das atividades precípuas deferidas ao Poder Legislativo, deve ser manejado de maneira apropriada a fim de que se evitem questionamentos judiciais capazes de fulminar ou alterar a substância daquilo que foi objeto de debate na Casa de Leis.

Para tanto, cumpre recomendar a estrita observância do iter procedimental estabelecido na Constituição Federal e na Estadual para a elaboração de leis, a começar pela identificação da competência de iniciativa, ou seja, o sujeito apto a deflagrar o processo de elaboração da norma.

Sabe-se que o sistema constitucional brasileiro prevê a diversidade de sujeitos aptos a iniciar o processo legislativo, o que se manifesta através de dispositivos que disciplinam a iniciativa comum e a reservada (ou privativa) a algumas autoridades, órgãos ou Poderes.

Para identificar a autoria da iniciativa legal, cumpre analisar substancialmente o objeto da proposição.

No caso ora analisado, não se pode perder de vista que as concessões de rodovias são consideradas concessões de serviço público, conforme preceitua Amaral (2006)⁹:

*A Lei 8.987/95 adotou esse modelo. A concessão de rodovias não é uma concessão de serviço público “em estado puro”, na terminologia de **Rivero**, mas é uma “concessão de*

⁹ AMARAL, Antonio Carlos Cintra do. A concessão de rodovia como concessão de serviço público. CELC, 2006. Disponível em: <<http://celc.com.br/pdf/comentarios/c2006/c139.pdf>>. Acesso em: 02 de jun. de 2021.

*serviço público precedida da execução de obra pública”. Isso porque a exploração de uma rodovia **não se caracteriza como uso de bem público, mas sim como prestação de serviço público.** (grifou-se)*

Nessa linha, nem a Constituição Federal e tampouco a Constituição do Estado do Paraná estabelecem que a temática relativa aos serviços públicos tenha a iniciativa legal reservada ao Chefe do Poder Executivo, de sorte que a proposição legislativa é de iniciativa comum e pode ser iniciada, em princípio, por ação de quaisquer dos deputados estaduais e também pelo Governador.

Todavia, convém alertar que o Poder Judiciário do Estado do Paraná, em decisão isolada, já declarou a inconstitucionalidade de lei estadual que tinha por objeto o serviço público de transporte, fundamentando-a na usurpação de competência privativa do Chefe do Executivo e afronta à separação e independência dos Poderes, veja-se:

Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 400.454-6, do Foro Central da Comarca da Região Metropolitana de Curitiba.

Autora: Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina - FEPASC.

Interessados: Estado do Paraná e Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

Relator: Des. Sérgio Arenhart.

*Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei Estadual nº 15.265/06, que trata de matéria pertinente a **serviço público de transporte coletivo rodoviário** e das restrições, direitos e obrigações das empresas concessionárias e permissionárias. Preliminares. Inquinada incompetência do Tribunal de Justiça para apreciar a ADI não configurada. Preceito de lei estadual é colocado em confronto com a Constituição Estadual. Apontada ilegitimidade ativa "ad causam" para aforar ação declaratória de inconstitucionalidade. Falta de pertinência temática não restou caracterizada. Vício formal. **Inobservância pela Assembleia Legislativa de regra basilar do processo legislativo com o consequente desrespeito da iniciativa** que, pelo **princípio da simetria**, implicaria ao **Chefe do Executivo** no trato de assunto dispondo sobre serviços públicos. **Afronta ao princípio da separação e independência dos poderes**, insculpido no art. 7º da Constituição Estadual do Paraná. Vício material. Inquinada afronta ao princípio da igualdade, reproduzido no art. 1º, inciso III, da Constituição Estadual do Paraná. Ocorrência, de vez que a Lei Estadual nº 15.265/06 criou diferenciação arbitrária ao dispor sobre a idade máxima de utilização de veículos de transporte coletivo. **Inconstitucionalidade formal e material. Procedência da ação.** (grifou-se)*

Ao assim julgar, o Poder Judiciário paranaense entendeu pela aplicabilidade, por simetria, do artigo 61, parágrafo 1º, inciso II, alínea 'b', da Constituição Federal, ainda que

tal dispositivo não houvesse sido reproduzido na Constituição Estadual. Veja-se o que dispõe o referido dispositivo:

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

*b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, **serviços públicos** e pessoal da administração dos Territórios; (grifou-se)*

Em ocasiões pretéritas, entretanto, o Supremo Tribunal Federal já entendeu que a reserva de lei de iniciativa do Chefe do Executivo prevista no artigo 61, parágrafo 1º, inciso II, alínea 'b', da Constituição da República, somente se aplica aos Territórios Federais (v. ADI 2.447, rel. min. Joaquim Barbosa, j. 4-3-2009, P, DJE de 4-12-2009).

Além disso, há reiteradas manifestações daquela Corte por ocasião da avaliação de conformidade constitucional de leis de caráter tributário inquinadas do suposto vício (tema de repercussão geral nº 682), nas quais o Tribunal reafirma que o mencionado dispositivo tem aplicabilidade apenas aos Territórios Federais.

Nessa linha, entende-se haver razoável segurança jurídica para asseverar que a competência de iniciativa legal para iniciar proposição legislativa para dispor acerca da concessão de rodovias estaduais é comum, podendo ser exercida tanto pelo Chefe do Executivo estadual, quanto por quaisquer dos deputados componentes da Assembleia Legislativa do Estado do Paraná.

Poder de Emenda

Em que pese a Lei Estadual nº 20.668/2021, que acabou por autorizar o Estado a ceder a administração de rodovias estaduais à União, nada impede a proposição de nova legislação com vistas a incluir ou retirar rodovias do escopo da lei aprovada.

Nessa hipótese, a avaliação quando à extensão do exercício do poder de emenda ainda se mostra relevante.

No caso do tema objeto de exame jurídico, ainda que a iniciativa da proposição legislativa seja exercida pelo Chefe do Poder Executivo, cumpre apontar que o Poder Legislativo não fica adstrito ao texto proposto pelo Governador do Estado. Os deputados estaduais são livres para exercitar o poder de emenda, nos termos do já pontuado em decisões proferidas pelo STF, veja-se:

O poder de emendar – que não constitui derivação do poder de iniciar o processo de formação das leis – qualifica-se como prerrogativa deferida aos parlamentares, que se sujeitam, no entanto, quanto ao seu exercício, às restrições impostas, em numerus clausus, pela CF. A CF de 1988, prestigiando o exercício da função parlamentar, afastou muitas das restrições que incidiam, especificamente, no regime constitucional anterior, sobre o poder de emenda reconhecido aos membros do Legislativo. O legislador constituinte, ao assim proceder, certamente pretendeu repudiar a concepção regalista de Estado (RTJ 32/143 – RTJ 33/107 – RTJ 34/6 – RTJ 40/348), que suprimiria, caso ainda prevalecesse, o poder de emenda dos membros do Legislativo. Revela-se plenamente legítimo, desse modo, o exercício do poder de emenda pelos parlamentares, mesmo quando se tratar de projetos de lei sujeitos à reserva de iniciativa de outros órgãos e Poderes do Estado, incidindo, no entanto, sobre essa prerrogativa parlamentar – que é inerente à atividade legislativa –, as restrições decorrentes do próprio texto constitucional (CF, art. 63, I e II), bem assim aquela fundada na exigência de que as emendas de iniciativa parlamentar sempre guardem relação de pertinência ("afinidade lógica") com o objeto da proposição legislativa. [ADI 2.681 MC, rel. min. Celso de Mello, j. 11-9-2002, P, DJE de 25-10-2013.]

No caso do processo legislativo estadual as restrições ao poder de emenda encontram-se estatuídas no artigo 68 da Constituição Estadual que, no caso da natureza da matéria debatida no projeto de lei de que se cuida no presente exame, não têm aplicação, veja-se:

Art. 68. Não é admitido aumento de despesa prevista:

I - nos projetos de iniciativa exclusiva do Governador do Estado, ressalvadas as emendas ao projeto de lei do orçamento anual, quando compatíveis com a lei de diretrizes orçamentárias e com o plano plurianual;

II - nos projetos sobre organização dos serviços administrativos da Assembleia Legislativa, do Tribunal de Justiça e do Ministério Público.

Portanto, os membros do Poder Legislativo paranaense gozam de plena autonomia para disciplinar o tema que envolve a inclusão de rodovias estaduais no plano de

desestatização conduzido pela União, observados, todavia, os limites inerentes ao poder de legislar previstos na constituição.

Limites ao Poder de Legislar

Para preservar o resultado final que venha a ser produzido pela ALEP na forma de lei em sentido formal, importante atentar para os limites que o próprio texto constitucional impõe, de forma direta ou indireta, à atividade legiferante.

Escapar às linhas balizadoras previstas na Constituição fatalmente submeterá o diploma a ser produzido ao controle externo de constitucionalidade a cargo do Poder Judiciário que poderá, inclusive, sustar de plano, total ou parcialmente, a eficácia da lei aprovada.

Importante a presente reflexão haja vista que alguns dos assuntos que são caros à sociedade paranaense não podem ser adequadamente tratados por meio de lei estadual, competindo aos agentes políticos, investidos dos poderes de representação social, buscar outras formas de alcançar o resultado almejado pela coletividade.

O primeiro limite à atividade legislativa que se revela importante mencionar diz respeito à própria competência para legislar. Se por um lado a ALEP goze de competência plena para disciplinar a possibilidade de outorgar à União a administração e/ou exploração das rodovias estaduais, o mesmo não se dá em relação às rodovias federais, ainda que sejam aquelas que cortem o território paranaense. Isso porque a Constituição Federal concede amplos à União para legislar sobre bens e serviços públicos de sua competência, conforme já mencionado alhures (artigo 48, inciso V). Estando as rodovias federais incluídas nesse conceito, em ambas as suas feições (enquanto bem e enquanto serviço público que nelas se prestam), a instituição de regras, condicionantes ou limites devem ser feitos através do exercício de competência legislativa deferida ao Congresso Nacional.

Além disso, no exercício da competência deferida pelo artigo 21, inciso XXI, da Constituição Federal, a União já instituiu o Plano Nacional de Viação (Lei federal nº 12.379/2011), que incluiu as rodovias sob a sua responsabilidade no Subsistema Federal de Viação, submetendo seu regramento à legislação federal vigente, veja-se:

Art. 5º Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Nessa linha, a instituição, por exemplo, de isenção ou imunidade do pagamento da tarifa do pedágio, quando feita por lei estadual, apenas valerá para as rodovias estaduais, não obrigando de forma alguma a União em relação às suas rodovias.

O mesmo se diga, por exemplo, da iniciativa estadual de proibir a instalação de praças de cobrança de pedágio em áreas conturbadas. Tal vedação apenas produzirá efeitos sobre as rodovias estaduais. Havendo alguma rodovia federal que atravessasse região em tal circunstância, a União não estará obrigada a obedecer a diretriz legal estadual.

Tal entendimento também se aplica aos condicionantes que se possa pensar em introduzir em relação ao processo licitatório que outorgará a exploração das rodovias aos particulares, como a adoção de modalidade ou tipo de licitação específico.

As limitações constitucionais, na hipótese aventada, são de duas ordens.

A primeira diz respeito à competência privativa da União para legislar sobre normas gerais de licitações e contratos administrativos, estampada no art. 22, inc. XXVII, da Constituição Federal, veja-se:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III;

No exercício de tal competência, a União já editou diversos diplomas que tratam de regras licitatórias, dentre eles as Leis Federais nº 8.666/1993 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos), nº 10.520/2003 (Lei do Pregão), nº 12.597/2018 (Estatuto das Estatais) e a própria Lei nº 8.987/1995, a Lei Geral de Concessões, e de especial interesse no presente estudo, que prevê, dentre outras disposições, o seguinte:

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão;

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII;

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica;

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas.

Diante disso, e tendo em vista que temas relacionados a modalidade, tipo e critério de julgamento de licitações são considerados atinentes à normas gerais, carece o Poder Legislativo estadual de competência para legislar sobre esse tema, sobretudo no que toca à adoção de um tipo em detrimento de outros.

Nessa linha, compulsando os papéis de trabalho, se observa uma certa tendência de afastar por completo a cobrança de outorga na futura concessão, seja enquanto critério de julgamento, seja dentro do denominado ‘modelo híbrido’ ou outro que eventualmente o suceder.

Ocorre que esse e outros temas congêneres esbarram também no segundo limite ao poder de legislar, imposto pelo princípio da separação dos poderes, insculpido no artigo 2º da Constituição Federal, que preceitua:

Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

Conquanto o Poder Legislativo possa produzir as diretrizes, uma vez estatuídas compete ao Poder Executivo, nos limites da lei, pô-las em prática, posto se tratar de sua atividade típica.

Além disso, quando a lei prevê mais de uma possibilidade para a prática de determinado ato, se está diante da discricionariedade administrativa, cabendo ao Administrador operar juízo de mérito (oportunidade e conveniência). É vedado ao Poder Legislativo imiscuir-se nesse juízo.

De outro lado, a discricionariedade e a insindicabilidade não configuram “carta branca” para que o Poder Executivo aja a seu bel prazer. Ao contrário, a decisão tomada deve ser adequadamente motivada de forma que seja possível inferir, de forma objetiva, que eleição de dado caminho em detrimento de outro é mais vantajosa em relação a outra.

Nessa linha, projetos de lei que tenham o condão de condicionar o emprego de tipo de licitação ou critério de julgamento específico, implicam não apenas invasão de competência legislativa privativa da União, como violação da independência dos poderes, competindo ao Poder Executivo, de forma fundamentada, eleger o critério que melhor realiza

o interesse público, expondo as razões de decidir para que sejam objeto do devido controle social.

5.3.3 Providências Legais Complementares

Na linha do que foi até o momento tratado, entende-se que os instrumentos ora abordados devem ser adequadamente manejados para, a par de autorizar a União a administrar rodovias estaduais, preservar a competência dos agentes de controle interno e externo sobre o objeto da outorga.

Isso porque, a despeito do trespasse que se pretende fazer em favor da União, não tem ele o condão de afastar a competência legal estatuída a órgãos e entidades.

Nessa linha, ainda que a Lei Estadual nº 20.668/2021 tenha promovido a transferência das rodovias à União, entende-se que deve ser preservada, por exemplo, a competência fiscalizatória e punitiva da Polícia Rodoviária Estadual, o exercício das atividades típicas da própria Assembleia Legislativa, do Poder Judiciário paranaense, do Ministério Público do Estado do Paraná (MPPR), do Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE/PR), do DER/PR, da AGEPAR, dentre outros agentes cujo poder deve ser conservado.

Nesse contexto, e para que não parem dúvidas acerca da legitimidade de atuação desses agentes, recomenda-se fortemente que seja dado início a projeto de lei, por qualquer Deputado Estadual, com vistas a incluir na Lei Estadual nº 20.668/2021, dispositivo que resguarde expressamente o pleno exercício de atribuições legais dos quais sejam titulares órgãos e entidades estaduais.

Para tanto, recomenda-se a inclusão de dispositivo legal com a seguinte redação:

Art. [...]. A presente lei não importa supressão ou mitigação da atuação de quaisquer dos Poderes, órgãos e entidades estaduais que tenham sob sua responsabilidade a regulação, a fiscalização ou o controle interno e externo dos bens objeto da presente autorização.

Além disso, tal projeto de lei pode contemplar a inclusão de dispositivo legal que preveja expressamente que tanto a União quanto os particulares interessados em participar de licitação por essa promovida, deverão considerar, nos editais e nas propostas, respectivamente, as condições peculiares estatuídas pela legislação estadual aplicáveis nas rodovias pertencentes ao Estado do Paraná.

Para atingir tal desiderato, recomenda-se a inclusão no âmbito da lei autorizadora, do seguinte dispositivo:

Art. [...]. Os interessados em participar da licitação promovida pela União para outorga de concessão rodoviária deverão obrigatoriamente considerar em suas propostas as regras e as limitações previstas na legislação estadual, inclusive no que toca às isenções, para os trechos estaduais objeto da presente lei.

Com essa providência, isenções relativas ao pagamento de pedágio eventualmente concedida por lei estadual, por exemplo, deverão ser preservadas nas rodovias estaduais, ainda que a legislação federal não possua disposição congênere.

Outras restrições existentes ou a se estabelecer, como a vedação de instalação de pedágio em áreas conurbadas, também deverão ser respeitadas pelos futuros concessionários, ao menos no que diga respeito às rodovias estaduais.

Também, com o advento da promulgação da lei paranaense que autoriza a delegação de rodovias estaduais ao governo federal, é necessário verificar as providências relacionadas às autorizações, permissões e até concessões de uso das faixas de domínio nas rodovias que foram concessionadas.

Tais instrumentos podem contemplar diferentes finalidades tais como adução de água, energia, gás, comércio e outros serviços, e até mesmo, diferentes prazos. Assim, caso existentes e em vigor, deve ser avaliada a necessidade de providências relacionadas à transferência dessas eventuais autorizações, permissões e concessões para o governo federal.

E, finalmente, é necessário além do já exposto, definir os procedimentos aplicáveis à fiscalização e recebimento das obras em curso nas rodovias federais e estaduais concessionadas até o final de novembro de 2021.

5.3.4 Atributos do Serviço Adequado

O serviço que ora se pretende licitar tem como característica se tratar de um serviço público essencial para garantir a mais adequada circulação de pessoas e mercadorias pelas mais diversas partes do território do Estado do Paraná.

Por ser um serviço cujo dever de prestação é universalizável e pertence ao Estado, imprescindível para o bom funcionamento da economia e garantidor do exercício de

importantes direitos fundamentais pelos cidadãos, se faz necessário que padrões mínimos de qualidade sejam observados quando da elaboração do Edital convocatório.

A legislação brasileira de concessões e permissões de serviço público, via Lei nº 8.987/1995, traz uma diretriz de adesão obrigatória acerca de como o serviço deverá ser prestado pelo concessionário.

O Capítulo II dessa Lei Geral de Concessões estabelece as regras que contemplam os atributos para que um serviço público seja considerado adequado. No seu artigo 6º, inciso I, é estabelecido que o serviço adequado deve satisfazer “as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”.

Por regularidade, entenda-se que o serviço público deve ser disponibilizado aos usuários em condições de regular fruição pelos mesmos, sem que tenham de enfrentar reiterados percalços para fazer jus à sua utilização, ou seja, deve-se primar pela manutenção da qualidade do serviço.

Já em relação à continuidade, trata-se da impossibilidade de que o serviço sofra solução de continuidade. Neste sentido, salvo nas hipóteses legais o serviço não pode ser interrompido pelo prestador.

Por eficiência entende-se que o serviço deve ser prestado em seu ponto ótimo aos usuários, garantindo-lhes o máximo benefício e qualidade a menores custos e, aqui, interagindo com a modicidade tarifária, que quer significar que as tarifas devem ser fixadas em patamares módicos, não podendo servir como forma de expropriação do patrimônio do usuário.

No tocante à segurança, entende-se que o serviço em questão deve ser prestado de maneira a ser capaz de garantir deslocamentos seguros aos usuários, quer quanto às condições viárias da rodovia, quer quanto ao fornecimento de informações em tempo real durante o trajeto que possam servir de direcionamento aos usuários e esclarecimento sobre as condições que se encontram as estradas, dentre tantas outras importantes questões.

Quanto à atualidade, trata-se de corolário do Princípio da Eficiência, sendo que o próprio artigo 6º traz a definição desse específico atributo do serviço público cuja transcrição se faz necessária:

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Já pela generalidade o serviço público deve ter a pretensão de ser fruído pelos usuários de forma geral, *erga omnes*, universalizando-se.

Por derradeiro, quanto à cortesia em sua prestação entende-se que o serviço público deve ser oferecido com civilidade e urbanidade a todos os possíveis usuários.

Note-se que todo o serviço público deverá necessariamente seguir tais diretrizes instituídas por lei.

A densificação do cumprimento dessas diretrizes deve necessariamente vir prevista nos contratos de concessão como cláusulas obrigatórias enquanto encargo da concessionária, conforme estabelecido no Capítulo VIII - Dos Encargos da Concessionária da referida lei:

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

Na medida em que o legislador infraconstitucional estabeleceu tal obrigação como encargo da concessionária, não há facultatividade de que o serviço público seja prestado de forma adequada aos seus usuários, ou seja, o contrato deve, obrigatoriamente, disciplinar tal questão e prever as adequadas penalidades em caso de descumprimento ou malversação do interesse público primário em questão, não só pela concessionária, mas também pelo Poder Concedente.

Não à toa que o artigo 29 de tal dispositivo legal prevê, como obrigação do Poder Concedente, a zelar pela boa qualidade dos serviços (inciso VII), estimular o aumento da qualidade do serviço (inciso X), o que deverá ser realizado mediante a regulamentação do serviço concedido e a fiscalização permanente de sua prestação (inciso I), veja-se no Capítulo VII - Dos Encargos do Poder Concedente:

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

...

VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

....

X - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;

A detalhada regulamentação do contrato de concessão, de forma a prever o atendimento dos atributos do serviço adequado, é um dever legal da administração pública, que além de regulamentar o contrato trazendo normas específicas e concretas que deem concretude, deverá fiscalizar sua correta execução pelos contratados.

Tanto a fase editalícia quanto toda a fase contratual deverão ser objeto de fiscalização pela sociedade civil através de audiências públicas e pedidos de acesso à informação, pelas instituições públicas, bem como pelos demais interessados e pelo Poder Legislativo.

O papel a ser desempenhado pelo Poder Legislativo é da mais extrema relevância dentro do Estado Democrático de Direito, pois competirá a tal Poder agir de maneira preventiva e, até mesmo, corretiva para garantir que sejam atendidas as “condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”.

A participação ativa do Poder Legislativo é decisiva no momento da feitura da lei que regulará a concessão, a qual é exigência do artigo 2º, *caput* da Lei Federal nº 9.074/1995, que prescreve a necessidade de elaboração de lei específica para as concessões, vejamos:

*Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, **sem lei que lhes autorize e fixe os termos**, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei no 8.987, de 1995. (grifou-se)*

Quer no momento de iniciativa, quer na fase de votação da lei, deverá o Poder Legislativo prever as principais diretrizes a serem observadas pelo poder concedente e pelas concessionárias para fins de garantir a qualidade e eficiência do serviço público em questão.

E este é o entendimento do administrativista Moreira Neto (2001), veja-se:

Para que os padrões de qualidade sejam juridicamente exigíveis, é necessário que se definam parâmetros legais, para que sua satisfação possa ser aferida, como, por exemplo, sob critérios de tempo, de recursos empregados, de generalidade do atendimento ou das respostas dos usuários (feed-back), pois, como já se esclareceu, o conceito jurídico de eficiência jamais poderá ser subjetivo, de outro modo chegar-se-ia ao arbítrio na atividade de controle.

Nesse sentido, tem-se que o diploma legislativo estadual necessariamente precisará prescrever diretrizes legais acerca de cada um dos específicos atributos do serviço público,

podendo deixar sua maior densificação para decreto regulamentar do Poder Executivo, como forma de deferência à expertise daquele Poder quanto às questões técnicas da concessão de rodovias.

Contudo, por mais que matérias de ordem técnica possam ser deixadas à regulamentação do Poder Executivo, o fato é que não se pode dar uma espécie de “carta branca” para que o Administrador Público possa fazer tudo o que quiser ao alvedrio do que disciplina as normas gerais de concessões públicas e as normativas estaduais específicas.

Competirá, desta maneira, ao Legislativo Estadual trazer para a legislação do seu Estado-Membro as características e peculiaridades dos serviços dentro da respectiva Unidade da Federação, sempre visando à sua universalização, seu avanço tecnológico, o respeito aos usuários dos serviços, a eficiência, a modicidade tarifária, dentre outros importantes atributos já supracitados e previstos em lei.

E não basta que sejam insculpidos em lei diversas atribuições às concessionárias e ao poder concedente sem que haja a correspondente instituição de garantias de seu cumprimento.

Neste sentido, visando à garantia da correta execução da lei e do contrato de concessão, os diplomas legislativo e contratual deverão estabelecer mecanismos de proteção à qualidade dos serviços, como, *v.g.*, a criação de ouvidorias, normas de processo administrativo sancionatório, além de comissão ou órgão que assegure o recebimento de denúncias pelos usuários, índices de qualidade, dentre outros instrumentos aptos a assegurar o cumprimento dos atributos do serviço adequado.

A orientação jurídica derradeira quanto a tal temática é no sentido de que a missão constitucional do Poder Legislativo é fundamental para garantir a qualidade do serviço público, devendo exercê-la de forma preventiva mediante expedição de lei que zele pela qualidade e eficiência do serviço e, quando da execução contratual, mediante fiscalização dos atos administrativos atrelados à concessão.

Finalmente, ressalta-se que nos documentos inicialmente disponibilizados pela ANTT, os atributos de serviço adequado não estavam completa e devidamente instrumentalizados, fato que compromete a fiscalização dos serviços durante a vigência da concessão, bem como o pleno atendimento do interesse público.

5.3.5 Responsabilidade Técnica

A Lei Federal nº 6.496/1977 instituiu a obrigatoriedade da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) na prestação de serviços de Engenharia e de outras profissões nela mencionadas. Nesse sentido, ela é necessária para a execução de obras, serviços e, inclusive, no desempenho de cargo ou função nos quais sejam necessários habilitação legal e conhecimentos técnicos próprios das profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea que, por sua vez, é disciplinado pela Lei Federal nº 5.194/1996 e outras.

Por outro lado, conforme estabelecido no artigo 7º da Lei Federal nº 5.194/1996, fazem parte das atividades e atribuições dos Engenheiros, entre outras, aquelas relacionadas aos estudos, projetos e análises relacionadas a transportes. Já o artigo 17 dessa lei estabelece que, respeitadas as relações contratuais, os direitos de autoria de um plano ou projeto de engenharia “são do profissional que os elaborar”.

Além disso, a Resolução nº 218/1973, do Confea, estabelece que o exercício profissional da engenharia contempla entre outras, as seguintes atividades:

Atividade 02 - Estudo, planejamento, projeto e especificação;

Atividade 03 - Estudo de viabilidade técnico-econômica;

...

Atividade 09 - Elaboração de orçamento;

...

Atividade 13 - Produção técnica e especializada;

Resta evidente, portanto, que os estudos, projetos e elementos correlatos necessários à concessão de rodovias contemplam serviços próprios dos profissionais da Engenharia e, assim, os responsáveis técnicos por tais documentos devem ser devidamente e formalmente indicados.

Ocorre que nos documentos anteriormente disponibilizados pela ANTT sobre a concessão das rodovias no Paraná, não foi localizada a identificação dos profissionais responsáveis técnicos pelos estudos, orçamentos, projetos e correlatos realizados. Dessa forma, recomenda-se que a ALEP requeira tal identificação junto à ANTT nos seguintes termos:

Assunto: Rodovias Integradas do Paraná - Responsabilidade Técnica

Prezado(a) Senhor(a),

A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná,,

Considerando:

Que no corrente ano, essa ANTT divulgou no seu portal institucional, diversos documentos relativos à futura licitação do projeto “Rodovias Integradas do Paraná”.

Que a Lei no 5.194/1966, cujo Art. 1º estabelece in verbis:

Art. 1º- As profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo são caracterizadas pelas realizações de interesse social e humano que importem na realização dos seguintes empreendimentos:

- a) aproveitamento e utilização de recursos naturais;*
- b) meios de locomoção e comunicações;*
- c) edificações, serviços e equipamentos urbanos, rurais e regionais, nos seus aspectos técnicos e artísticos;*
- d) instalações e meios de acesso a costas, cursos, e massas de água e extensões terrestres;*
- e) desenvolvimento industrial e agropecuário.*

...

Art. 7º- As atividades e atribuições profissionais do engenheiro, do arquiteto e do engenheiro-agrônomo consistem em:

- a) desempenho de cargos, funções e comissões em entidades estatais, paraestatais, autárquicas e de economia mista e privada;*
- b) planejamento ou projeto, em geral, de regiões, zonas, cidades, obras, estruturas, transportes, explorações de recursos naturais e desenvolvimento da produção industrial e agropecuária;*
- c) estudos, projetos, análises, avaliações, vistorias, perícias, pareceres e divulgação técnica;*
- d) ensino, pesquisa, experimentação e ensaios;*
- e) fiscalização de obras e serviços técnicos;*
- f) direção de obras e serviços técnicos;*
- g) execução de obras e serviços técnicos;*
- h) produção técnica especializada, industrial ou agropecuária.*

Parágrafo único - Os engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomo poderão exercer qualquer outra atividade que, por sua natureza, se inclua no âmbito de suas profissões.

Que a Lei no 6.496/1977 instituiu a obrigatoriedade da emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) para serviços de engenharia.

As disposições da Lei no 12.527/2011 e a subordinação dessa ANTT a tal dispositivo legal.

Requer:

Que essa ANTT relativamente ao projeto “Rodovias Integradas do Paraná”, informe quais são os responsáveis técnicos, indicando nome, modalidade da engenharia, número de registro no CREA, número da ART e respectivos projetos e/ou serviços de engenharia executados.

6 META 3: CONTINUIDADE DOS SERVIÇOS

Com o fim das atuais concessões rodoviárias, em novembro de 2021, e sem a concretização de novos contratos, surgiram preocupações de como as rodovias no Paraná serão operadas até que venha uma nova solução, o que se esperava ocorresse até o fim do ano de 2021.

Nesse contexto, vale destacar que o Paraná além de sua economia interna, está situado nos eixos de ligação comercial de vários estados e de países vizinhos e, mais significativamente, com os portos do Paraná e de Santa Catarina, responsáveis por despachar os produtos para vários destinos no mundo.

Assim, é inadmissível que ocorram interrupções e perturbações nos estratégicos fluxos de transporte rodoviário no Paraná, o que demanda prever e implantar medidas que evitem um vácuo operacional e até regulatório nesse segmento.

Nesse contexto, em especial, o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR) e a Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Paraná (SR-PR) passam a ser responsáveis por diversas atividades relacionadas à operação das rodovias estaduais e federais no Paraná, até então sob responsabilidade das concessionárias.

Entre tais atividades destacam-se as aquelas relacionadas aos serviços de manutenção e conservação das rodovias, incluindo intervenções nos pavimentos, sinalizações, obras de arte, sistemas e demais elementos da infraestrutura viária.

Também há responsabilidades relacionadas ao atendimento e outros serviços destinados aos usuários, tais como o atendimento de emergência (0800), disponível em todas as vias; serviço médico com ambulância; avisos sobre as condições viárias, inclusive via internet; socorro mecânico, com guincho, para atender acidentes, panes, remoção de veículos e obstáculos em geral; bem como os serviços de inspeção e sinalização de acidentes, incêndios, deslizamentos, animais nas vias e de obstruções em geral.

Ainda cabe lembrar a necessidade providências relacionadas à preservação, utilização e segurança das instalações, equipamentos e outros bens patrimoniais, tais como praças de pedágios, bases de operação, centros de controle e operacional, bem como de atendimento ao usuário, equipamentos e veículos, que são patrimônios Públicos;

6.1 Providências para a Transição

No âmbito das rodovias federais, a SR-PR do DNIT conta com o Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATO), que contempla serviços para reparar e sanar defeitos, bem como para preservar o adequado funcionamento dos componentes da rodovia, propiciando conforto e segurança aos usuários. Nessa modalidade, os contratos podem ter duração de até dois anos e as empresas contratadas devem executar as obras e serviços utilizando como referência o orçamento elaborado a partir da aprovação do referido PATO.

Os valores de tais obras e serviços são avaliados pela SR-PR do DNIT, sendo definido um fator multiplicador, denominado nível de esforço específico, o qual representa a frequência anual que a atividade de rotina irá ocorrer e varia entre três níveis de condição: mínima, média e máxima. A condição do nível de esforço aplicada depende de diversas variáveis atreladas aos elementos ligados as condições de conservação das rodovias, como: relevo, volume de tráfego, estado de deterioração e condições climáticas (DNIT, 2017).

A SR-PR do DNIT também conta com o programa Contrato de Recuperação e Manutenção (CREMA) destinado a evitar o surgimento ou agravamento dos defeitos nas rodovias. Esse programa contempla também a recuperação do trecho contratado, restauração de segmentos, conservação, recuperação de pontes, entre outros serviços (DNIT, 2017).

Além dos citados tipos de contratação, a SR-PR do DNIT tem a possibilidade de contratações emergenciais para reparar, repor, reconstruir ou restaurar trechos ou estrutura da rodovia que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados por algum evento extraordinário. Há ainda, o Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (PROARTE) voltado ao gerenciamento de serviços de manutenção e de reabilitação de Obras de Arte Especiais (OAEs), tais como pontes, viadutos, passarelas e estruturas de contenção (DNIT, 2017).

No âmbito das rodovias estaduais, o DER/PR possui o Programa Estadual de Recuperação e Conservação de Estradas Pavimentadas contemplando várias possibilidades de atuação. Uma delas é o Programa de Conservação de Pavimento (COP) tem como objetivo realizar ações de conservação em rodovias, por meio de soluções de reparos localizados e correções superficiais descontínuas, micro revestimentos e recapeamento de espessuras esbeltas (DER, 2021).

Outra possibilidade é o programa de Conservação e Recuperação com Melhoria do Estado do Pavimento (CREMEP) destinado à conservação de rodovias por meio de

implementações contínuas de revestimentos para melhorar a condição do pavimento (DER, 2021).

O DER/PR também conta com o programa de Conservação da Faixa de Domínio que consiste na execução de serviços de conservação dos elementos rodoviários da faixa de domínio tais como drenagem superficial e profunda, sinalização, segurança e controle da vegetação na faixa de domínio (DER, 2021).

Porém, apesar desse conjunto de alternativas no âmbito estadual e federal, há de se considerar as limitações nos quadros do DER/PR e da SR-PR do DNIT, especialmente no tocante a Engenheiros e técnicos, para conduzir os processos licitatórios das necessárias contratações e para gerenciar e fiscalizar os serviços contratados.

Também, tão importante quanto à disponibilidade de quadros técnicos, há a questão orçamentária. Nesse sentido, são significativas as limitações no âmbito estadual e federal, fato que lança mais um significativo fator de incerteza quanto à possibilidade de viabilizar em tempo hábil e em volume suficiente os recursos necessários para manter em condições adequadas a operação das rodovias no Paraná até o, também incerto, início dos novos contratos de concessão.

6.1.1 Âmbito Estadual

O DER/PR¹⁰ lançou, em 01/09/2021, a licitação para conservação das rodovias estaduais que foram concedidas à iniciativa privada no Anel de Integração. O investimento é de R\$ 135,6 milhões, com prazo de dois anos, contemplando cinco lotes que totalizam 964,52 quilômetros de rodovias, com pistas simples e duplicadas.

Os serviços em licitação, de conservação do pavimento, abrangem “remendos superficiais e profundos, reperfilagem e microrrevestimento, e serviços de conservação da faixa de domínio, como controle da vegetação próxima ao pavimento, limpeza e recomposição de elementos de drenagem, e limpeza e recomposição da sinalização e dispositivos de segurança viária.”

Uma das novidades da licitação é “a possibilidade de rescisão contratual, sem penalidade para as partes envolvidas, para os casos em que a conservação não será mais necessária com o início das concessões, devido à supressão dos serviços.” Os lotes são: 1

¹⁰ <http://www.der.pr.gov.br/Noticia/DER-publica-edital-de-conservacao-das-rodovias-estaduais-do-Anel-de-Integracao>

- Região Metropolitana de Curitiba e Litoral (153,75 km e R\$ 23,06 milhões); 2 - Campos Gerais (306,48 km e R\$ 43,45 milhões); 3 - Norte (230,29 km e R\$ 31,4 milhões); 4 - Noroeste (200,99 km e R\$ 30,02 milhões); 5 - Oeste (73,01 km e R\$ 7,64 milhões). No Anexo 10.1 são detalhadas as licitações do DER/PR relacionadas à malha rodoviária estadual.

6.1.2 Âmbito Federal

Considerando o término das concessões contemplando rodovias federais no Anel de Integração no Paraná, a SR-PR do DNIT elaborou o Plano Anual de Trabalho e Orçamento (PATOs), que integrará 1.876,9 km à malha rodoviária sob sua responsabilidade, dividido em 14 lotes. Nesse sentido, a SR-PR do DNIT prevê contratações, até o final de novembro de 2021, para realizar serviços durante 24 (vinte e quatro) meses e que podem ser rescindidas antecipadamente por interesse da Administração, sem qualquer ônus.

O órgão federal também prevê providências relacionadas ao licenciamento ambiental, bem como a contratação de vigilância das edificações existentes na faixa de domínio das rodovias. O planejamento da SR-PR do DNIT ainda inclui o pagamento das contas de água e energia, e que os serviços de operação e resgate serão disponibilizados apenas nas áreas de escapes existentes.

Por outro lado, a SR-PR do DNIT está com dificuldades, entre outras, para obter o inventário das rodovias e informações correlatas junto ao DER/PR e junto às concessionárias. Também tem necessidade de percorrer a malha rodoviária e está com equipes reduzidas; há divergências nos dados de campo; e o Sistema Nacional de Viação (SNV) está desatualizado pois estaria sem as vias duplicadas e os marcos quilométricos estariam incompatíveis com o georreferenciamento.

6.2 Consequências Operacionais e Financeiras

Como não haverá a contratação novas concessionárias imediatamente após o término das atuais concessões, em novembro de 2021, haverá consequências operacionais e financeiras para a União e para o Estado do Paraná, envolvendo desde a disponibilidade de quadros técnicos até a disponibilidade de recursos orçamentários.

Apesar do recente anúncio do Governo Federal, prevendo a realização das licitações no segundo semestre de 2022, as modestas iniciativas em curso – tanto no âmbito estadual

como no federal – geram muita incerteza quanto à possibilidade de se garantir serviços adequados nas rodovias no Paraná entre o fim das atuais concessões e o início das novas.

Ressalta-se que, segundo o IPEA (2011), as estradas de má qualidade e danificadas podem frear o desenvolvimento de atividades econômicas, ocasionar aumento nos tempos de viagem e no número de acidentes na rodovia, bem como ampliam os custos operacionais relacionados ao transporte. Tais questões são particularmente relevantes considerando-se que logo após o término dos atuais contratos se inicia o período de férias de final e início de ano, bem como há necessidade de garantir a adequada operação das rodovias para o transporte de mercadorias e da produção.

Para oferecer tráfego econômico, seguro e confortável, é necessário que as ações de manutenção das rodovias ocorram de forma sistemática e contínua, contemplando os diversos elementos da infraestrutura viária. Além disso, é necessário providenciar os serviços de atendimento aos usuários, tais como socorro mecânico e guinchos, assistência médica e remoção por ambulância (Gazeta do Povo, 2021).

Resta evidente que a transição entre as atuais e as futuras concessões rodoviárias, de prazo incerto, apresenta riscos de causar impactos negativos na logística e na competitividade estadual e nacional, bem como na segurança dos usuários. Os acidentes, especialmente aqueles que causam sequelas e mortes, causam problemas familiares, sociais, econômicos e podem onerar diretamente os cofres públicos, inclusive, via decisões judiciais, como a da 6.^a Turma do Tribunal Regional Federal da 1^a Região (TRF1), em 2014, que condenou o DNIT a indenizar uma vítima de acidente em rodovia sem manutenção adequada (BRASIL, 2021).

Cabe destacar que o processo de transição é muito complexo tanto nos aspectos operacionais, conceituais e jurídicos. Entretanto, há a necessidade de se adotar um corajoso enfrentamento dessa situação crítica que foi gerada pela exaustão de prazos há muito conhecidos e que, nos últimos anos, tem sido objeto de alertas por parte da sociedade organizada. Além disso, a ausência de maior divulgação das providências integradas e conjuntas, em andamento entre o governo estadual e federal, aumentam o contexto de incertezas e de especulações sobre a transição.

Dada a gravidade a situação, cabe a convergência de esforços de todas as partes interessadas, especialmente do governo federal e estadual, para minimizar os riscos de danos incalculáveis à economia e à sociedade paranaense e brasileira, que também podem atingir o patrimônio público e causar perdas de vidas.

Nesse contexto, uma possível alternativa é que o governo estadual e federal, mobilizem uma força tarefa, para viabilizar no curto prazo a celebração de um convênio com

diretrizes e procedimentos para a transição, incluindo as ações emergenciais e outras medidas para garantir a continuidade de todos os serviços realizados pelos atuais concessionários e ainda para preservar o patrimônio público a ser concedido.

Caso exista o risco de falta de recursos governamentais para manutenção dos atuais serviços, também pode ser avaliada a instituição de pedágio público, em caráter emergencial, o qual teria valor muito inferior aos valores atuais em razão de todos os ativos já terem sido, em tese, depreciados e que não haveria a execução de obras durante a transição.

6.3 Aspectos Jurídicos da Continuidade

Uma das necessidades do atual momento de transição diz respeito às soluções jurídicas viáveis para permitir a adequada continuidade do serviço público atualmente praticado até o advento dos novos contratos cujo procedimento se encontra em fase interna de licitação.

6.3.1 Convênio Válido como Pressuposto Jurídico Inafastável

No ano de 1997, o Estado do Paraná - por intermédio do DER/PR - celebrou contratos de concessão visando a recuperação, melhoramento, manutenção, conservação, operação e exploração de rodovias estaduais e federais, contratos cuja licitação de base foi dividida em 06 lotes distintos. Referidos contratos foram firmados em novembro de 1997, com prazo de vigência de 24 (vinte e quatro) anos, razão pela qual ultimarão seus efeitos em novembro de 2021.

Grande parte das rodovias concessionadas pelo Estado do Paraná naquela oportunidade são de titularidade da União Federal, pois não se circunscrevem aos limites da fronteira estadual.

Com o intuito de viabilizar a licitação e outorga do serviço público pelo Ente Estadual, o Estado do Paraná e a União Federal celebraram, em outubro de 1996, seis convênios, um por lote específico, em que o Estado se comprometia a conceder e administrar referidas concessões públicas.

Os instrumentos jurídicos que autorizam o Estado do Paraná exercer a função de Poder Concedente dos Contratos de Concessão nº 071/97 (Lote 1), nº 072/97 (Lote 2), nº 073/97 (Lote 3), nº 074/97 (Lote 4), nº 075/97 (Lote 5) e nº 076/97 (Lote 6), são justamente

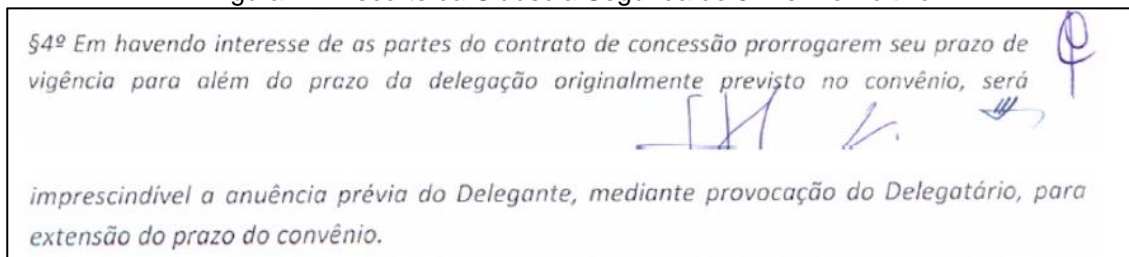
os respectivos Convênios de Delegação firmados com a União Federal por intermédio de seu então Ministério dos Transportes.

Por outro lado, da análise dos instrumentos tem-se que a vigência de tais Convênios teria seu termo final em outubro de 2021, exatos 26 anos após sua pactuação pelos convenientes. Antecipando-se a este momento de transição que certamente chegaria, os convenientes firmaram, em outubro de 2014, o 5º Termo Aditivo aos Convênios de Delegação dos respectivos Lotes da licitação.

Neste termo aditivo chama-se atenção a expressa possibilidade de que os contratos de concessão possam ser prorrogados para além de seu prazo de vigência original, desde que o Estado do Paraná perquiria anuência da União Federal para a extensão do prazo do convênio.

Esta é a inteligência da Cláusula Segunda do 5º Termo Aditivo que altera a redação da Cláusula Terceira do Convênio tal qual originariamente pactuado pelas partes. Por ser conveniente, colaciona-se seus termos no recorte apresentado pela Figura 1.

Figura 1 – Recorte da Cláusula Segunda do 5º Termo Aditivo.



Fonte: 5º Termo Aditivo aos Convênios de Delegação, 2016.

Denota-se que os Convênios de Delegação celebrados pelos convenientes expressamente viabilizam juridicamente a eventual pretensão de prorrogação dos contratos de concessão atualmente vigentes. Contudo, para que tal medida seja juridicamente viável, deve ser observada a condição de que o Estado do Paraná obtenha a aquiescência prévia da União Federal para a extensão do prazo do Convênio.

Desta forma, caso se pretenda prorrogar o prazo de vigência das atuais concessões, uma das medidas mais imediatas que o Estado do Paraná deve adotar é solicitar a anuência prévia da União Federal quanto à prorrogação do prazo de vigência dos Convênios de Delegação ou até mesmo a celebração de novos instrumentos que lhe possibilitem promover a adequada prestação do serviço público.

Mesmo em não havendo a prorrogação propriamente dita dos contratos de concessão, mas sim, por exemplo, uma viável ocupação temporária, tal medida de obtenção

da extensão do prazo dos Convênios de Delegação também se mostrará recomendável ou até mesmo necessária.

Quer-se com isso dizer que toda e qualquer pretensão estadual de se manter na administração das rodovias federais por prazo superior ao previsto nos Convênios de Delegação demandarão, necessariamente, autorização prévia do titular do serviço, no caso a União Federal.

A exceção de eventual alternativa, já vislumbrada pela União Federal, a busca da extensão do prazo dos Convênios de Delegação se mostra fundamental para que se evite solução de continuidade dos serviços que são imprescindíveis para a logística e competitividade econômica, bem como para a boa segurança dos milhares de usuários que diariamente circulam por tais vias que circundam os territórios do Estado do Paraná.

Tendo em vista que as novas concessões serão promovidas pela ANTT, nada impede que a União Federal já tenha tracejado o planejamento de como os imprescindíveis serviços prestados continuarão sendo mantidos no interregno entre o fim dos atuais contratos de concessão e o início das novas concessões.

Neste eito, tal articulação política prévia entre União Federal e Estado do Paraná, visando a definição das diretrizes a serem adotadas doravante, é necessária para que seja possível percorrer eventuais caminhos alternativos que não o de retorno imediato das vias federais ao seu próprio titular, visando assim a manutenção da execução dos serviços prestados pelos atuais concessionários através do próprio Estado do Paraná por intermédio de sua Administração Pública Direta ou Indireta, ou em outro extremo pela União Federal. Também, ressalta-se a possibilidade de gestão integrada e cooperada para tal finalidade, entre esses dois entes federativos.

Conclui-se que, caso seja de interesse político do Estado do Paraná, este deverá apresentar requerimento prévio e formal à União Federal solicitando a prorrogação do prazo de vigência de todos os 6 (seis) Convênios de Delegação celebrados especificamente para cada Lote da licitação de concessão das rodovias. Ou, por outro lado, a proposição de novos instrumentos específicos para a continuidade dos serviços públicos na fase de transição.

Conforme já destacado, em não havendo a extensão do prazo dos Convênios de Delegação ou mesmo a concretização de novos instrumentos, a administração de todas as rodovias federais retornará ao seu titular, União Federal, cabendo ao Estado do Paraná a adoção das medidas previstas nos convênios tendentes à retomada do serviço pela União, permanecendo sua competência quanto à administração das rodovias estaduais visando a manutenção dos serviços.

6.3.2 Impossibilidade da Renovação Contratual

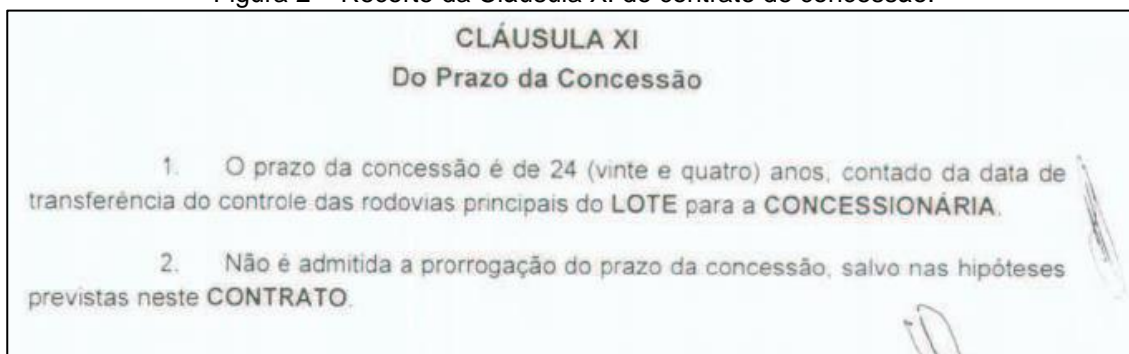
Superada a questão relacionada à relação entre o governo federal e estadual, tratada anteriormente, resta demonstrar juridicamente a impossibilidade de prorrogação do prazo de vigência das concessões dos serviços públicos que, conforme divulgado na mídia, já teria sido sepultada politicamente.

De uma análise dos instrumentos contratuais que possuem igual conteúdo, é possível constatar que as legislações de regência das concessões são a Lei nº 8.987/1995, a Lei nº 9.074/1995, Lei Complementar Estadual nº 76/1995 e a Lei nº 8.666/93 (Cláusula V).

A Lei nº 8.987/1995 estabelece, em seu artigo 23, inciso XII, que o contrato de concessão pública deve ter como cláusula essencial “as condições para a prorrogação do contrato”. Quer-se dizer que para haver a prorrogação contratual é imprescindível expressa previsão contratual neste sentido.

De uma análise da minuta dos contratos de concessão pode ser observado que, ordinariamente, não é cabível a prorrogação contratual, vejamos o recorte apresentado pela Figura 2.

Figura 2 – Recorte da Cláusula XI do contrato de concessão.



Fonte: DER/PR, 1996.

Veja-se que o contrato não prevê a possibilidade de prorrogação do ajuste para além das hipóteses expressamente nele incluídas. Resta, assim, perquirir no instrumento contratual se há expressa autorização para eventual prorrogação a fim de evitar solução de continuidade do serviço.

De detida análise do instrumento do contrato pode-se observar que existe expressa previsão contratual para alteração do prazo da concessão na hipótese em que se mostrar necessária a revisão do valor da tarifa básica de pedágio. Transcreve-se o que diz o item 4, alínea ‘a’ da Cláusula XI do Contrato de Concessão na .

Figura 3 – Recorte da Cláusula XI, item 4, do contrato de concessão.

4. Sempre que haja lugar para a revisão do valor da **TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO**, o DER e a **CONCESSIONÁRIA** poderão acordar, alternativamente ou complementarmente ao aumento do valor da **TARIFA**:

a) alteração do prazo da concessão;

Fonte: DER/PR, 1996.

Não existe no contrato qualquer outra previsão que viabilize a prorrogação das concessões. Desta forma, em sendo expressa a proibição contratual de prorrogação do prazo de concessão fora das hipóteses contratualmente previstas e em o contrato permitindo apenas a alteração do prazo da concessão para fins de revisão do contrato, entende-se que não é uma alternativa juridicamente viável a prorrogação contratual com a finalidade de evitar que os serviços sejam interrompidos ante ao advento de seu termo final, devendo o Estado do Paraná adotar outras providências que possam atingir o mesmo objetivo.

6.3.3 Renovação para Revisão do Contrato

Muito embora não haja previsão de prorrogação ordinária do prazo de concessão, há notícias de que as concessionárias não fizeram todas as obras que se comprometeram ao longo do contrato.

Note-se que o contrato de concessão de rodovias é muito claro ao trazer como obrigação da concessionária (Cláusula XXIV) não somente a prestação de um serviço adequado (alínea 'a'), como também a execução das obras destinadas a aumentar a segurança e comodidade dos usuários, sem prejuízo do que previsto no Programa de Exploração de Lote, que contempla diversas obrigações a serem cumpridas ao longo da concessão (Figura 4).

Figura 4 – Recorte da Cláusula XXIV, alínea 'a', do contrato de concessão.

- c) executar todas as obras, serviços e atividades relativos à concessão com zelo, diligência e economia, procurando sempre utilizar a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas e obedecendo rigorosamente às normas, padrões e especificações técnicas adotados pelo DNER e pelo DER para essa classe de rodovia, garantindo o tráfego em condições de segurança;
- d) implementar obras destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários, assim como executar obras de expansão de capacidade das rodovias principais, sua modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos seus equipamentos e instalações, para garantir a continuidade da prestação de serviços em nível adequado, nas condições estabelecidas neste CONTRATO;

Fonte: DER/PR, 1996.

Neste sentido, há de se comprovar que efetivamente as concessionárias deixaram de cumprir algumas de suas obrigações no curso do contrato. Em sendo constatado que não houve cumprimento integral do contrato pelas concessionárias e que nem poderiam ser devidamente adimplidas até o advento do termo final do contrato de concessão, pode-se buscar a prorrogação contratual por revisão do contrato.

Esclarece-se, por oportuno, em caso esse eventual descumprimento contratual pelas concessionárias caracterize inexecução total ou parcial do contrato, pode ser aplicada a penalidade de caducidade, nos exatos termos do artigo 38, a saber:

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

Indo adiante, na medida em que as obrigações contratuais pelo Poder Público estiverem sendo adimplidas regularmente, o eventual descumprimento da avença pelos concessionários acaba por deslocar o pêndulo da balança do equilíbrio econômico-financeiro contratual contra o Poder Público, que fica em situação fragilizada no que tange à equação encargos vs. remuneração inicialmente pactuadas.

Neste sentido, a depender do que for apurado nos estudos que devem ser feitos pelo DER/PR, pode-se estar diante de uma necessária revisão contratual a fim de que se mantenha intangível o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, neste caso a favor do

Poder Público e conseqüentemente dos usuários, eis que nesta hipótese deverá haver a necessária revisão da tarifa de pedágio para patamares menores do que pagos atualmente.

Reitere-se que o contrato de concessão, em sua Cláusula XX, item 4, alínea 'a', expressamente permite a revisão contratual amigável sempre que haja lugar para revisão do valor da tarifa básica do pedágio.

Em que pese a redação do dispositivo, poder levar à interpretação de que essa possibilidade apenas se aplicaria para caso de “aumento” do valor tarifário e não de “diminuição” do valor da tarifa, entende-se que juridicamente não é adequada qualquer interpretação que exclui a mesma possibilidade de extensão do prazo da concessão quando a revisão do contrato for a favor do Poder Público e dos usuários.

Entendimento neste sentido pode caracterizar uma interpretação inconstitucional contrária ao Princípio Constitucional da Intangibilidade do Equilíbrio Econômico Financeiro do Contrato, insculpido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, cuja aplicação é tanto a favor do concessionário quanto a favor do poder concedente.

Outrossim, interpretação excludente não prioriza o interesse público primário de que a tarifa paga pelos usuários sejam vertidas a sua segurança viária, maior comodidade e à necessária prestação de um serviço adequado, nos moldes do artigo 6º, parágrafo 1º da Lei nº 8.987/1995 e dos contratos de concessão.

Em se constatando o desequilíbrio da avença e em não sendo o caso de declaração de caducidade das concessões, entende-se juridicamente viável a renovação amigável da concessão pelo prazo necessário para que as obras iniciadas ou não realizadas possam ser concluídas, hipótese na qual da tarifa do usuário devem ser expurgadas todas as rubricas relativas aos investimentos e bens já amortizados e depreciados.

Aqui há ainda de se esclarecer que a renovação necessitará ser amigável, quer por expressa previsão contratual, quer por não se poder obrigar o concessionário a continuar exercendo a atividade para além do prazo previsto na concessão. Em não havendo a renovação contratual, o Poder Público deverá buscar vias alternativas de se ressarcir dos eventuais prejuízos experimentados pelos usuários.

6.3.4 Ocupação de Pessoal e Instalações

A Lei Federal nº 8.987/1995 traz, em seu artigo 35, as hipóteses de extinção das concessões públicas, sendo a primeira delas o advento do termo contratual.

Os enunciados contidos nos parágrafos dos artigos disciplinam como se dará o fim da concessão, sendo relevante cotejar alguns de seus dispositivos com os atuais contratos de concessão.

Neste sentido, o artigo 35, parágrafo 3º da Lei prevê expressamente que “a assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.”

Trata-se do instituto da ocupação temporária, que nada mais é do que uma das formas de intervenção do Estado na propriedade, em que visando a continuidade dos serviços públicos o poder concedente poderá promover a ocupação de pessoal e instalações até que se termine a nova licitação ou que se encontre nova solução de prestação direta dos serviços públicos em questão.

A doutrina administrativista, apresentada por Mazza (2015)¹¹, assim se manifesta acerca do instituto da ocupação provisória:

Ocupação provisória ou temporária é a modalidade de intervenção do Estado na propriedade de bens particulares em ajuda à realização de obras públicas ou à prestação de serviços públicos, mediante utilização discricionária, autoexecutável, remunerada ou gratuita e transitória. Pode ter como objeto bem móvel ou imóvel, Além do mais, não tem natureza real.

A possibilidade de ocupação das instalações está expressamente contemplada no contrato, conforme Figura 5.

Figura 5 – Recorte do contrato acerca da possibilidade de ocupação das instalações.

4. A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo DER, de todos os bens transferidos para a CONCESSIONÁRIA, assim como de todos os bens reversíveis.

Fonte: DER/PR, 1996.

De maneira mais abrangente, a Lei nº 8.666/1993 - diploma legislativo que se aplica às concessões de rodovias em questão - expressamente prevê a possibilidade de ocupação temporária não apenas para as instalações, podendo abranger também pessoal, veja-se:

¹¹ MAZZA, Alexandre. Manual de Direito Administrativo. 5.Ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

Art. 58. O regime jurídico dos contratos administrativos instituído por esta Lei confere à Administração, em relação a eles, a prerrogativa de:

*V - nos casos de **serviços essenciais, ocupar provisoriamente bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do contrato**, na hipótese da necessidade de acautelar **apuração administrativa de faltas contratuais pelo contratado**, bem como na hipótese de rescisão do contrato administrativo. (grifou-se)*

Trata-se de uma cláusula exorbitante ao contrato de concessão, imprescindível para que serviços essenciais não sofram solução de continuidade em havendo eventual descumprimento da avença pelos concessionários.

No caso em tela demonstrou-se, em tópico pretérito, que é necessário que o DER/PR averigue eventual descumprimento do contrato pelos concessionários que, em sendo constatado, pode ensejar a declaração de caducidade da concessão.

Nesta hipótese, o artigo 58, inciso V e demais dispositivos contratuais aqui trazidos, autorizam a excepcional possibilidade de intervenção do Estado na propriedade dos concessionários e, também, em todo o serviço e pessoal necessário, para que os serviços essenciais continuem sendo prestados adequadamente à população.

Neste caso, há de se atentar que a tarifa assume natureza indenizatória, pelo que a sua fixação deverá ocorrer apenas em sendo constatado prejuízo aos concessionários e no montante estritamente necessário para fazer frente unicamente aos custos das então concessionárias para a manutenção das rodovias.

6.3.5 Extinção pelo Advento do Termo Final

Conforme visto anteriormente, em novembro de 1996 foram firmados contratos de concessão de rodovias e trechos de acesso subdivididos em 6 Lotes com prazo de vigência de 24 (vinte e quatro) anos, pelo que se não forem prorrogados encontrarão seu termo final em novembro de 2021.

Os contratos em apreço têm como objeto a prestação de importantes serviços públicos de titularidade da União Federal e do Estado do Paraná, consistentes na manutenção da segurança viária de milhares de usuários que diariamente se deslocam pelas rodovias concessionadas.

Justamente por serem serviços públicos, não se admite solução de continuidade pelo seu titular, ou seja, inviável a interrupção dos serviços haja vista que o bem jurídico protegido

pela execução contratual são os de maiores grandezas no ordenamento jurídico constitucional.

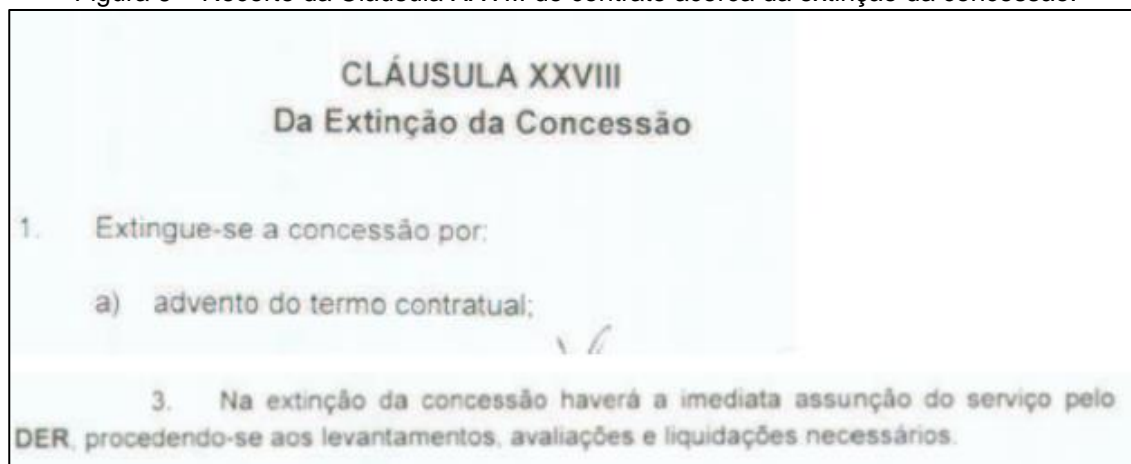
Não se quer dizer que os contratos podem ou devem permanecer vigentes independentemente do cumprimento das exigências legais e contratuais. Porém, em não sendo viável ou desejável a manutenção dos contratos, certo é que o Estado do Paraná e a União Federal deverão adotar todas as medidas necessárias à manutenção dos serviços aos usuários, quer seja de forma onerosa ou gratuita aos usuários.

Assim uma premissa fundamental a ser estabelecida é que a extinção do contrato pelo advento de seu termo final não implica, em hipótese alguma, em possibilidade de interrupção dos serviços.

Outra premissa importante a ser observada é que, caso nenhuma medida alternativa seja adotada ou caso seja de preferência a prestação direta da atividade, a assunção dos serviços nas rodovias e trechos estaduais e federais pelo DER/PR (neste último caso em havendo prorrogação do prazo do convênio) é uma imposição de ordem constitucional - proteção dos direitos fundamentais dos cidadãos -, contratual e legal, já que os serviços públicos não podem sofrer interrupção (artigo 6º, parágrafo 1º, Lei nº 8.987/1995).

E é exatamente isso que disciplinam os contratos, vejamos:

Figura 6 – Recorte da Cláusula XXVIII do contrato acerca da extinção da concessão.



Fonte: DER/PR, 1996.

Mesma previsão vem contemplada no artigo 35, *caput* e parágrafo 2º da Lei nº 8.987/1995.

Importante ainda sobrelevar que a prestação direta dos serviços pelo DER/PR e/ou mesmo por órgão da União Federal, pode se dar de forma gratuita ou onerosa aos usuários.

Em se optando pelo estabelecimento de uma tarifa pública em atenção ao princípio da modicidade tarifária, a mesma deverá ser fixada em patamar condizente tão somente com os custos para a manutenção dos serviços até que se promova eventual nova licitação, já que por o DER/PR ter natureza jurídica de autarquia e, assim, ser pessoa jurídica de direito público, a sua finalidade não é a de perquirir lucros.

7 META 4: INVESTIMENTOS PREVISTOS

Conforme supramencionado, os objetivos desta meta são analisar: (i) a adequação orçamentária (preços) por amostragem, de algumas obras padrão tais como duplicações e praças de pedágio, e custos para o licenciamento ambiental das atividades futuras; (ii) eventuais duplicidades entre as obras previstas nas futuras concessões com o legado patrimonial das atuais concessões e a programação do Governo Estadual, caso estejam disponíveis tais informações.

Para atingir tais objetivos buscou-se analisar, entre outros, os custos disponíveis nas planilhas abertas do Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro - Lotes 1 a 6, que são parte integrante dos volumes correspondentes ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), sob responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL S.A.), no âmbito do Programa de Concessões de Estradas do Estado Paraná. A EPL S.A. contratou, por sua vez, a *International Finance Corporation* (IFC), membro do Grupo Banco Mundial, para a elaboração deste estudo, que subcontratou outras empresas consultoras.

Todos os documentos analisados foram obtidos no sítio eletrônico oficial da Audiência Pública da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), que franqueou aos interessados, com o objetivo de tornar público a realização da mesma, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) (<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=443>). Ressalta-se que, atualmente, estes estudos não estão mais disponíveis no sítio eletrônico oficial da ANTT.

Sabendo-se, portanto, que o Programa de Concessões de Estradas do Estado Paraná consiste na estruturação de concessões rodoviárias para a prestação de serviços de operação, recuperação, manutenção, conservação, ampliação de capacidade e investimentos na malha rodoviária, a análise destes investimentos previstos considerou as seguintes etapas, para cada um dos seis lotes, a saber: (i) Trabalhos Iniciais; (ii) Recuperação do Sistema Rodoviário; (iii) Manutenção/Conservação Rodoviária; (iv) Programa de Investimentos – Melhorias e Ampliação da Capacidade; e (v) Edificações.

Após a análise e tabulação dos dados, segmentados para cada uma das etapas supracitadas, os resultados foram comparados com simulações que consideraram a aplicação da metodologia de cálculo de dos custos médios gerenciais, oficializada pelo

Manual de Custos Médios Gerenciais (DNIT, 2019), das obras sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Por fim, as conclusões obtidas neste primeiro relatório, denominado de “Produto 1: Análises Iniciais”, quanto aos investimentos propostos, referem-se à comparação entre os custos dos investimentos (por amostragem) de algumas obras padrão do Programa de Concessões de Estradas do Estado Paraná, tais como manutenção/conservação; recuperação; duplicação; entre outras; e o custo médio gerencial (CMG) do DNIT, que pode ser entendido como o valor monetário incorrido na produção unitária destes bens e serviços.

7.1 Descrição dos Lotes

7.1.1 Lote 1

O Sistema Rodoviário, objeto da Concessão do Lote 1, possui uma extensão total de 473,01 km, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão, compreendendo as seguintes rodovias e trechos, a saber:

- i. **Rodovia:** BR-277/PR;
Extensão: 227,80 km;
Início: Acesso Oeste de Curitiba;
Final: Entr. BR-373 (A) / PR-452 (Relógio);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.

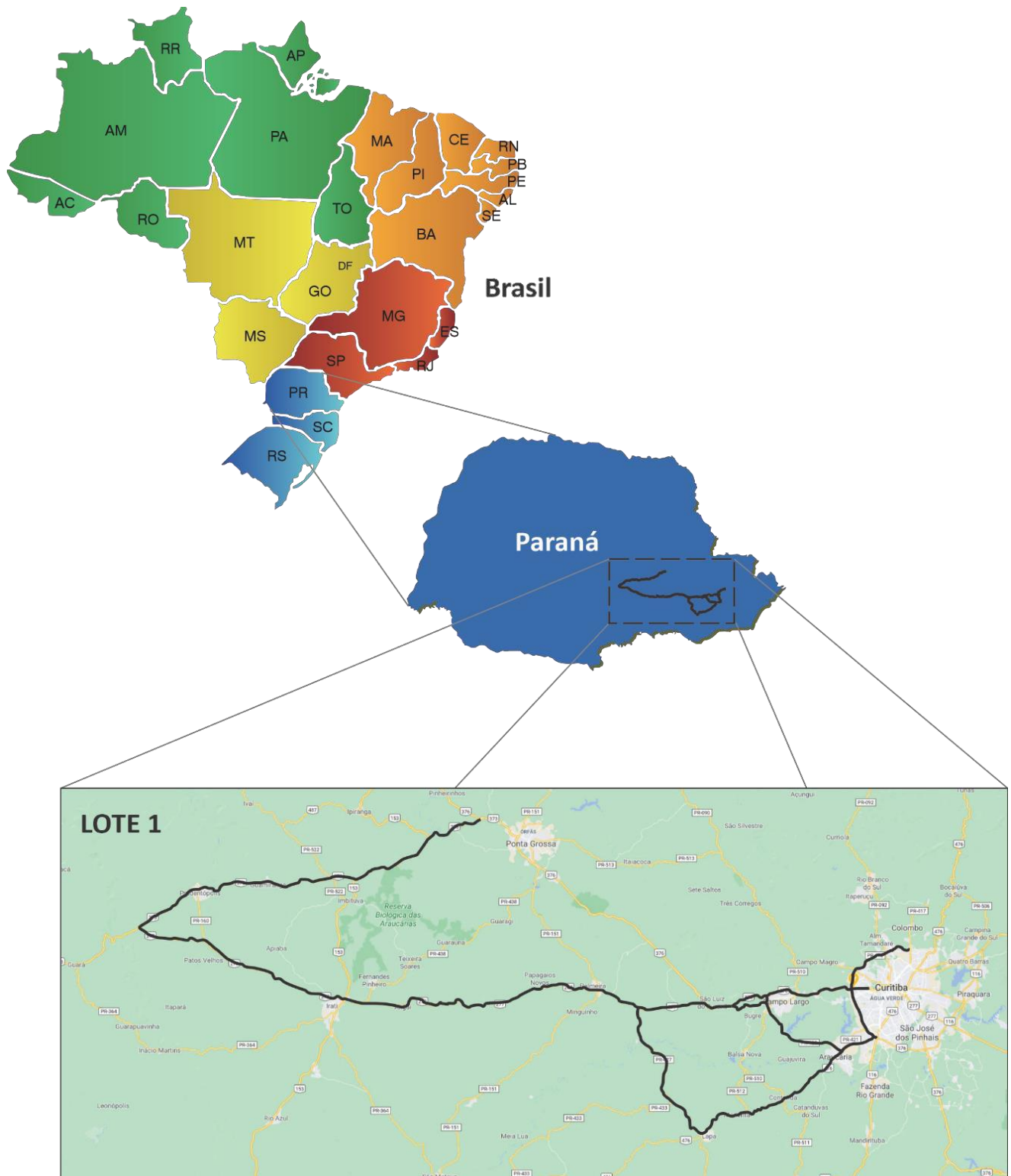
- ii. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 0,90 km;
Início: Entr. BR-376 (A) (P/ Araucária);
Final: Entr. BR-116 (A) / 476 (B) (Curitiba Sul / Pinheirinho);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

- iii. **Rodovia:** BR-476/PR;

- Extensão:** 54,00 km;
Início: Entr. BR-376 (B) / 277 (P/ Araucária);
Final: Entr. PR-427 (P/ Porto Amazonas) (Lapa);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.
- iv. **Rodovia:** PR-418/PR;
Extensão: 21,86 km;
Início: Entr. BR-277 (Campo Comprido);
Final: Entr. PR-417 (Colombo);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.
- v. **Rodovia:** PR-423/PR;
Extensão: 27,93 km;
Início: Entr. BR-476 (Araucária);
Final: Entr. BR-277 (Pista Direita);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- vi. **Rodovia:** PR-427/PR;
Extensão: 41,22 km;
Início: Entr. BR-476 (B) (Lapa);
Final: Entr. BR-277;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- vii. **Rodovia:** BR-373/PR;
Extensão: 99,30 km;
Início: Entr. BR-376 (B) (Caetano);
Final: Entr. BR-277 (A) (Relógio);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

A Figura 7 apresenta um croqui de localização do Lote 1 e o Quadro 2 apresenta as informações referentes às rodovias, as indicações SNV/SER dos trechos, bem como o tipo, o local de início e fim, a quilometragem inicial e final e a extensão do mesmo.

Figura 7 – Localização do Lote 1



Fonte: EPL, 2021.

Quadro 2 – Informações referentes ao Lote 1.

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-277/PR	277APR4005	Acesso	ACESSO OESTE DE CURITIBA	PONTE SOBRE O RIO BARIGUI	0	5,3	5,3
BR-277/PR	277BPR0053	Eixo Principal	ENTR. BR-476(B)	ACESSO OESTE CURITIBA	93,6	107,3	13,7
BR-277/PR	277BPR0055	Eixo Principal	ACESSO OESTE CURITIBA	ENTR. BR-376 (INÍCIO CONT CAMPO LARGO)	107,3	122,2	14,9
BR-277/PR	277BPR0058	Eixo Principal	ENTR. BR-376 (INÍCIO CONT CAMPO LARGO)	ENTR. PR-510 (P/BATÉIAS)	122,2	124,3	2,1
BR-277/PR	277BPR0060	Eixo Principal	ENTR. PR-510 (P/BATÉIAS)	ENTR. PR-423	124,3	130,2	5,9
BR-277/PR	277BPR0065	Eixo Principal	ENTR. PR-423	ACESSO FÁBRICA CIMENTO ITAMBÉ	130,2	134	3,8
BR-277/PR	277BPR0070	Eixo Principal	ACESSO FÁBRICA CIMENTO ITAMBÉ	ACESSO SANTA	134	140,5	6,5
BR-277/PR	277BPR0075	Eixo Principal	ACESSO SANTA	ENTR. BR-376(B)/PR-082 (SÃO LUIS PURUNÃ)	140,5	147,5	7
BR-277/PR	277VPR1005	Variante	ACESSO SANTA	ACESSO FÁBRICA CIMENTO ITAMBÉ	0	8,7	8,7
BR-277/PR	277VPR1010	Variante	ACESSO FÁBRICA CIMENTO ITAMBÉ	ENTR. PR-423	8,7	10,7	2
BR-277/PR	277APR4505	Acesso	ENTR BR-277/PR-431 (I)	ENTR BR-277/PR-431 (II) (FIM DO CONT DE CAMPO LARGO)	0	1,6	1,6
BR-277/PR	277BPR0080	Eixo Principal	ENTR. BR-376(B)/PR-082 (SÃO LUIS PURUNÃ)	ENTR. PR-951 (ACESSO COLÔNIA WITMARSUN)	147,5	153,9	6,4
BR-277/PR	277BPR0085	Eixo Principal	ENTR. PR-951 (ACESSO COLÔNIA WITMARSUN)	ENTR. PR-427	153,9	164,7	10,8

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-277/PR	277BPR0090a	Eixo Principal	ENTR. PR-427	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	164,7	175,1	10,4
BR-277/PR	277BPR0090b	Eixo Principal	ENTR. PR-427	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	175,1	176	0,9
BR-277/PR	277BPR0110a	Eixo Principal	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	ENTR. PR-438	176	177,7	1,7
BR-277/PR	277BPR0110b	Eixo Principal	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	ENTR. PR-438	177,7	191	13,3
BR-277/PR	277BPR0110c	Eixo Principal	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	ENTR. PR-438	191	202,6	11,6
BR-277/PR	277BPR0110d	Eixo Principal	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	ENTR. PR-438	202,6	216,1	13,5
BR-277/PR	277BPR0110e	Eixo Principal	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	ENTR. PR-438	216,1	230,1	14
BR-277/PR	277BPR0110f	Eixo Principal	ENTR. PR-151(A) (P/PALMEIRA)	ENTR. PR-438	230,1	240,6	10,5
BR-277/PR	277BPR0130	Eixo Principal	ENTR. PR-438	ENTR. BR-153 (P/IRATÍ)	240,6	245,3	4,7
BR-277/PR	277BPR0135	Eixo Principal	ENTR. BR-153 (P/IRATÍ)	ACESSO IRATÍ	245,3	249	3,7
BR-277/PR	277BPR0140a	Eixo Principal	ACESSO IRATÍ	PONTE S/ RIO PONTE ALTA	249	266,1	17,1
BR-277/PR	277BPR0140b	Eixo Principal	ACESSO IRATÍ	PONTE S/ RIO PONTE ALTA	266,1	281,2	15,1
BR-277/PR	277BPR0150	Eixo Principal	PONTE S/ RIO PONTE ALTA	ENTR. PR-160 (P/PRUDENTÓPOLIS)	281,2	285,7	4,5
BR-277/PR	277BPR0160	Eixo Principal	ENTR. PR-160 (P/PRUDENTÓPOLIS)	ENTR. BR-373(A)/PR-452 (RELÓGIO) (P/PRUDENTÓPOLIS)	285,7	303,8	18,1

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-373/PR	373BPR0330	Eixo Principal	ENTR. BR-376(B) (CAETANO)	ENTR. BR-487(B) (UVAIA)	183,4	199,3	15,9
BR-373/PR	373BPR0350	Eixo Principal	ENTR. BR-487(B) (UVAIA)	ENTR. BR-153 (P/IMBITUVA)	199,3	222,5	23,2
BR-373/PR	373BPR0370	Eixo Principal	ENTR. BR-153 (P/IMBITUVA)	ENTR. PR-522 (P/IVAÍ)	222,5	228,4	5,9
BR-373/PR	373BPR0375	Eixo Principal	ENTR. PR-522 (P/IVAÍ)	ACESSO GUAMIRANGA	228,4	245,9	17,5
BR-373/PR	373BPR0380	Eixo Principal	ACESSO GUAMIRANGA	ENTR. PR-160 (PRUDENTÓPOLIS)	245,9	264,4	18,5
BR-373/PR	373BPR0390	Eixo Principal	ENTR. PR-160 (PRUDENTÓPOLIS)	ENTR. BR-277(A) (RELÓGIO)	264,4	282,7	18,3
BR-376/PR	376BPR0460	Eixo Principal	ENTR. BR-476(A) (P/ARAUCÁRIA)	ENTR. BR-116(A)/476(B) (CURITIBA SUL/PINHEIRINHO)	601,5	602,4	0,9
BR-476/PR	476BPR0090	Eixo Principal	ENTR BR-376(B)/277 (P/ARAUCÁRIA)	AV ARAUCÁRIAS	143,7	151,3	7,6
BR-476/PR	476BPR0091	Eixo Principal	AV ARAUCÁRIAS	ENTR PR-423 (ARAUCÁRIA)	151,3	152,2	0,9
BR-476/PR	476BPR0093	Eixo Principal	ENTR PR-423 (ARAUCÁRIA)	FIM PISTA DUPLA	152,2	156	3,8
BR-476/PR	476BPR0094	Eixo Principal	FIM PISTA DUPLA	ENTR. PR-510 (P/CONTENDA)	156	172,7	16,7
BR-476/PR	476BPR0095	Eixo Principal	ENTR. PR-510 (P/CONTENDA)	ENTR. AV CAETANO MUNHOZ DA ROCHA (LAPA)	172,7	195,8	23,1
BR-476/PR	476BPR0100	Eixo Principal	ENTR. AV CAETANO MUNHOZ DA ROCHA (LAPA)	ENTR. PR-427 (P/PORTO AMAZONAS) (LAPA)	195,8	197,7	1,9
PR-418	418D0010EPR	Eixo Principal	ENTR. BR-277 (CAMPO COMPRIDO)	FINAL DA PISTA DUPLA	0	1,33	1,33

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
PR-418	418S0015EPR	Eixo Principal	FINAL DA PISTA DUPLA	ENTR. PR-090 (CURITIBA)	1,33	5,1	3,77
PR-418	418S0020EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-090 (CURITIBA)	ENTR. PR-092 (CURITIBA)	5,1	14,38	9,28
PR-418	418S0030EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-092 (CURITIBA)	ENTR. PR-417 (COLOMBO)	14,38	21,86	7,48
PR-423	423S0030EPR	Eixo Principal	ENTR. BR-476 (ARAUCÁRIA)	AC. CAMPO LARGO	9,4	29,13	19,73
PR-423	423S0040EPR	Eixo Principal	AC. CAMPO LARGO	ENTR. PR-510 (ITAQUI)	29,13	33,94	4,81
PR-423	423S0050EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-510 (ITAQUI)	ENTR. BR-277 (PISTA ESQ.) PR-510(PLAN.)	33,94	35,67	1,73
PR-423	423S0060EPR	Eixo Principal	ENTR. BR-277(PISTA ESQ.) PR-510(PLAN.)	ENTR. BR-277 (PISTA DIREITA)	35,67	37,33	1,66
PR-427	427S0030EPR	Eixo Principal	ENTR. BR-476(B) (LAPA)	ENTR. PR-433 (P/ ÁGUA AZUL)	32,67	44,67	12
PR-427	427S0035EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-433 (P/ ÁGUA AZUL)	ACESSO PORTO AMAZONAS	44,67	65,2	20,53
PR-427	427S0050EPR	Eixo Principal	ACESSO PORTO AMAZONAS	ACESSO HARAS (PORTO AMAZONAS)	65,2	65,38	0,18
PR-427	427S0060EPR	Eixo Principal	ACESSO HARAS (PORTO AMAZONAS)	ENTR. BR-277	65,38	73,89	8,51

Fonte: EPL, 2021.

7.1.2 Lote 2

O Sistema Rodoviário, objeto da Concessão do Lote 2, possui uma extensão total de 575,53 km, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão, compreendendo as seguintes rodovias e trechos, a saber:

- i. **Rodovia:** BR-153/PR;
Extensão: 52,50 km;
Início: Entr. BR-369 (A) (Divisa PR/SP);
Final: Entr. PR-092 (B) (p/ Joaquim Távora);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.

- ii. **Rodovia:** BR-153/PR;
Extensão: 0,20 km;
Início: Ponte divisa com Ourinhos-SP Norte;
Final: Início trecho sob jurisdição DER/SP (SP-278);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

- iii. **Rodovia:** BR-153/PR;
Extensão: 0,40 km;
Início: Ponte divisa com Ourinhos-SP Sudeste;
Final: Início trecho sob jurisdição DER/SP (SP-278);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

- iv. **Rodovia:** BR-277/PR;
Extensão: 8,10 km;
Início: Entr. BR-277 (Paranaguá);
Final: Porto de Paranaguá;
Tipo de pista: -

- v. **Rodovia:** BR-277/PR;
Extensão: 2,90 km;
Início: Entr. BR-277 (Ponte sobre o rio Emboguaçú - Paranaguá);
Final: Porto de Paranaguá;
Tipo de pista: -

- vi. **Rodovia:** BR-277/PR;
Extensão: 13,30 km;
Início: BR-277/PR / Entr. BR-116 (Contorno Leste de Curitiba);
Final: Entr. BR-476 (Curitiba);
Tipo de pista: -

- vii. **Rodovia:** BR-277/PR;
Extensão: 70,40 km;
Início: Ponte sobre o rio Emboguaçú;
Final: Entr. BR-116 (A) (Contorno Leste de Curitiba);
Tipo de pista: -

- viii. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 50,80 km;
Início: Entr. BR-153 (B);
Final: Contorno de Bandeirantes (I);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples, dupla e multifaixas.

- ix. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 27,30 km;
Início: Acesso ao contorno de Bandeirantes (II);
Final: Início da pista dupla;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

- x. **Rodovia:** BR-373/PR;
Extensão: 7,90 km;
Início: Entr. BR-487 (A)/PR-151 (Ponta Grossa);
Final: Entr. BR-376 (A);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

- xi. Rodovia:** PR-092/PR;
Extensão: 127,80 km;
Início: Entr. PR-151 (B) (Jaguariaíva) / BR-487 (A) / PR-151 (Ponta Grossa);
Final: Entr. BR-153 (A);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xii. Rodovia:** PR-151/PR;
Extensão: 143,22 km;
Início: Entr. PR-239 (A) (Sengés) (B);
Final: Entr. PRC-373 (A) (Ponta Grossa);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.
- xiii. Rodovia:** PR-239/PR;
Extensão: 0,10 km;
Início: Ponte divisa com Itararé – SP;
Final: Início de concessão ECOVIAS (SP-258);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xiv. Rodovia:** PR-239/PR;
Extensão: 12,49 km;
Início: Divisa PR/SP (rio Itararé);
Final: Entr. PR-151 (A) (Sengés);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xv. Rodovia:** PR-407/PR;
Extensão: 18,85 km;
Início: Entr. BR-277;
Final: Entr. PR-412 (Praia de Leste);
Tipo de pista: -
- xvi. Rodovia:** PR-508/PR;
Extensão: 31,21 km;
Início: Entr. BR-277 (Alexandria);
Final: Entr. PR-412 (Matinhos);

Tipo de pista: -

xvii. Rodovia: PR-855/PR;

Extensão: 8,06 km;

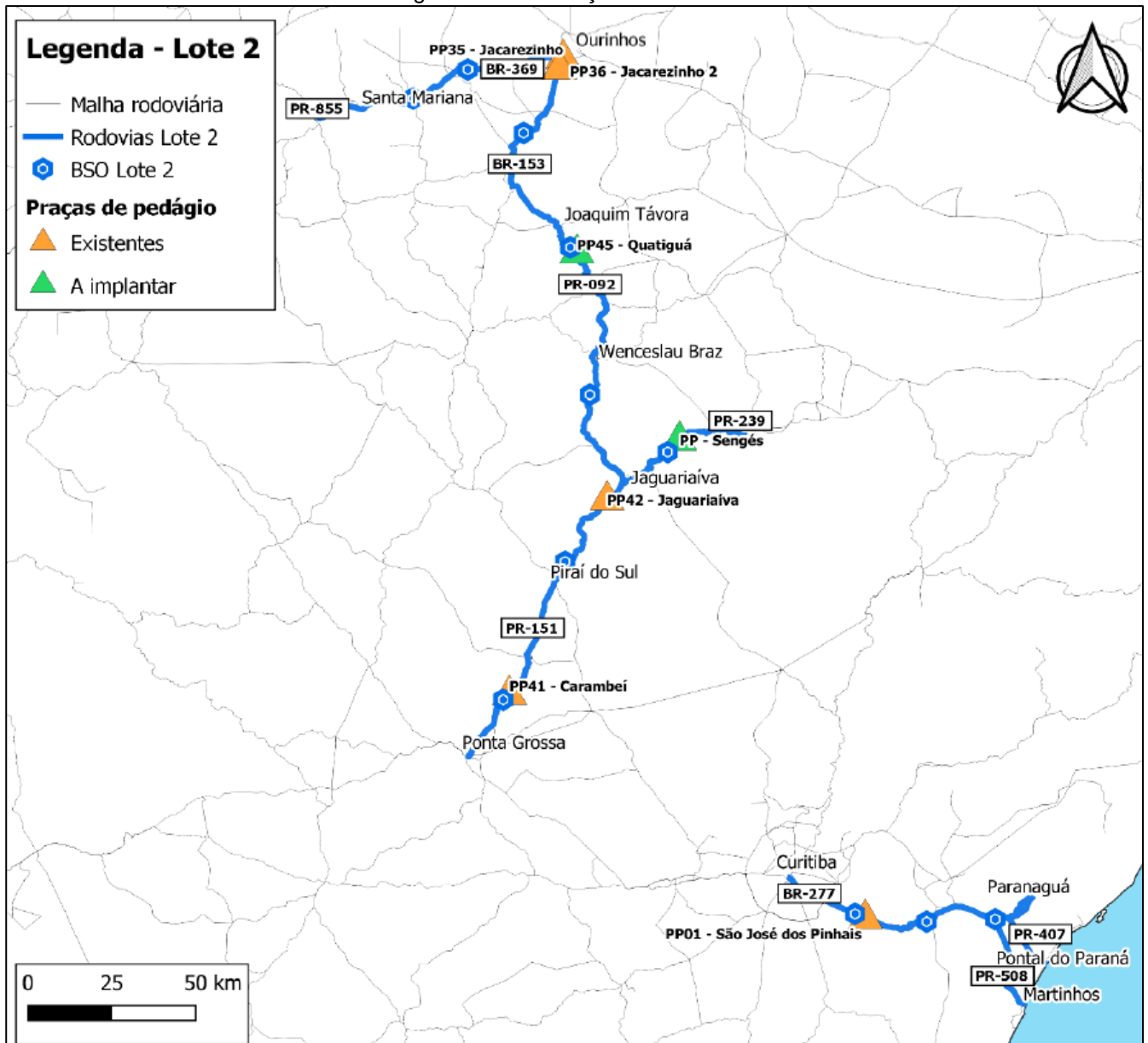
Início: Contorno de Bandeirantes / Entr. BR-369 (A) (p/ Andirá);

Final: Entr. BR-369 (B) (p/Santa Mariana);

Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

A Figura 8 apresenta um croqui de localização do Lote 2 e o Quadro 3 apresenta as informações referentes às rodovias, as indicações SNV/SER dos trechos, bem como o tipo, o local de início e fim, a quilometragem inicial e final e a extensão do mesmo.

Figura 8 – Localização do Lote 2



Fonte: EPL, 2021.

Quadro 3 – Informações referentes ao Lote 2.

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-153/PR	153BPR1210	Eixo Principal	0,00	1,00	0,17	1,16	0,00	1,00	1	DUP	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1213	Eixo Principal	1,00	19,10	1,16	19,04	1,00	18,67	18,1	PAV	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1220	Eixo Principal	19,10	24,70	19,04	24,57	19,70	24,71	5,6	PAV	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1230	Eixo Principal	24,70	39,90	24,57	39,59	24,70	39,93	15,2	PAV	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1240	Eixo Principal	39,90	41,00	39,59	40,67	39,90	40,96	1,1	PAV	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1250	Eixo Principal	41,00	41,90	40,67	41,56	41,00	41,90	0,9	DUP	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1252	Eixo Principal	41,90	43,00	41,56	42,65	41,90	43,14	1,1	PAV	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1253	Eixo Principal	43,00	43,90	42,65	43,54	43,00	43,65	0,9	DUP	ECONORTE
BR-153/PR	153BPR1255	Eixo Principal	43,90	52,50	43,54	52,03	43,90	52,53	8,6	PAV	ECONORTE
BR-153/PR	A1	Ponte	-	-	-	-	-	-	0,2	OUT	NÃO CONCEDIDA
BR-153/PR	A2	Ponte	-	-	-	-	-	-	0,4	OUT	NÃO CONCEDIDA
BR-369/PR	369BPR0473	Eixo Principal	1,00	4,40	1,52	4,85	1,15	4,41	3,4	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0480	Eixo Principal	4,40	22,30	4,85	22,40	4,40	22,30	17,9	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0490	Eixo Principal	22,30	37,00	22,40	36,81	22,30	36,98	14,7	PAV	ECONORTE

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-369/PR	369BPR0495	Eixo Principal	37,00	39,20	36,81	38,97	37,00	39,16	2,2	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0500	Eixo Principal	39,20	51,80	38,97	51,32	39,20	51,84	12,6	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0530	Eixo Principal	60,90	71,10	60,24	70,24	60,90	71,32	10,2	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0540	Eixo Principal	71,10	88,20	70,63	87,73	71,10	88,48	17,10	PAV	ECONORTE
PR-092/PR	092S0130EPR	Eixo Principal	199,50	200,19	198,00	198,68	199,50	200,19	0,69	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0140EPR	Eixo Principal	200,19	217,90	198,68	216,18	200,19	218,89	17,71	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0150EPR	Eixo Principal	217,90	218,52	216,18	216,79	217,90	218,53	0,62	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0160EPR	Eixo Principal	218,52	238,84	216,79	236,88	218,52	238,81	20,32	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0170EPR	Eixo Principal	238,84	252,03	236,88	249,91	238,84	252,03	13,19	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0180EPR	Eixo Principal	252,03	253,42	249,91	251,28	252,03	253,39	1,39	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0185EPR	Eixo Principal	253,42	254,67	251,28	252,52	253,42	254,65	1,25	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0190EPR	Eixo Principal	254,67	255,67	252,52	253,51	254,67	255,65	1	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0195EPR	Eixo Principal	255,67	272,80	253,51	270,44	255,67	272,78	17,13	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0200EPR	Eixo Principal	272,80	280,29	270,44	277,84	272,80	280,25	7,49	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0202EPR	Eixo Principal	280,29	280,56	277,84	278,10	280,29	280,56	0,27	PAV	NÃO CONCEDIDA

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
PR-092/PR	092S0204EPR	Eixo Principal	280,56	281,62	278,10	279,15	280,56	281,62	1,06	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0206EPR	Eixo Principal	281,62	283,28	279,15	280,79	281,62	283,27	1,66	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0210EPR	Eixo Principal	283,28	299,41	280,79	296,73	283,28	299,40	16,13	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0230EPR	Eixo Principal	299,41	300,09	296,73	297,40	299,41	300,08	0,68	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0235EPR	Eixo Principal	300,09	302,46	297,40	299,75	300,09	302,46	2,37	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0240EPR	Eixo Principal	302,46	305,64	299,75	302,89	302,46	3005,64	3,18	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0245EPR	Eixo Principal	305,64	307,08	302,89	304,31	305,64	307,08	1,44	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0250EPR	Eixo Principal	307,08	308,30	304,31	305,52	307,08	308,27	1,22	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-092/PR	092S0270EPR	Eixo Principal	308,30	327,30	305,52	324,29	308,30	327,71	19	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-151/PR	151S0120EPR	Eixo Principal	176,49	186,17	176,49	186,08	176,49	186,11	9,68	PAV	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151S0130EPR	Eixo Principal	186,17	209,07	186,08	208,76	186,17	208,87	22,9	PAV	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151S0160EPR	Eixo Principal	209,07	209,54	208,76	209,23	209,07	209,54	0,47	PAV	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151S0163EPR	Eixo Principal	209,54	213,85	209,23	213,49	209,54	213,85	4,31	PAV	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151S0167EPR	Eixo Principal	213,85	216,13	213,49	215,75	213,85	216,10	2,28	PAV	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151O0170EPR	Eixo Principal	216,13	223,42	215,75	222,97	216,13	223,39	7,29	EOD	CCR RODONORTE

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
PR-151/PR	151S0174EPR	Eixo Principal	223,42	242,77	222,97	242,14	223,42	242,78	19,35	PAV	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151O0176EPR	Eixo Principal	242,77	255,81	242,14	255,05	242,77	255,80	13,04	EOD	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0180EPR	Eixo Principal	255,81	256,40	255,05	255,64	255,81	256,40	0,59	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0185EPR	Eixo Principal	256,40	257,68	255,64	256,90	256,40	257,67	1,28	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0190EPR	Eixo Principal	257,68	260,79	256,90	259,98	257,68	260,77	3,11	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0200EPR	Eixo Principal	260,79	262,28	259,98	261,46	260,79	262,29	1,49	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0210EPR	Eixo Principal	262,28	288,59	261,46	287,52	262,28	288,58	26,31	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0220EPR	Eixo Principal	288,59	289,81	287,52	288,72	288,59	289,80	1,22	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0225EPR	Eixo Principal	289,81	290,55	288,72	289,46	289,81	290,55	0,74	DUP	CCR RODONORTE
PR-151/PR	151D0230EPR	Eixo Principal	290,55	310,21	289,46	308,93	290,55	310,20	19,66	DUP	CCR RODONORTE
PR-239/PR	239S0010EPR	Eixo Principal	0	12,49	0,06	12,57	0,00	12,52	12,49	PAV	CCR RODONORTE
PR-239/PR	A4	Ponte	-	-	-	-	-	-	0,1	OUT	NÃO CONCEDIDA
PR-855/PR	855S0010EPR	Eixo Principal	0	2,9	0,00	2,84	0,00	2,86	2,9	PAV	ECONORTE
PR-855/PR	855S0020EPR	Eixo Principal	2,9	8,06	2,84	7,98	2,90	8,81	5,16	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0540	Eixo Principal	71,10	88,20	70,63	87,73	71,10	88,48	17,10	PAV	ECONORTE

7.1.3 Lote 3

O Sistema Rodoviário, objeto da Concessão do Lote 3, apresenta uma extensão total de 625,20 km, sendo 561,97 km de rodovias implantadas, segundo dados do SNV, e uma extensão de 63,28 km referente a construção de novos contornos, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão, compreendendo as seguintes rodovias e trechos, a saber:

- i. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 18,10 km;
Início: Entr. PR-444;
Final: Entr. PR-170 (Início do contorno Norte de Apucarana);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples, dupla e multifaixas.

- ii. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 16,10 km;
Início: Entr. PR-170 (Início do contorno Norte de Apucarana);
Final: BR-376/PR (B) (Jandaia do Sul);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.

- iii. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 13,60 km;
Início: Entr. Acesso I Mandaguarí;
Final: Entr. BR-369/PR (A) / PR-466 (A) (Jandaia do Sul);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.

- iv. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 1,40 km;
Início: Início da Concessão da VIAPAR;
Final: Entr. BR-376/PR (km 210,50);

Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

- v. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 317,40 km;
Início: Entr. PR-170/PR (Fim do Contorno Norte Apucarana);
Final: Entr. BR-277/PR (A) / PR-428 (São Luís do Purunã);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples, dupla e multifaixas.

- vi. **Rodovia:** PR-090/PR;
Extensão: 27,28 km;
Início: Entr. PR-862 (B) (contorno de Ibiporã);
Final: Entr. PR-323 (A) (Sertalópolis);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

- vii. **Rodovia:** PR-170/PR;
Extensão: 11,65 km;
Início: Entr. BR-369/PR (B) (Apucarana);
Final: Entroncamento com a BR-376/PR (A) (Apucarana);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

- viii. **Rodovia:** PR-323/PR;
Extensão: 0,65 km;
Início: Ponte PR-323 sobre o rio Paranapanema entre Porto Charles Nauffal até o início da Concessão da ENTREVIAS (SP-333);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

- ix. **Rodovia:** PR-323/PR;
Extensão: 60,00 km;
Início: Divisa PR/SP (Porto Charles Nauffal);
Final: Entr. PR-445/545 (Warta);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

- x. **Rodovia:** PR-445/PR;
Extensão: 95,80 km;
Início: Entr. PRC-272/BR-376/272 (Plan.) (Mauá);

Final: Entr. PR-323/545 (Warta);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

xi. Contorno Leste Ponta Grossa (S1);

Extensão: 21,10 km;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

xii. Contorno Norte Ponta Grossa;

Extensão: 11,23 km;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

xiii. Contorno Apucarana;

Extensão: 13,83 km;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

xiv. Contorno Arapongas;

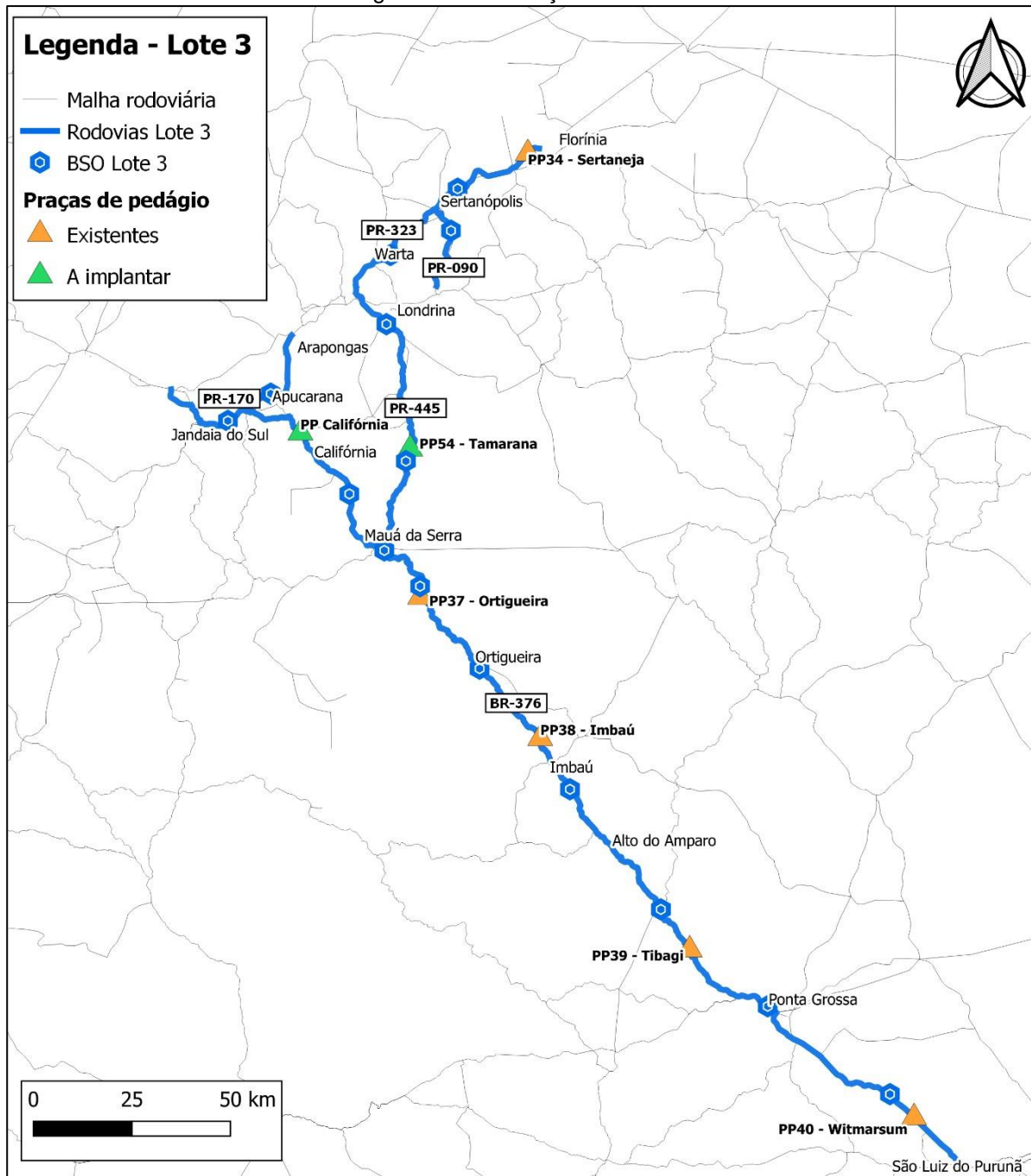
Extensão: 11,60 km;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

xv. Contorno Califórnia;

Extensão: 5,46 km;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

A Figura 9 apresenta um croqui de localização do Lote 3 e o Quadro 4 apresenta as informações referentes às rodovias, as indicações SNV/SER dos trechos, bem como o tipo, o local de início e fim, a quilometragem inicial e final e a extensão do mesmo.

Figura 9 – Localização do Lote 3



Fonte: EPL, 2021.

Quadro 4 – Informações referentes ao Lote 3.

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-369/PR	369BPR0675	Eixo Principal	182,70	187,50	182,23	187,03	182,70	187,52	4,80	PAV	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0680	Eixo Principal	187,50	190,20	187,03	189,73	187,50	190,10	2,70	PAV	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0685	Eixo Principal	190,20	200,80	189,73	200,33	190,20	200,97	10,60	DUP	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0705	Eixo Principal	212,60	214,20	212,13	213,73	212,60	214,30	1,60	PAV	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0710	Eixo Principal	214,20	220,60	213,73	220,13	214,20	220,58	6,40	PAV	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0715	Eixo Principal	220,60	226,10	220,13	225,63	220,60	225,85	5,50	PAV	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0720	Eixo Principal	226,10	228,70	225,63	228,23	226,10	228,68	2,60	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0260	Eixo Principal	230,10	231,40	232,66	234,00	230,10	231,24	1,30	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0265	Eixo Principal	231,40	242,00	234,00	244,87	231,40	241,83	10,60	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0270	Eixo Principal	242,00	246,30	244,87	249,29	242,00	246,59	4,30	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0275	Eixo Principal	246,30	263,20	249,29	266,63	246,30	262,94	16,90	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0280	Eixo Principal	263,20	286,40	266,63	290,43	263,20	286,43	23,20	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0285	Eixo Principal	286,40	291,00	290,43	295,15	286,40	290,97	4,60	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0290	Eixo Principal	291,00	291,80	295,15	295,97	291,00	291,75	0,80	PAV	CCR RODONORTE

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-376/PR	376BPR0293	Eixo Principal	291,80	304,00	295,97	308,49	291,80	303,94	12,20	DUP	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0295	Eixo Principal	304,00	325,60	308,49	330,65	304,00	325,24	21,60	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0300	Eixo Principal	325,60	345,90	330,65	351,48	325,60	345,73	20,30	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0310	Eixo Principal	345,90	379,60	351,48	386,06	345,90	379,57	33,70	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0330	Eixo Principal	379,60	404,10	386,06	411,20	379,60	404,14	24,50	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0340	Eixo Principal	404,10	423,50	411,20	431,10	404,10	423,44	19,40	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0350	Eixo Principal	423,50	433,20	431,328	441,055	423,50	433,06	9,70	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0370	Eixo Principal	433,20	468,90	441,055	476,855	433,20	468,72	35,70	PAV	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0390	Eixo Principal	468,90	480,40	476,855	488,388	468,90	480,55	11,50	DUP	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0400	Eixo Principal	480,40	490,90	488,388	498,917	480,40	490,74	10,50	DUP	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0410	Eixo Principal	490,90	498,50	498,917	506,539	490,90	498,64	7,60	DUP	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0415	Eixo Principal	498,50	506,90	506,539	514,962	498,50	506,93	8,40	DUP	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0420	Eixo Principal	506,90	547,50	514,962	555,676	506,90	547,20	40,60	DUP	CCR RODONORTE
BR-376/PR	376BPR0220	Eixo Principal	200,40	210,50	201,48	211,58	200,40	209,85	10,10	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0225	Eixo Principal	210,50	213,50	211,58	214,58	210,50	213,62	3,00	DUP	VIAPAR

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-376/PR	376BPR0230	Eixo Principal	213,50	214,00	214,58	215,08	213,50	214,00	0,50	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376UPR2015	Travessia Urbana	8,60	10,00	8,64	10,04	8,60	9,16	1,40	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-090/PR	090S0400EPR	Eixo Principal	377,51	402,45	371,13	396,11	377,51	402,36	24,94	PAV	ECONORTE
PR-090/PR	090S0405EPR	Eixo Principal	402,45	404,79	396,11	398,45	402,45	404,76	2,34	PAV	ECONORTE
PR-170/PR	170S0170EPR	Eixo Principal	108,36	120,01	108,27	120,06	108,36	119,98	11,65	PAV	VIAPAR
PR-323/PR	323S0010EPR	Eixo Principal	0,00	8,27	0,59	8,85	0,00	8,27	8,27	PAV	ECONORTE
PR-323/PR	323S0030EPR	Eixo Principal	8,27	31,73	8,85	32,27	8,27	31,71	23,46	PAV	ECONORTE
PR-323/PR	323S0050EPR	Eixo Principal	31,73	35,13	32,27	35,66	31,73	35,12	3,40	PAV	ECONORTE
PR-323/PR	323S0070EPR	Eixo Principal	35,13	35,43	35,66	35,96	35,13	35,43	0,30	PAV	ECONORTE
PR-323/PR	323S0075EPR	Eixo Principal	35,43	60,00	35,96	60,49	35,43	60,00	24,57	PAV	ECONORTE
PR-323/PR	A3	Ponte	-	-	-	-	0,00	0,69	0,64	OUT	-
PR-445/PR	445S0010EPR	Eixo Principal	0,00	25,49	0,00	25,25	0,00	25,43	25,49	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445S0015EPR	Eixo Principal	25,49	26,63	25,25	26,38	25,49	26,62	1,14	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445S0017EPR	Eixo Principal	26,63	41,03	26,38	40,68	26,63	40,90	14,40	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445S0020EPR	Eixo Principal	41,03	49,94	40,68	49,53	41,03	49,89	8,91	PAV	NÃO CONCEDIDA

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
PR-445/PR	445S0030EPR	Eixo Principal	49,94	51,97	49,53	51,55	49,94	51,99	2,03	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445S0035EPR	Eixo Principal	51,97	62,91	51,55	62,41	51,97	62,89	10,94	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445S0040EPR	Eixo Principal	62,91	65,64	62,41	65,12	62,91	65,61	2,73	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445D0045EPR	Eixo Principal	65,64	67,72	65,12	67,19	65,64	67,66	2,08	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445D0050EPR	Eixo Principal	67,72	69,64	67,19	69,10	67,72	69,20	1,92	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445D0055EPR	Eixo Principal	69,64	73,97	69,10	73,40	69,64	74,19	4,33	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445D0060EPR	Eixo Principal	73,97	82,23	73,40	81,60	73,97	82,42	8,26	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-445/PR	445D0070EPR	Eixo Principal	82,23	84,81	81,62	84,20	82,23	84,79	2,58	DUP	ECONORTE
PR-445/PR	445D0080EPR	Eixo Principal	84,81	86,88	84,20	86,27	84,81	86,89	2,07	DUP	ECONORTE
PR-445/PR	445S0085EPR	Eixo Principal	86,88	95,80	86,27	95,19	86,88	95,75	8,92	PAV	ECONORTE

Fonte: EPL, 2021.

7.1.4 Lote 4

O Sistema Rodoviário, objeto da Concessão do Lote 4, apresenta uma extensão total de 696,90 km, sendo 627,98 km de rodovias implantadas, segundo dados do SNV, e uma extensão de 68,92 km referente a construção de novos contornos conforme apresentado abaixo. O Sistema Rodoviário incluiu elementos integrantes da faixa de domínio, acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão, compreendendo as seguintes rodovias e trechos, a saber:

- i. **Rodovia:** BR-272/PR;
Extensão: 45,30km;
Início: Entr. PR-182 (Francisco Alves);
Final: Av. Thomaz Luiz Zeballos (Guaíra);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples;

- ii. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 45,40 km;
Início: Início da pista dupla;
Final: Entr. PR-862 (A) (Contorno de Ibiporã);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.

- iii. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 24,60 km;
Início: Entr. PR-862 (B) (Contorno Norte de Ibiporã Trecho Urbano);
Final: Acesso Oeste de Cambé / Início com Rolândia;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.

- iv. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 4,00 km;
Início: Fim do Contorno de Rolândia;

- Final:** Entr. PR-444;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- v. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 4,30 km;
Início: Entr. BR-376 (I);
Final: Entr. BR-376 (II) (Contorno Norte de Maringá);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- vi. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 1,50 km;
Início: Entr. BR-376 (km 199,9) no km 0+000;
Final: Entr. PR-444 (Mandaguari);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- vii. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 13,00 km;
Início: Entr. Av. Mandacarú (Contorno Norte Maringá);
Final: Entr. BR-376 (II) (Contorno Norte Maringá);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- viii. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 136,10 km;
Início: Entr. PR-577 (p/ Porto São José);
Final: Entr. PR-317 (A) (P/ Floresta);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e dupla.
- ix. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 8,10 km;
Início: Entr. PR-323 (Contorno Sul de Maringá);
Final: Entr. PR-897 (A) (Contorno Sul de Marialva);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- x. **Rodovia:** BR-376/PR;
Extensão: 5,00 km;

- Início:** Fim do Contorno Sul de Marialva;
Final: Acesso I de Mandaguari;
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- xi. Rodovia:** PR-182/PR;
Extensão: 0,44 km;
Início: Ponte sobre o Rio Paranapanema;
Final: N/A;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xii. Rodovia:** PR-182/PR;
Extensão: 38,38 km;
Início: Divisa PR/SP (Usina Hidrelétrica de Rosana);
Final: Entr. PR-577 (p/ Porto São José);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xiii. Rodovia:** PR-272/PR;
Extensão: 16,09 km;
Início: Entr. PR-323 / 182 / BR-272 / Acesso para Iporã;
Final: Acesso à Francisco Alves;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xiv. Rodovia:** PR-317/PR;
Extensão: 6,60 km;
Início: Entr. BR-376 (C) (Av. Colombo);
Final: Ligação dos futuros contornos de Maringá;
Tipo de pista: -
- xv. Rodovia:** PR-317/PR;
Extensão: 6,60 km;
Início: Ligação dos futuros contornos de Maringá;
Final: Acesso à Floriano;
Tipo de pista: -
- xvi. Rodovia:** PR-323/PR;

- Extensão:** 203,78 km;
Início: Entr. PR-317 (Maringá);
Final: Entr. PRC-272 / PR-182 / BR-272 / Acesso para Iporã;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples, dupla e multifaixas.
- xvii. **Rodovia:** PR-444/PR;
Extensão: 38,78 km;
Início: Entr. BR-369 (Arapongas);
Final: Entr. BR-376 (Mandaguari);
Tipo de pista: pavimentada em pista simples e multifaixas.
- xviii. **Rodovia:** PR-862/PR;
Extensão: 12,64 km;
Início: Contorno de Ibiporã / Entr. BR-369 (A) (P/ Jataizinho);
Final: Entroncamento com a BR-369 (B) (P/ Londrina);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- xix. **Rodovia:** PR-897/PR;
Extensão: 7,47 km;
Início: Contorno de Marialva / Entr. BR-376 (A) (p/ Maringá);
Final: Entr. BR-376 (B) (p/ Mandaguari);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- xx. **Rodovia:** PR-986/PR;
Extensão: 9,90 km;
Início: Contorno de Rolândia / Entr. BR-369 (A) (P/Cambé);
Final: Entr. BR-369 (B) (P/Arapongas);
Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.
- xxi. **Contorno Nova Londrina (S1);**
Extensão: 4,43 km;
Tipo de pista: pavimentada em pista simples.
- xxii. **Contorno Oeste Maringá (S1);**
Extensão: 9,72 km;

Tipo de pista: pavimentada em pista multifaixas.

xxiii. Contorno Sul Maringá;

Extensão: 19,34 km;

Tipo de pista: pavimentada em pista multifaixas.

xxiv. Contorno Itaúna do Sul (S1);

Extensão: 5,33 km;

Tipo de pista: pavimentada em pista simples.

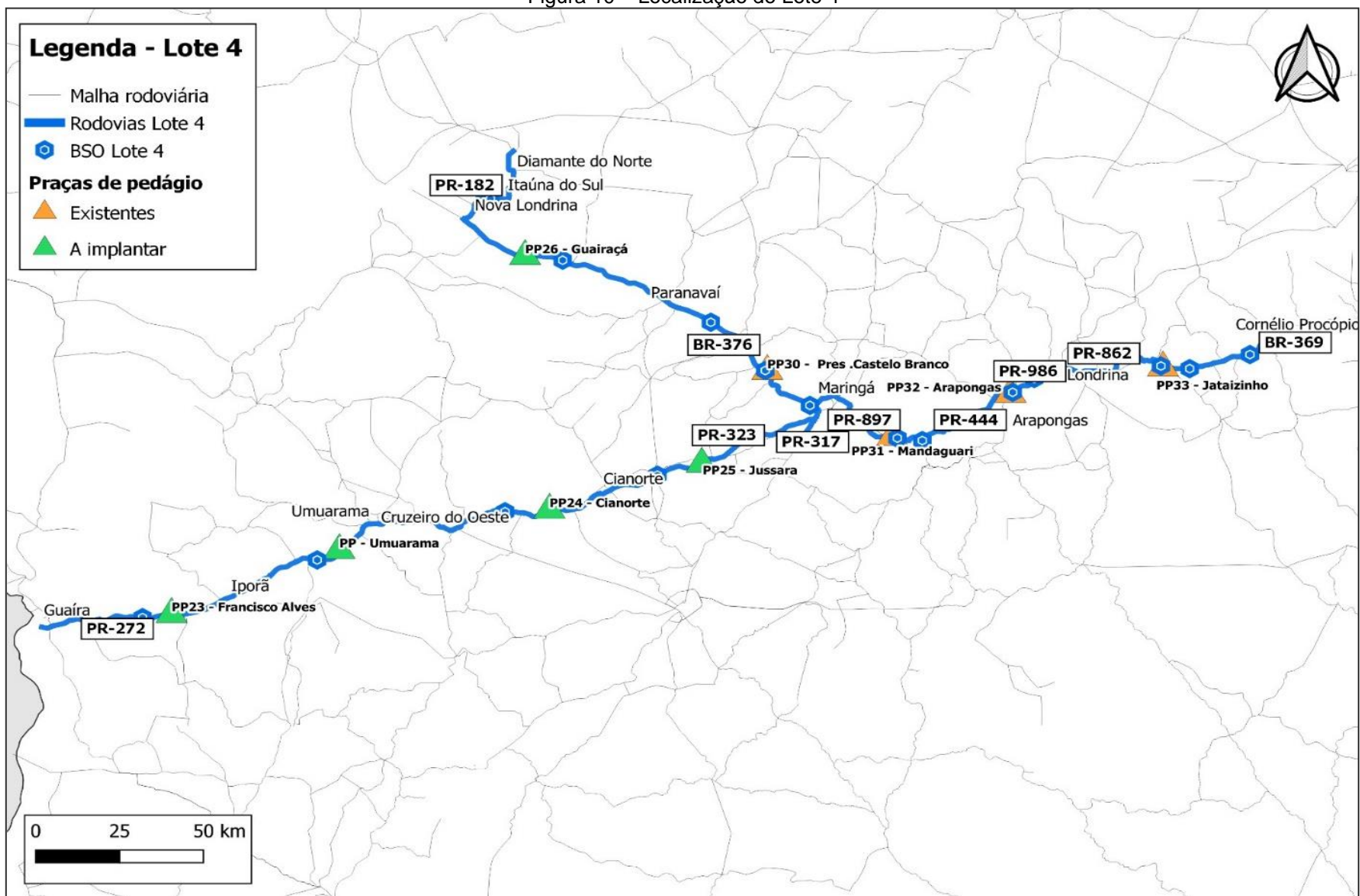
xxv. Contorno Norte Londrina (S1);

Extensão: 30,10 km;

Tipo de pista: pavimentada em pista dupla.

A Figura 9 apresenta um croqui de localização do Lote 4 e o Quadro 4 apresenta as informações referentes às rodovias, as indicações SNV/SER dos trechos, bem como o tipo, o local de início e fim, a quilometragem inicial e final e a extensão do mesmo.

Figura 10 – Localização do Lote 4



Fonte: EPL, 2021.

Quadro 5 – Informações referentes ao Lote 4.

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-272/PR	272BPR0560	Eixo Principal	526,10	553,10	521,18	548,30	526,10	552,89	27,00	PAV	NÃO CONCEDIDA
BR-272/PR	272BPR0565	Eixo Principal	553,10	567,80	548,30	563,07	553,10	567,86	14,70	PAV	NÃO CONCEDIDA
BR-272/PR	272BPR0568	Eixo Principal	567,80	568,70	563,07	563,98	567,80	568,69	0,90	PAV	NÃO CONCEDIDA
BR-272/PR	272BPR0570	Eixo Principal	568,70	571,40	563,98	566,69	568,70	571,31	2,70	PAV	NÃO CONCEDIDA
BR-376/PR	376CPR1005	Eixo Principal	0,00	4,30	0,06	4,35	0,00	4,49	4,30	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376UPR2005	Eixo Principal	0,00	1,50	0,06	1,55	0,00	1,31	1,50	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376CPR1010	Eixo Principal	4,30	6,80	4,35	6,84	4,30	6,61	2,50	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376CPR1015	Eixo Principal	6,80	9,00	6,84	9,04	6,80	9,59	2,20	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376CPR1020	Eixo Principal	9,00	12,10	9,04	12,13	9,00	12,29	3,10	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376CPR1025	Eixo Principal	12,10	13,50	12,13	13,53	12,10	13,16	1,40	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376CPR1030	Eixo Principal	13,50	17,30	13,53	17,32	13,50	16,92	3,80	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0150	Eixo Principal	35,50	43,20	36,58	44,28	35,50	43,20	7,70	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0155	Eixo Principal	43,20	74,50	44,28	75,58	43,20	73,46	31,30	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0160	Eixo Principal	74,50	100,80	75,58	101,88	74,50	100,83	26,30	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0165	Eixo Principal	100,80	106,90	101,88	107,98	100,80	106,86	6,10	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0170	Eixo Principal	106,90	110,70	107,98	111,78	106,90	110,66	3,80	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0175	Eixo Principal	110,70	111,20	111,78	112,28	110,70	111,18	0,50	PAV	VIAPAR

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-376/PR	376BPR0180	Eixo Principal	111,20	121,40	112,28	122,48	111,20	121,48	10,20	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0185	Eixo Principal	121,40	134,10	122,48	135,18	121,40	134,08	12,70	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0190	Eixo Principal	134,10	135,10	135,18	136,18	134,10	135,12	1,00	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0193	Eixo Principal	135,10	139,50	136,18	140,58	135,10	139,51	4,40	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0195	Eixo Principal	139,50	144,20	140,58	145,28	139,50	144,17	4,70	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0199	Eixo Principal	144,20	154,50	145,28	155,58	144,20	154,29	10,30	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0203	Eixo Principal	154,50	156,70	155,58	157,78	154,50	156,80	2,20	PAV	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0204	Eixo Principal	156,70	168,00	157,78	169,08	156,70	169,73	11,30	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0205	Eixo Principal	168,00	171,60	169,08	172,68	168,00	169,96	3,60	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0209	Eixo Principal	180,90	182,80	181,98	183,88	180,90	182,71	1,90	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0210	Eixo Principal	182,80	189,00	183,88	190,08	182,80	189,21	6,20	DUP	VIAPAR
BR-376/PR	376BPR0217	Eixo Principal	195,40	200,40	196,48	201,48	195,40	201,70	5,00	DUP	VIAPAR
PR-182/PR	182S0010EPR	Eixo Principal	0,00	8,61	0,11	8,69	0,00	8,54	8,61	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-182/PR	182S0030EPR	Eixo Principal	8,61	16,70	8,69	16,76	8,61	16,69	8,09	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-182/PR	182P0035EPR	Eixo Principal	16,70	17,91	16,76	17,97	16,70	17,89	1,21	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-182/PR	182S0050EPR	Eixo Principal	17,91	30,51	17,97	30,53	17,91	30,44	12,60	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-182/PR	182P0055EPR	Eixo Principal	30,51	32,48	30,53	32,49	30,51	32,49	1,97	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-182/PR	182C0070FPR	Eixo Principal	32,48	38,38	32,49	38,38	32,48	38,69	5,90	PAV	NÃO CONCEDIDA

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
PR-182/PR	A5	Ponte	-	-	-	-	0,00	0,48	0,44	OUT	-
PR-272/PR	272S0471PRC	Eixo Principal	505,81	509,69	505,82	509,70	505,81	509,67	3,88	OUT	NÃO CONCEDIDA
PR-272/PR	272S0473PRC	Eixo Principal	509,69	521,90	509,70	521,92	509,69	521,91	12,21	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323E0190EPR	Eixo Principal	145,97	152,81	145,91	152,75	145,97	152,77	6,84	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323D0205EPR	Eixo Principal	152,81	153,58	152,75	153,52	152,81	153,59	0,77	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0210EPR	Eixo Principal	153,58	164,45	153,52	164,40	153,58	164,44	10,87	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0213EPR	Eixo Principal	164,45	174,64	164,40	174,59	164,45	174,63	10,19	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0230EPR	Eixo Principal	174,64	182,16	174,59	182,12	174,64	182,16	7,52	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0251EPR	Eixo Principal	182,16	190,64	182,12	190,60	182,16	190,62	8,48	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0260EPR	Eixo Principal	190,64	202,13	190,60	202,10	190,64	202,12	11,49	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0270EPR	Eixo Principal	202,13	215,47	202,10	215,45	202,13	215,84	13,34	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0290EPR	Eixo Principal	215,47	216,69	215,45	216,67	215,47	216,69	1,22	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0291EPR	Eixo Principal	216,69	219,46	216,67	219,44	216,69	219,44	2,77	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0292EPR	Eixo Principal	219,46	223,02	219,44	223,00	219,46	223,79	3,56	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0293EPR	Eixo Principal	223,02	227,70	223,00	227,69	223,02	227,70	4,68	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0295EPR	Eixo Principal	227,70	237,34	227,69	237,33	227,70	237,53	9,64	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0297EPR	Eixo Principal	237,34	246,15	237,33	246,15	237,34	246,15	8,81	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0310EPR	Eixo Principal	246,15	248,58	246,15	248,58	246,15	248,57	2,43	PAV	NÃO CONCEDIDA

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
PR-323/PR	323S0315EPR	Eixo Principal	248,58	250,35	248,58	250,35	248,58	250,35	1,77	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0320EPR	Eixo Principal	250,35	266,31	250,35	266,32	250,35	266,30	15,96	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0330EPR	Eixo Principal	266,31	270,21	266,32	270,22	266,31	270,20	3,90	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0332EPR	Eixo Principal	270,21	271,26	270,22	271,27	270,21	271,25	1,05	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0333EPR	Eixo Principal	271,26	274,06	271,27	274,07	271,26	274,06	2,80	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0334EPR	Eixo Principal	274,06	275,86	274,07	275,87	274,06	275,85	1,80	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0335EPR	Eixo Principal	275,86	282,23	275,87	282,25	275,86	282,24	6,37	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0336EPR	Eixo Principal	282,23	287,97	282,25	287,99	282,23	287,95	5,74	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0343EPR	Eixo Principal	287,97	294,92	287,99	294,95	287,97	294,93	6,95	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323E0347EPR	Eixo Principal	294,92	295,25	294,95	295,28	294,92	294,23	0,33	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323D0350EPR	Eixo Principal	295,25	298,15	295,28	298,18	295,25	298,18	2,90	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323D0370EPR	Eixo Principal	298,15	300,45	298,18	300,48	298,15	300,42	2,30	DUP	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0391EPR	Eixo Principal	300,45	303,45	300,48	303,48	300,45	303,45	3,00	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0393EPR	Eixo Principal	303,45	315,77	303,48	315,81	303,45	315,77	12,32	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0400EPR	Eixo Principal	315,77	321,55	315,81	321,59	315,77	321,54	5,78	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0410EPR	Eixo Principal	321,55	322,61	321,59	322,65	321,55	322,61	1,06	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0420EPR	Eixo Principal	322,61	326,65	322,65	326,69	322,61	326,65	4,04	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0430EPR	Eixo Principal	326,65	327,00	326,69	327,05	326,65	327,00	0,35	PAV	NÃO CONCEDIDA

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
PR-323/PR	323S0435EPR	Eixo Principal	327,00	336,39	327,05	336,44	327,00	336,38	9,39	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-323/PR	323S0440EPR	Eixo Principal	336,39	349,75	336,44	349,81	336,39	349,74	13,36	PAV	NÃO CONCEDIDA
PR-444/PR	444D0015EPR	Eixo Principal	7,84	24,06	7,83	24,03	7,84	24,06	16,22	DUP	VIAPAR
PR-444/PR	444D0020EPR	Eixo Principal	24,06	27,35	24,03	27,32	24,06	27,35	3,29	DUP	VIAPAR
PR-444/PR	444D0031EPR	Eixo Principal	27,35	33,08	27,32	33,04	27,35	33,06	5,73	DUP	VIAPAR
PR-444/PR	444D0033EPR	Eixo Principal	33,08	38,78	33,04	38,73	33,08	38,75	5,70	DUP	VIAPAR
PR-444/PR	444D0005EPR	Eixo Principal	0,00	5,20	0,00	5,27	0,00	5,15	5,20	DUP	VIAPAR
PR-444/PR	444D0010EPR	Eixo Principal	5,20	7,84	5,27	7,98	5,20	7,82	2,64	DUP	VIAPAR
PR-897/PR	897E0010EPR	Eixo Principal	0,00	3,94	190,17	194,12	0,00	3,94	3,94	OUT	VIAPAR
PR-897/PR	897D0020EPR	Eixo Principal	3,94	7,47	194,12	197,66	3,94	7,45	3,53	OUT	VIAPAR
BR-369/PR	369BPR0543	Eixo Principal	88,20	89,40	87,73	88,93	88,20	89,59	1,20	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0545	Eixo Principal	89,40	91,00	88,93	90,53	89,40	91,01	1,60	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0550	Eixo Principal	91,00	101,50	90,53	101,03	91,00	101,48	10,50	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0565	Eixo Principal	101,50	107,00	101,03	106,53	101,50	107,06	5,50	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0570	Eixo Principal	107,00	110,30	106,53	109,83	107,00	110,34	3,30	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0575	Eixo Principal	110,30	125,90	109,83	125,43	110,30	125,94	15,60	PAV	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0580	Eixo Principal	125,90	130,10	125,43	129,63	125,90	130,09	4,20	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0590	Eixo Principal	130,10	133,60	129,63	133,13	130,10	133,35	3,50	DUP	ECONORTE

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	SNV		MARCO		PROJETO		EXT. (KM)	SITUAÇÃO	CONCESSÃO
			KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL	KM INICIAL	KM FINAL			
BR-369/PR	369BPR0615	Eixo Principal	143,10	147,90	142,63	147,43	143,10	147,74	4,80	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0620	Eixo Principal	147,90	157,90	147,43	157,43	147,90	158,09	10,00	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0630	Eixo Principal	157,90	160,10	157,43	159,63	157,90	160,12	2,20	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0650	Eixo Principal	160,10	167,70	159,63	167,23	160,10	167,37	7,60	DUP	ECONORTE
BR-369/PR	369BPR0670	Eixo Principal	178,70	182,70	178,23	182,23	178,70	182,67	4,00	DUP	VIAPAR
PR-862/PR	862E0010EPR	Eixo Principal	0,00	4,24	0,08	4,35	0,00	4,26	4,24	DUP	ECONORTE
PR-862/PR	862D0020EPR	Eixo Principal	4,24	12,64	4,35	12,81	4,24	12,62	8,40	DUP	ECONORTE
PR-986/PR	986D0010EPR	Eixo Principal	0,00	9,90	0,01	9,92	0,00	10,11	9,90	OUT	VIAPAR

Fonte: EPL, 2021.

7.1.5 Lote 5

O Sistema Rodoviário, objeto da Concessão do Lote 5, apresenta uma extensão inicial total de 430,12 km, incluindo elementos integrantes da faixa de domínio, acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão, compreendendo as seguintes rodovias e trechos, a saber:

- i. **Rodovia:** BR-158/PR;
Extensão: 20,78 km;
Início: Entr. PR-317 / 465 (Peabiru);
Final: Entr. BR-272 (B) (PLAN) / 369 (A) (Plan);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples e dupla.

- ii. **Rodovia** BR-163/PR;
Extensão: 154,90 km;
Início: Entr. BR-277 (P/ Cascavel);
Final: Divisa PR/MS (Fim da Ponte S/ Rio Paraná);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples e dupla.

- iii. **Rodovia:** BR-369/PR;
Extensão: 174,80 km;
Início: Entr. BR-158 (A) / 272 (B) (Anel Viário Campo Mourão);
Final: ENTR BR-277/467 (Cascavel - Trevo Das Cataratas);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples.

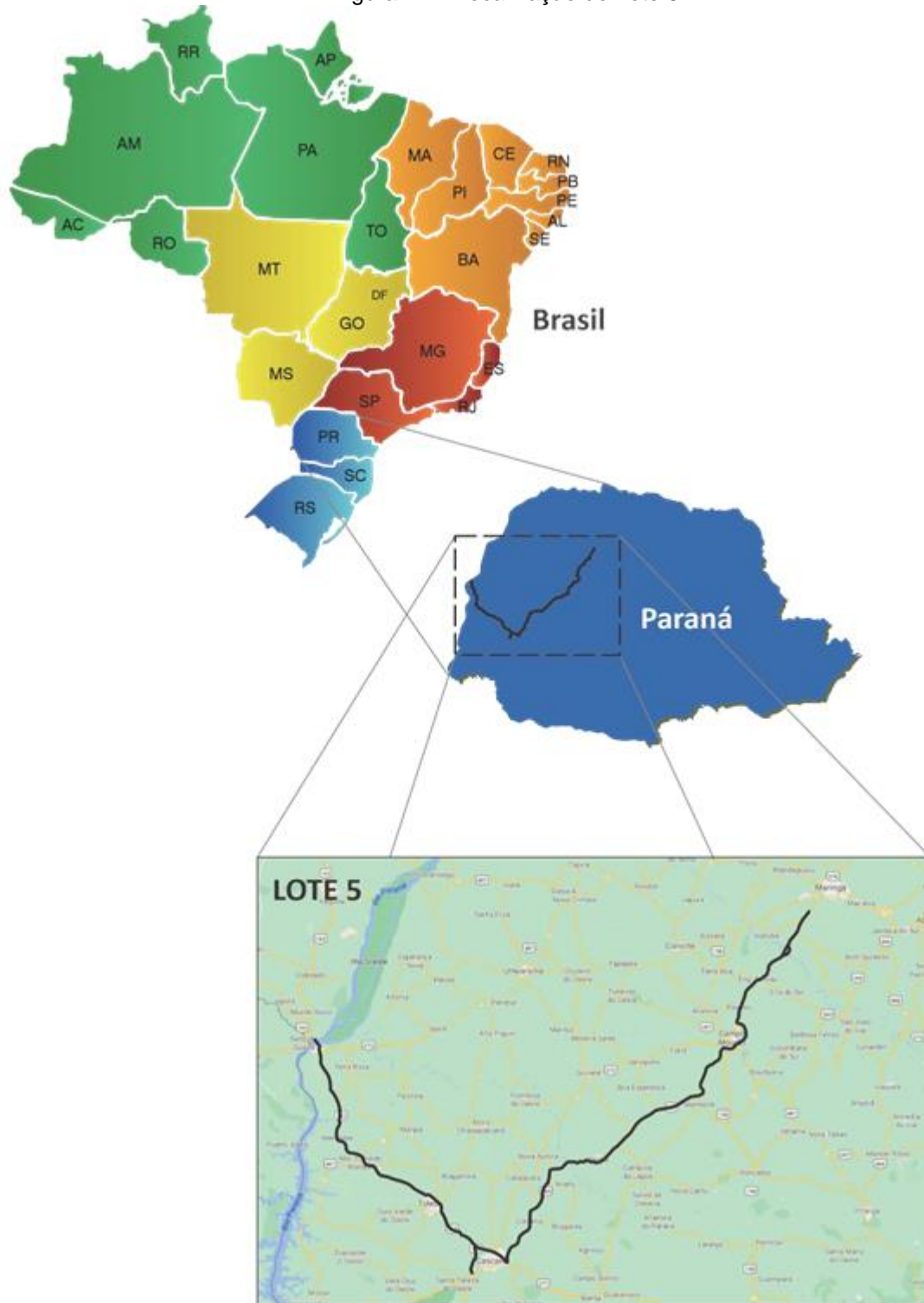
- iv. **Rodovia:** BR-467/PR;
Extensão: 16,1 km;
Início: Entr. BR-163 (B);
Final: Entr. BR-277 / 369 (Cascavel - Trevo Das Cataratas);
Tipo de pista: Pavimentada em pista dupla.

- v. **Rodovia PR-317;**
Extensão: 63,40 km;
Início: Acesso a Floriano;
Final: Entr. PR-465 / BR-158 (A) (Peabiru);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples e dupla.

Com a construção do Contorno de Guaíra, com extensão prevista de 3,71 km, será devolvido à municipalidade o segmento urbano correspondente à cidade de Guaíra e integrante do SNV 163BPR0130, com extensão de 3,90 km. Desta forma, a extensão do lote ao final será de 429,93 km. A Construção do Contorno de Guaíra vai ser executada por meio do convênio com Itaipu Binacional.

A Figura 11 apresenta um croqui de localização do Lote 5 e o apresenta as informações referentes às rodovias, as indicações SNV/SER dos trechos, bem como o tipo, o local de início e fim, a quilometragem inicial e final e a extensão do mesmo.

Figura 11 – Localização do Lote 5



Fonte: EPL, 2021.

Quadro 6 – Informações referentes ao Lote 5.

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-158/PR	158S0100PRC	Eixo Principal	ENTR PR-317/465 (PEABIRU)	AC. PEABIRU (AV. VILA RICA)	200,8	203,86	3,06
BR-158/PR	158S0110PRC	Eixo Principal	AC. PEABIRU (AV. VILA RICA)	INÍCIO PISTA DUPLA	203,86	206,34	2,48
BR-158/PR	158D0115PRC	Eixo Principal	INÍCIO PISTA DUPLA	ENTR BR-272(A) (ANEL VIARIO CAMPO MOURAO)	206,34	212,02	5,68
BR-158/PR	158S0120PRC	Eixo Principal	ENTR BR-272(A) (ANEL VIARIO CAMPO MOURAO)	ENTR BR-272(B)(PLAN) / 369(A)(PLAN)	212,02	221,58	9,56
BR-369/PR	369BPR0775	Eixo Principal	ENTR BR-158(A)/272(B) (ANEL VIÁRIO CAMPO MOURÃO)	ENTR BR-487	332,6	337,9	5,3
BR-369/PR	369BPR0780	Eixo Principal	ENTR BR-487	ENTR BR-158(B) (ACESSO SUDOESTE CAMPO MOURÃO)	337,9	340,3	2,4
BR-369/PR	369BPR0785	Eixo Principal	ENTR BR-158(B) (ACESSO SUDOESTE CAMPO MOURÃO)	ACESSO OESTE CAMPO MOURÃO	340,3	343,7	3,4
BR-369/PR	369BPR0790	Eixo Principal	ACESSO OESTE CAMPO MOURÃO	ENTR PR-471 (P/MAMBORÉ)	343,7	370,2	26,5
BR-369/PR	369BPR0795	Eixo Principal	ENTR PR-471 (P/MAMBORÉ)	ENTR PR-468	370,2	394,2	24
BR-369/PR	369BPR0800	Eixo Principal	ENTR PR-468	ENTR PR-239(A)	394,2	417,9	23,7
BR-369/PR	369BPR0805	Eixo Principal	ENTR PR-239(A)	UBIRATÃ	417,9	430,1	12,2
BR-369/PR	369BPR0810	Eixo Principal	UBIRATÃ	ENTR PR-239(B)	430,1	455,9	25,8
BR-369/PR	369BPR0830	Eixo Principal	ENTR PR-239(B)	ENTR PR-574 (P/CAFELÂNDIA)	455,9	472,7	16,8
BR-369/PR	369BPR0850	Eixo Principal	ENTR PR-574 (P/CAFELÂNDIA)	ENTR PR-573 (CORBÉLIA)	472,7	483,4	10,7
BR-369/PR	369BPR0870a	Eixo Principal	ENTR PR-573 (CORBÉLIA)	PERÍMETRO URBANO CASCAVEL	483,4	501,6	18,2

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-369/PR	369BPR0870b	Eixo Principal	PERÍMETRO URBANO CASCAVEL	ENTR BR-277/467 (CASCAVEL - TREVO DAS CATARATAS)	501,6	507,4	5,8
PR-317/PR	317D0150EPR	Eixo Principal	ACESSO A FLORIANO	ENTR. PR-551 (P/ IVATUBA)	114,66	121,7	7,04
PR-317/PR	317D0170EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-551 (P/ IVATUBA)	AC. I FLORESTA (P/ ITAMBE)	121,7	125,44	3,74
PR-317/PR	317D0175EPR	Eixo Principal	AC. I FLORESTA (P/ ITAMBE)	AC. II FLORESTA	125,44	126,45	1,01
PR-317/PR	317D0180EPR	Eixo Principal	AC. II FLORESTA	FINAL PISTA DUPLA	126,45	129,91	3,46
PR-317/PR	317O0190EPR	Eixo Principal	FINAL PISTA DUPLA	RIO IVAÍ	129,91	134,17	4,26
PR-317/PR	317V0210EPR	Eixo Principal	RIO IVAÍ	VARIANTE RIO IVAÍ	0	8,79	8,79
PR-317/PR	317O0210EPR	Eixo Principal	RIO IVAÍ	INÍCIO DA PISTA DUPLA	134,17	139,84	5,67
PR-317/PR	317D0215EPR	Eixo Principal	INICIO DA PISTA DUPLA	ENTR. PR-082(A) (ENG. BELTRAO)	139,84	155,82	15,98
PR-317/PR	317D0220EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-082 (A) (ENG. BELTRAO)	ENTR. PR-082 (B) (ENG. BELTRAO)	155,82	158,4	2,58
PR-317/PR	317D0230EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-082 (B) (ENG. BELTRAO)	FINAL PISTA DUPLA	158,4	169,19	10,79
PR-317/PR	317S0235EPR	Eixo Principal	FINAL PISTA DUPLA	ENTR. PR-465 BR-158(A) (PEABIRU)	169,19	169,41	0,22
BR-163/PR	163BPR0095	Eixo Principal	ENTR. BR-277 (P/CASCAVEL)	ENTR. BR-467(A) (P/CASCAVEL)	197,6	212,2	14,6
BR-163/PR	163BPR0100	Eixo Principal	ENTR. BR-467(A) (P/CASCAVEL)	ENTR. PR-317(A)/585 (TOLEDO)	212,2	236,2	24
BR-163/PR	163BPR0105	Eixo Principal	ENTR. PR-317(A)/585 (TOLEDO)	ENTR. PR-182/317(B) (TOLEDO)	236,2	241,7	5,5
BR-163/PR	163BPR0110a	Eixo Principal	ENTR. PR-182/317(B) (TOLEDO)	ENTR. PR-239 (QUATRO PONTES)	241,7	248,4	6,7

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-163/PR	163BPR0110b	Eixo Principal	ENTR. PR-182/317(B) (TOLEDO)	ENTR. PR-239 (QUATRO PONTES)	248,4	266,6	18,2
BR-163/PR	163BPR0110c	Eixo Principal	ENTR. PR-182/317(B) (TOLEDO)	ENTR. PR-239 (QUATRO PONTES)	266,6	276,8	10,2
BR-163/PR	163BPR0115	Eixo Principal	ENTR. PR-239 (QUATRO PONTES)	ENTR. BR-467(B) (P/MARECHAL CÂNDIDO RONDON)	276,8	280,6	3,8
BR-163/PR	163BPR0120	Eixo Principal	ENTR. BR-467(B) (P/MARECHAL CÂNDIDO RONDON)	ENTR. PR-491(P/NOVA SANTA ROSA)	280,6	285,5	4,9
BR-163/PR	163BPR0122a	Eixo Principal	ENTR. PR-491(P/NOVA SANTA ROSA)	ACESSO COMUNIDADE RURAL MARACAJÚ DOS GAÚCHOS (P/TERRA ROXA)	285,5	301,9	16,4
BR-163/PR	163BPR0122b	Eixo Principal	ENTR. PR-491(P/NOVA SANTA ROSA)	ACESSO COMUNIDADE RURAL MARACAJÚ DOS GAÚCHOS (P/TERRA ROXA)	301,9	315,2	13,3
BR-163/PR	163BPR0122c	Eixo Principal	ENTR. PR-491(P/NOVA SANTA ROSA)	ACESSO COMUNIDADE RURAL MARACAJÚ DOS GAÚCHOS (P/TERRA ROXA)	315,2	332	16,8
BR-163/PR	163BPR0125	Eixo Principal	ACESSO COMUNIDADE RURAL MARACAJÚ DOS GAÚCHOS (P/TERRA ROXA)	ENTR. BR-272(A)(ACESSO P/GUAÍRA)	332	343,9	11,9
BR-163/PR	163BPR0130 (*)	Eixo Principal	ENTR BR-272(B)	ENTR AV ALM TAMANDARÉ (FIM PERÍMETRO URBANO DE GUAÍRA)	344,8	348,7	3,9
BR-163/PR	163BPR0135	Eixo Principal	ENTR AV ALM TAMANDARÉ (FIM DO PERÍMETRO URBANO DE GUAÍRA)	INÍCIO DA PONTE AYRTON SENNA	348,7	349,8	1,1
BR-163/PR	163BPR0140	Eixo Principal	INÍCIO DA PONTE AYRTON SENNA	DIV PR/MS (FIM DA PONTE S/ RIO PARANÁ)	349,8	353,4	3,6
BR-467/PR	467BPR0060a	Eixo Principal	ENTR. BR-163(B)	ENTR. PR-486/BR-467 (CASCAVEL) (AV. BARÃO DO RIO BRANCO)	102,1	108,7	6,6
BR-467/PR	467BPR0060b	Eixo Principal	ENTR. BR-163(B)	ENTR. PR-486/BR-467 (CASCAVEL) (AV. BARÃO DO RIO BRANCO)	108,7	111,7	3,0
BR-467/PR	467BPR0070	Eixo Principal	ENTR. PR-486/BR-467 (CASCAVEL) (AV. BARÃO DO RIO BRANCO)	ENTR. BR-277/369 (CASCAVEL - TREVO DAS CATARATAS)	111,7	118,2	6,5
CONTORNO A CONSTRUIR							

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-163/PR	1000010	Eixo Principal	CONTORNO DE GUAÍRA	CONTORNO DE GUAÍRA	0	3,71	3,71

Fonte: EPL, 2021.

7.1.6 Lote 6

O Sistema Rodoviário, objeto da Concessão do Lote 6, apresenta uma extensão inicial total de 643,48 km, incluindo elementos integrantes da faixa de domínio, acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão, compreendendo as seguintes rodovias e trechos, a saber:

- i. **Rodovia:** BR-163/PR;
Extensão: 73,90 km;
Início: Entr. PR-182 (A) (Realeza);
Final: Entr. BR-277 (P/ Cascavel);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples e dupla

- ii. **Rodovia:** BR-277/PR;
Extensão: 429,60 km;
Início: Entr. BR-373 (A) / PR-452 (Relógio);
Final: Final da Ponte da Amizade (Divisa Brasil / Paraguai);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples e dupla

- iii. **Rodovia:** PR-158;
Extensão: 8,35 km;
Início: Entr. PRC-280 (A) (Pato Branco);
Final: Entr. PRC-280 (B);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples

- iv. **Rodovia:** PR-180;
Extensão: 5,35 km;
Início: Entr. PRC-280 (A) (Pato Branco);
Final: Entr. PRC-280 (B);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples;

- v. **Rodovia:** PR-182;
Extensão: 69,40 km;
Início: Entr. BR-163 (D) (Marmelândia);
Final: Entr. PR-483 (Jacutinga);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples.

- vi. **Rodovia:** PR-280;
Extensão: 30,47 km;
Início: Entr. PRC-158(B) (P/ S. Lourenço de Oeste);
Final: Entr. BR-280 (Marmeleiro);
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples.

- vii. **Rodovia:** PR-280;
Extensão: 26,41 km;
Início: Entr. PR-180/892 (Francisco Beltrão)
Final: Entr. BR-280 (Marmeleiro)
Tipo de pista: Pavimentada em pista simples.

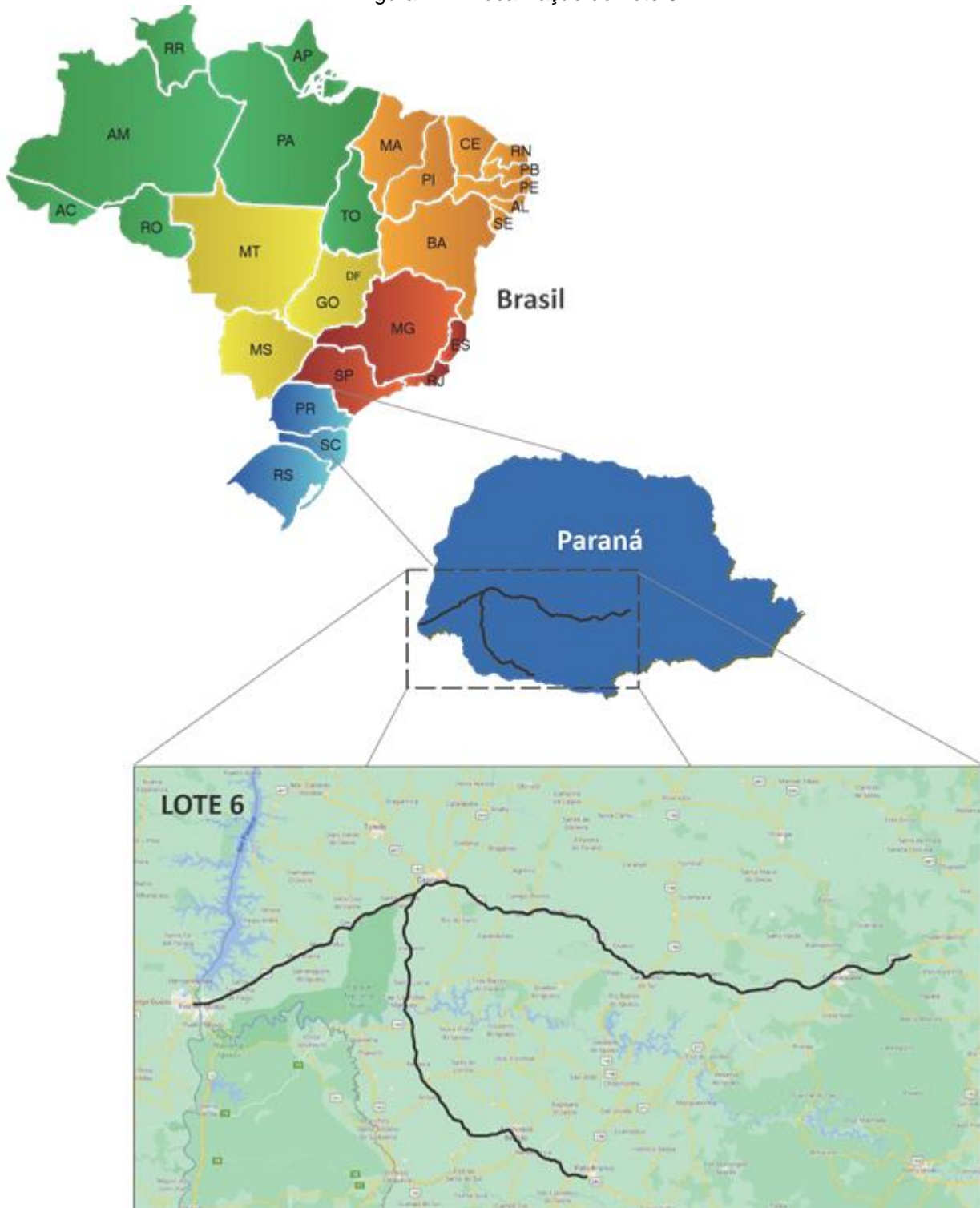
Ainda sobre a extensão do referido lote de Concessão, destaca-se que o mesmo integra o novo acesso à Foz do Iguaçu, bem como a nova ponte binacional, cujo extensão é referenciada no valor de 15,85 km.

O PER, especificará a necessidade de execução de obra rodoviária, denominada Contorno, na região do município de Marmeleiro, PR-180 e PR-280. Como consequência desta melhoria e ampliação de capacidade, haverá a necessidade devolução ao Poder Concedente de extensões rodoviárias detalhadas no Programa de Exploração da Concessão - PER.

Logo, realizadas tais operações, o referido lote completará uma extensão total de 658,19 quilômetros de rodovias federais e estaduais.

A Figura 12 apresenta um croqui de localização do Lote 6 e o apresenta as informações referentes às rodovias, as indicações SNV/SER dos trechos, bem como o tipo, o local de início e fim, a quilometragem inicial e final e a extensão do mesmo.

Figura 12 – Localização do Lote 6



Fonte: EPL, 2021.

Quadro 7 – Informações referentes ao Lote 6.

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-163	163BPR0075	Eixo Principal	ENTR. PR-182(A) (REALEZA)	ENTR. PR-484 (CAPITÃO LEÔNIDAS MARQUES)	123,7	141	17,3
BR-163	163BPR0080	Eixo Principal	ENTR. PR-484 (CAPITÃO LEÔNIDAS MARQUES)	INÍCIO PISTA DUPLA	141	164,2	23,2
BR-163	163BPR0082	Eixo Principal	INÍCIO PISTA DUPLA	FIM PISTA DUPLA (LINDOESTE SUL)	164,2	164,9	0,7
BR-163	163BPR0083	Eixo Principal	FIM PISTA DUPLA (LINDOESTE SUL)	INÍCIO PISTA DUPLA (LINDOESTE NORTE)	164,9	166,9	2
BR-163	163BPR0084	Eixo Principal	INÍCIO PISTA DUPLA (LINDOESTE NORTE)	FIM PISTA DUPLA (LINDOESTE NORTE)	166,9	167,7	0,8
BR-163	163BPR0087	Eixo Principal	FIM PISTA DUPLA (LINDOESTE NORTE)	INÍCIO PISTA DUPLA	167,7	177,7	10
BR-163	163BPR0088	Eixo Principal	INÍCIO PISTA DUPLA	INÍCIO DO CONTORNO DE SANTA MARIA	177,7	180,9	3,2
BR-163	163BPR0089	Eixo Principal	INÍCIO DO CONTORNO DE SANTA MARIA	FIM DO CONTORNO DE SANTA MARIA	180,9	183,1	2,2
BR-163	163BPR0090	Eixo Principal	FIM DO CONTORNO DE SANTA MARIA	ENTR. PR-586 (P/ SANTA TEREZA)	183,1	189,8	6,7
BR-163	163BPR0092	Eixo Principal	ENTR. PR-586 (P/ SANTA TEREZA)	ENTR. BR-277 (P/CASCADEL)	189,8	197,6	7,8
BR-277	277BPR0170	Eixo Principal	ENTR. BR-373(A)/PR-452 (RELÓGIO)	ENTR. PR-364 (ACESSO VILA GUARÁ)	303,8	327,2	23,4
BR-277	277BPR0190	Eixo Principal	ENTR. PR-364 (ACESSO VILA GUARÁ)	ACESSO GUARAPUAVA	327,2	343,9	16,7
BR-277	277BPR0205	Eixo Principal	ACESSO GUARAPUAVA	ENTR. BR-466 (P/GUARAPUAVA)	343,9	349,3	5,4
BR-277	277BPR0210	Eixo Principal	ENTR. BR-466 (P/GUARAPUAVA)	ENTR. PR-170	349,3	355	5,7
BR-277	277BPR0215	Eixo Principal	ENTR. PR-170	ENTR. PR-364	355	373	18

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-277	277BPR0220	Eixo Principal	ENTR. PR-364	ENTR. BR-373(B) (TRÊS PINHEIROS)	373	403,5	30,5
BR-277	277BPR0230	Eixo Principal	ENTR. BR-373(B) (TRÊS PINHEIROS)	ACESSO CANTAGALO	403,5	426	22,5
BR-277	277BPR0235	Eixo Principal	ACESSO CANTAGALO	ACESSO VIRMOND	426	435	9
BR-277	277BPR0240	Eixo Principal	ACESSO VIRMOND	ENTR. BR-158(A)	435	455,1	20,1
BR-277	277BPR0245	Eixo Principal	ENTR. BR-158(A)	ENTR. BR-158(B) (LARANJEIRAS DO SUL)	455,1	457,9	2,8
BR-277	277BPR0250	Eixo Principal	ENTR. BR-158(B) (LARANJEIRAS DO SUL)	ENTR. PR-473	457,9	480,1	22,2
BR-277	277BPR0270	Eixo Principal	ENTR. PR-473	ACESSO GUARANIAÇU	480,1	521,3	41,2
BR-277	277BPR0280	Eixo Principal	ACESSO GUARANIAÇU	ENTR. PR-471(A) (MATO QUEIMADO)	521,3	531,9	10,6
BR-277	277BPR0285	Eixo Principal	ENTR. PR-471(A) (MATO QUEIMADO)	ENTR. PR-471(B)	531,9	552,1	20,2
BR-277	277BPR0290	Eixo Principal	ENTR. PR-471(B)	ACESSO SÃO JOÃO DO OESTE	552,1	575	22,9
BR-277	277BPR0295	Eixo Principal	ACESSO SÃO JOÃO DO OESTE	ENTR. PR-180	575	583,1	8,1
BR-277	277BPR0300	Eixo Principal	ENTR. PR-180	ENTR. BR-369/467 (CASCAVEL - TREVO DAS CATARATAS)	583,1	586,9	3,8
BR-277	277BPR0305	Eixo Principal	ENTR. BR-369/467 (CASCAVEL - TREVO DAS CATARATAS)	ENTR. BR-163	586,9	597,2	10,3
BR-277	277BPR0310	Eixo Principal	ENTR. BR-163	ENTR. PR-586 (SANTA TEREZA DO OESTE)	597,2	605,1	7,9
BR-277	277BPR0320	Eixo Principal	ENTR. PR-586 (SANTA TEREZA DO OESTE)	ENTR. PR-488 (P/VERA CRUZ DO OESTE)	605,1	634,9	29,8

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-277	277BPR0325	Eixo Principal	ENTR. PR-488 (P/VERA CRUZ DO OESTE)	INÍCIO PERÍMETRO URBANO CÉU AZUL	634,9	638	3,1
BR-277	277BPR0330	Eixo Principal	INÍCIO PERÍMETRO URBANO CÉU AZUL	FIM PERÍMETRO URBANO CÉU AZUL *TRECHO URBANO*	638	640,4	2,4
BR-277	277BPR0335	Eixo Principal	FIM PERÍMETRO URBANO CÉU AZUL	ENTR. PR-590 (P/RAMILÂNDIA)	640,4	652,5	12,1
BR-277	277BPR0340	Eixo Principal	ENTR. PR-590 (P/RAMILÂNDIA)	INÍCIO PERÍMETRO URBANO MATELÂNDIA	652,5	658,6	6,1
BR-277	277BPR0345	Eixo Principal	INÍCIO PERÍMETRO URBANO MATELÂNDIA	FIM PERÍMETRO URBANO MATELÂNDIA *TRECHO URBANO*	658,6	660,5	1,9
BR-277	277BPR0350	Eixo Principal	FIM PERÍMETRO URBANO MATELÂNDIA	INÍCIO PERÍMETRO URBANO MEDIANEIRA	660,5	669,4	8,9
BR-277	277BPR0355	Eixo Principal	INÍCIO PERÍMETRO URBANO MEDIANEIRA	ENTR. PR-495 (MEDIANEIRA) *TRECHO URBANO*	669,4	673,6	4,2
BR-277	277BPR0360	Eixo Principal	ENTR. PR-495 (MEDIANEIRA)	FIM PERÍMETRO URBANO MEDIANEIRA *TRECHO URBANO*	673,6	676,2	2,6
BR-277	277BPR0365	Eixo Principal	FIM PERÍMETRO URBANO MEDIANEIRA	INÍCIO PERÍMETRO URBANO S MIGUEL DO IGUAÇU	676,2	689	12,8
BR-277	277BPR0370	Eixo Principal	INÍCIO PERÍMETRO URBANO S MIGUEL DO IGUAÇU	FIM PERÍMETRO URBANO S MIGUEL DO IGUAÇU *TRECHO URBANO*	689	692,6	3,6
BR-277	277BPR0375	Eixo Principal	FIM PERÍMETRO URBANO S MIGUEL DO IGUAÇU	ENTR. PR-874 (PASSARELA- SANTA TEREZINHA DO ITAIPÚ)	692,6	711,9	19,3
BR-277	277BPR0380	Eixo Principal	ENTR. PR-874 (PASSARELA- SANTA TEREZINHA DO ITAIPÚ)	ACESSO FOZ DO IGUAÇU	711,9	727,6	15,7
BR-277	277BPR0385	Eixo Principal	ACESSO FOZ DO IGUAÇU	FIM PISTA DUPLA	727,6	731,6	4

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
BR-277	277BPR0387	Eixo Principal	FIM PISTA DUPLA	INÍCIO DA PONTE DA AMIZADE/FRONT BRASIL/PARAGUAI	731,6	732,8	1,2
BR-277	277BPR0390	Eixo Principal	INÍCIO DA PONTE DA AMIZADE/FRONT BRASIL/PARAGUAI	FIM DA PONTE DA AMIZADE/FRONT BRASIL/PARAGUAI	732,8	733,4	0,6
PR-158	158S0410PRC	Eixo Principal	ENTR. PRC-280(A) (PATO BRANCO)	AC. NORTE VITORINO	534,8	541,6	6,8
PR-158	158S0415PRC	Eixo Principal	AC. NORTE VITORINO	ENTR. PRC-280(B)	541,6	543,15	1,55
PR-180	180S0410EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-483/892 (FCO. BELTRÃO)	MARMELEIRO (A)	499,87	504,2	4,33
PR-180	180P0415EPR	Eixo Principal	MARMELEIRO (A)	ENTR. PR-180 (MARMELEIRO) (B) (P/ C. ERÊ)	504,2	505,22	1,02
PR-182	182S0390EPR	Eixo Principal	ENTR. BR-163 (D) (MARMELÂNDIA)	AC. I REALEZA	466,75	484,25	17,5
PR-182	182S0400EPR	Eixo Principal	AC. I REALEZA	ENTR. PR-281 (A)	484,25	486,36	2,11
PR-182	182S0430EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-281 (A)	AC. II REALEZA	486,36	487,46	1,1
PR-182	182S0440EPR	Eixo Principal	AC. II REALEZA	ENTR. PR-281 (B)	487,46	491,72	4,26
PR-182	182S0450EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-281 (B)	ENTR. PR-886 (P/ STA. ISABEL DO OESTE)	491,72	502,3	10,58
PR-182	182S0460EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-886 (P/ STA. ISABEL DO OESTE)	ENTR. PR-481 (P/ AMPÉRE)	502,3	504,94	2,64
PR-182	182S0470EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-481 (P/ AMPÉRE)	ENTR. PR-483 (JACUTINGA)	504,94	536,15	31,21

RODOVIA	CÓDIGO SNV / SRE	TIPO DE TRECHO	LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM	KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO (km)
PR-280	280S0212PRC	Eixo Principal	ENTR. PRC-158(B) (P/S. LOURENÇO DE OESTE)	ENTR. ROD. MUNICIPAL AC. BOM SUCESSO DO SUL	224,45	244,85	20,4
PR-280	280S0215PRC	Eixo Principal	ENTR. ROD. MUNICIPAL AC. BOM SUCESSO DO SUL	INÍCIO PISTA DUPLA (RENASCENÇA)	244,85	249,12	4,27
PR-280	280D0220PRC	Eixo Principal	INÍCIO PISTA DUPLA (RENASCENÇA)	ENTR. PR-884 (RENASCENÇA)	249,12	249,45	0,33
PR-280	280D0225PRC	Eixo Principal	ENTR. PR-884 (RENASCENÇA)	FINAL PISTA DUPLA	249,45	249,69	0,24
PR-280	280S0232PRC	Eixo Principal	FINAL PISTA DUPLA	ENTR. PR-180 (MARMELEIRO)	249,69	253,82	4,13
PR-280	280S0235PRC	Eixo Principal	ENTR. PR-180 (MARMELEIRO)	ENTR. BR-280 (MARMELEIRO)	253,82	254,92	1,1
PR-483	483S0010EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-180/892 (FRANCISCO BELTRÃO)	AC. SECUND. FCO. BELTRÃO	0	5,57	5,57
PR-483	483S0020EPR	Eixo Principal	AC. SECUND. FCO. BELTRÃO	ENTR. PR-475 (PLAN)	5,57	9,34	3,77
PR-483	483S0030EPR	Eixo Principal	ENTR. PR-475 (PLAN)	ENTR. PR-182 (JACUTINGA)	9,34	26,41	17,07

Fonte: EPL, 2021.

7.2 Detalhamento das Atividades

7.2.1 Trabalhos Iniciais

Os Trabalhos Iniciais têm por objetivo promover a recuperação emergencial prevista para ser executada nos primeiros 12 meses de Concessão, com vistas à reabilitação funcional das rodovias integrantes de cada lote, e englobam as obras e serviços que a Concessionária deverá executar imediatamente após a data de assunção até o 12º mês do prazo da Concessão.

A cobrança da tarifa de pedágio somente poderá ter início, simultaneamente em todas as praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais, condicionada à aceitação dos trabalhos e autorização de início de cobrança pela ANTT, ressalvado o disposto no Contrato de Concessão.

O programa de Recuperação Emergencial existe, dentro da fase de Trabalhos Iniciais, para que a rodovia esteja em perfeito funcionamento após o primeiro ano de sua concessão, garantindo:

- i. Minimização de problemas emergenciais existentes, que apresentem riscos pessoais e/ou materiais iminentes;
- ii. Solução de problemas emergenciais que afetem qualquer sistema existente;
- iii. Melhoria das condições de conforto ao rolamento;
- iv. Aprimoramento global da apresentação visual da rodovia.

As atividades que compõe os Trabalhos Iniciais serão compostos por:

- i. Limpeza das pistas e acostamentos;
- ii. Correção preliminar do pavimento;
- iii. Tratamento da faixa de domínio e canteiro central;
- iv. Restauração emergencial das obras de arte especiais;
- v. Restauração dos dispositivos de proteção e segurança;
- vi. Restauração preliminar dos dispositivos de sinalização;
- vii. Tratamento dos terraplenos e estruturas de contenção em situação crítica;
- viii. Tratamento preliminar do sistema de drenagem e obras de arte correntes;
- ix. Restauração preliminar das vias marginais, acessos, trevos, entroncamentos e retornos;

- x. Implantação de parte dos dispositivos de segurança previstos pela avaliação do iRAP;
- xi. Reparos nos sistemas elétrico e de iluminação.

7.2.2 Programa de Recuperação

São definidos como trabalhos de Recuperação as obras e serviços que têm por objetivo o restabelecimento das características originalmente existentes nos diversos elementos do Sistema Rodoviário, abrangendo complementações, melhoramentos e atualizações.

Estes trabalhos deverão ser iniciados imediatamente após a conclusão da fase de Trabalhos Iniciais, estendendo-se do início do 2º ano até o final do 5º ano do prazo da Concessão. Os serviços correspondentes à fase de Recuperação estão compreendidos nos grupos, a saber:

- i. Pavimento;
- ii. Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança;
- iii. Obras-de-Arte Especiais (OAEs);
- iv. Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes (OAC);
- v. Terraplenos e Estruturas de Contenção;
- vi. Canteiro Central e Faixa de Domínio, e
- vii. Sistemas Elétricos e de Iluminação.

7.2.3 Programa de Manutenção Periódica e Conservação

Os serviços de manutenção/conservação da rodovia deverão fazer parte de um conjunto de funções e atividades a serem exercidas pela Concessionária, destinadas a proporcionar conforto e segurança aos usuários.

A estrutura dos serviços de manutenção/conservação deverá estar direcionada para os aspectos físicos da rodovia, ou seja, aqueles relacionados às condições das pistas de rolamento, em termos de pavimentação, drenagem, dispositivos de segurança, sinalização horizontal, vertical e aérea, obras de arte especiais e outros, além da faixa de domínio, edificações e áreas operacionais, bem como veículos e equipamentos da Concessionária.

Os serviços de manutenção/conservação da rodovia e instalações da Concessionária abrangerão:

- i. Manutenção/Conservação Rodoviária de Rotina: Conjunto de serviços executados de forma permanente, com programação regular e periódica, relacionados ao reparo e manutenção/conservação rotineira dos elementos componentes das rodovias e de sua faixa de domínio:
 - a. Pavimento;
 - b. Canteiro central e faixa de domínio;
 - c. Obras de arte especiais;
 - d. Dispositivos de proteção e segurança;
 - e. Sinalização
 - f. Terraplenos e estruturas de contenção;
 - g. Sistema de drenagem e obras de arte correntes;
 - h. Iluminação e instalações elétricas.

- ii. Manutenção/Conservação Predial e de Equipamentos: Conjunto de serviços executados de forma permanente, com programação regular e periódica, relacionados ao reparo e manutenção/conservação rotineira das edificações e instalações de apoio da Concessionária, quais sejam:
 - a. Edificações e instalações prediais;
 - b. Sistemas elétricos e eletroeletrônicos;
 - c. Sistemas de comunicação.

- iii. Manutenção/Conservação de Emergência: Conjunto de serviços ou obras necessárias para reparar, repor, reconstruir ou restaurar trechos ou estruturas da rodovia, que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados por algum evento extraordinário, catastrófico, ocasionando a interrupção do trânsito da rodovia.

7.2.4 Programa de Investimentos (Melhorias e Ampliação de Capacidade)

As ampliações são as intervenções necessárias para o aumento da capacidade de trechos das rodovias, compreendendo desde duplicação de trechos em pista simples a construção de faixas adicionais de tráfego.

Já as melhorias são todas as obras realizadas em pontos específicos da rodovia como complemento às obras de ampliações de capacidade, podendo ser, entre outras:

- i. Passarelas para a passagem de pedestres sobre a rodovia e paradas de ônibus;
- ii. Vias marginais à rodovia nas áreas de maior adensamento urbano;
- iii. Vias de acesso para a entrada e saída da rodovia;
- iv. Faixas adicionais em aclives/declives ou em trechos urbanizados;
- v. Interconexões em nível e desnível;
- vi. Implantação de acostamentos;
- vii. Correções de traçado (geometria);
- viii. Pontes e viadutos.

A implantação dessas melhorias pode ocorrer de forma concomitante às obras de duplicação obrigatórias ou durante todo o prazo de Concessão, em prazos a serem definidos e de acordo com os quantitativos previstos no Programa de Exploração Rodoviária (PER).

7.3 Investimentos Previstos

Inicialmente, ao se analisar os dados técnicos textuais resumidos de entrada na modelagem econômico-financeira, apresentados no Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro - Lotes 1 a 6, especialmente quanto aos investimentos (CAPEX) (item 2.2 – pág. 9), observa-se o montante total de R\$ 42.034 milhões (aproximadamente R\$ 42 bilhões) distribuídos no período de 30 anos de Concessão (Quadro 8).

Quadro 8 – Resumo dos investimentos (CAPEX) por Lote.

LOTE	CAPEX (R\$ milhões)
Lote 1	R\$ 6.347
Lote 2	R\$ 8.010
Lote 3	R\$ 7.470
Lote 4	R\$ 7.516
Lote 5	R\$ 4.245
Lote 6	R\$ 8.446
TOTAL	R\$ 42.034

Fonte: Adaptado de EPL, 2021.

Também foram analisadas as planilhas individuais detalhadas do CAPEX, por lote e por ano de concessão, em formato “.xlsx”, denominadas de “Parana IFC_MEF_LoteX_RevY_AP” (onde “X” representa o Lote correspondente e “Y” corresponde à revisão/versão do arquivo), conforme Quadro 9.

Quadro 9 – Detalhe dos investimentos totais (CAPEX) por Lote e por ano de concessão.

Ano	CAPEX (R\$)					
	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
1	R\$ 290.163.836,89	R\$ 346.549.470,10	R\$ 286.267.522,23	R\$ 350.000.192,87	R\$ 205.647.840,34	R\$ 384.542.770,75
2	R\$ 262.918.553,16	R\$ 416.284.648,02	R\$ 438.114.330,79	R\$ 440.844.321,95	R\$ 249.314.708,91	R\$ 407.355.388,00
3	R\$ 730.307.707,07	R\$ 795.439.529,13	R\$ 787.345.835,80	R\$ 1.014.513.122,39	R\$ 572.795.683,12	R\$ 816.445.948,43
4	R\$ 505.434.467,38	R\$ 730.849.594,05	R\$ 999.968.981,92	R\$ 1.008.883.051,81	R\$ 450.287.377,82	R\$ 839.423.578,93
5	R\$ 497.709.337,57	R\$ 817.135.748,09	R\$ 826.880.468,41	R\$ 941.632.781,35	R\$ 450.580.368,87	R\$ 595.113.710,27
6	R\$ 649.242.775,13	R\$ 886.754.052,64	R\$ 793.899.088,83	R\$ 551.899.437,33	R\$ 280.553.279,35	R\$ 746.079.059,18
7	R\$ 561.812.596,19	R\$ 746.651.127,80	R\$ 543.643.290,35	R\$ 242.679.936,24	R\$ 69.681.547,28	R\$ 638.766.673,30
8	R\$ 270.464.676,27	R\$ 402.045.500,57	R\$ 475.749.302,09	R\$ 322.849.972,10	R\$ 104.212.733,96	R\$ 545.234.250,56
9	R\$ 120.921.122,03	R\$ 186.278.505,56	R\$ 118.450.237,86	R\$ 124.386.406,28	R\$ 53.881.621,76	R\$ 418.898.724,79
10	R\$ 155.937.967,33	R\$ 125.118.129,01	R\$ 136.024.994,43	R\$ 131.671.549,66	R\$ 52.207.934,18	R\$ 97.513.264,12
11	R\$ 100.235.049,52	R\$ 218.455.900,89	R\$ 193.938.342,07	R\$ 222.643.110,53	R\$ 71.208.281,66	R\$ 169.619.629,09
12	R\$ 139.448.221,54	R\$ 126.727.579,63	R\$ 73.093.361,84	R\$ 132.211.602,72	R\$ 64.302.991,86	R\$ 137.185.342,04
13	R\$ 82.747.567,41	R\$ 121.413.805,00	R\$ 71.629.243,32	R\$ 66.175.455,27	R\$ 114.443.072,91	R\$ 111.812.360,73
14	R\$ 81.467.198,99	R\$ 75.379.289,02	R\$ 56.786.038,13	R\$ 66.312.565,41	R\$ 105.770.380,27	R\$ 114.056.417,65
15	R\$ 70.153.074,89	R\$ 95.694.700,68	R\$ 44.973.041,18	R\$ 40.647.740,81	R\$ 70.669.083,72	R\$ 166.885.498,15
16	R\$ 131.228.712,72	R\$ 136.168.933,35	R\$ 106.207.399,47	R\$ 108.628.165,32	R\$ 92.376.310,94	R\$ 173.015.841,13
17	R\$ 96.269.819,70	R\$ 120.731.011,59	R\$ 151.121.022,89	R\$ 182.045.064,49	R\$ 31.027.377,11	R\$ 142.661.598,04
18	R\$ 94.641.932,48	R\$ 216.115.831,01	R\$ 197.529.669,87	R\$ 204.909.411,13	R\$ 96.447.433,76	R\$ 155.538.271,64
19	R\$ 227.952.938,59	R\$ 161.939.425,46	R\$ 188.354.211,42	R\$ 216.762.940,44	R\$ 101.479.413,76	R\$ 191.783.059,11
20	R\$ 81.260.539,89	R\$ 176.698.354,51	R\$ 76.050.511,12	R\$ 125.135.374,30	R\$ 79.832.294,81	R\$ 197.113.894,41
21	R\$ 104.470.316,53	R\$ 158.524.909,67	R\$ 112.896.713,55	R\$ 102.506.671,61	R\$ 109.398.366,23	R\$ 220.164.537,06
22	R\$ 83.960.011,29	R\$ 78.340.507,77	R\$ 111.159.704,35	R\$ 123.758.296,95	R\$ 160.616.963,00	R\$ 118.235.695,33
23	R\$ 122.409.392,55	R\$ 152.733.881,01	R\$ 50.599.042,92	R\$ 95.981.277,92	R\$ 94.214.956,26	R\$ 146.364.551,58
24	R\$ 92.206.055,46	R\$ 62.281.575,70	R\$ 73.282.279,27	R\$ 47.695.072,58	R\$ 58.654.424,56	R\$ 98.588.273,04
25	R\$ 72.119.198,45	R\$ 130.335.298,23	R\$ 107.170.400,04	R\$ 125.306.780,39	R\$ 58.183.509,63	R\$ 126.792.203,20
26	R\$ 144.222.310,51	R\$ 155.049.330,84	R\$ 155.531.356,96	R\$ 164.074.485,06	R\$ 61.165.039,34	R\$ 208.034.478,00
27	R\$ 98.294.940,28	R\$ 135.115.552,98	R\$ 142.053.817,06	R\$ 172.910.730,55	R\$ 66.188.620,67	R\$ 155.628.750,83
28	R\$ 97.227.755,85	R\$ 142.444.131,10	R\$ 75.561.183,32	R\$ 123.372.101,36	R\$ 119.385.000,10	R\$ 174.959.306,54
29	R\$ 136.097.528,73	R\$ 100.495.829,83	R\$ 76.638.846,17	R\$ 47.055.223,24	R\$ 164.314.724,27	R\$ 95.057.641,65
30	R\$ 150.020.170,25	R\$ 167.687.078,06	R\$ 165.125.309,83	R\$ 204.178.801,10	R\$ 122.736.754,42	R\$ 244.491.189,45
TOTAL	R\$ 6.251.345.774,63	R\$ 8.185.439.231,30	R\$ 7.636.045.547,52	R\$ 7.701.671.643,14	R\$ 4.331.578.094,86	R\$ 8.637.361.906,99
	R\$ 42.743.442.198,43					

Neste sentido, observa-se uma divergência na ordem de R\$ 700 milhões, entre a diferença dos valores de investimentos (CAPEX) informados e contidos no documento “Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro - Lotes 1 a 6 (item 2.2 – pág. 9) (R\$ 42.034 milhões - Quadro 8) e nas planilhas individuais detalhadas, por lote e por ano de concessão, em formato “.xlsx”, denominadas de “Parana IFC_MEF_LoteX_RevY_AP” (onde “X” representa o Lote correspondente e “Y” corresponde à revisão/versão do arquivo) (R\$ 42.743.442.198,43 - Quadro 9). Sendo assim, faz-se necessário solicitar à ANTT que esclareça este ponto inicial.

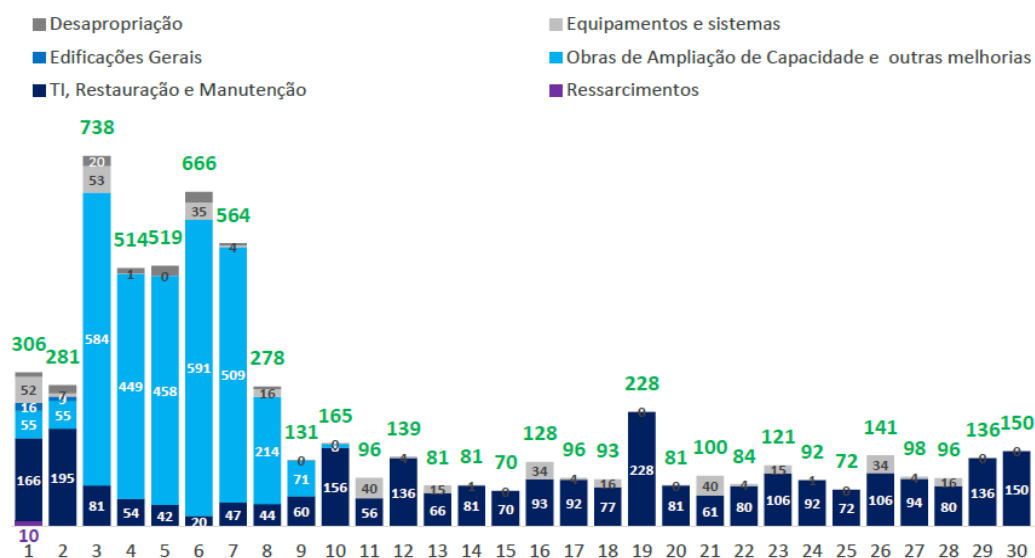
7.4 Adequação Orçamentária

O presente item trata do levantamento amostral dos dados técnicos de entrada na modelagem econômico-financeira, exclusivamente os investimentos propostos (CAPEX), associados ao sistema rodoviário em geral.

Ao se analisar e classificar as informações constantes nas Figura 13 a Figura 18, elaboradas pela EPL (2021) e apresentadas no documento “Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro - Lotes 1 a 6 (item 2.2)” que correspondem a segmentação dos investimentos (CAPEX), observa-se que os investimentos de maior impacto correspondem em: (i) obras de ampliação de capacidade e outras melhorias; e (ii) trabalhos iniciais, restauração e manutenção.

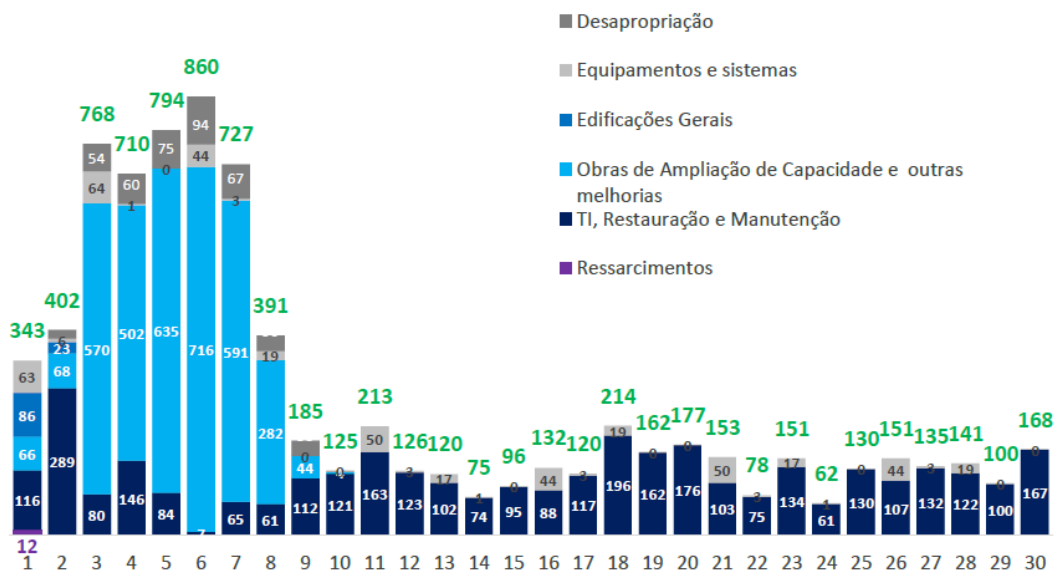
Figura 13 – CAPEX previsto para o Lote 1

Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



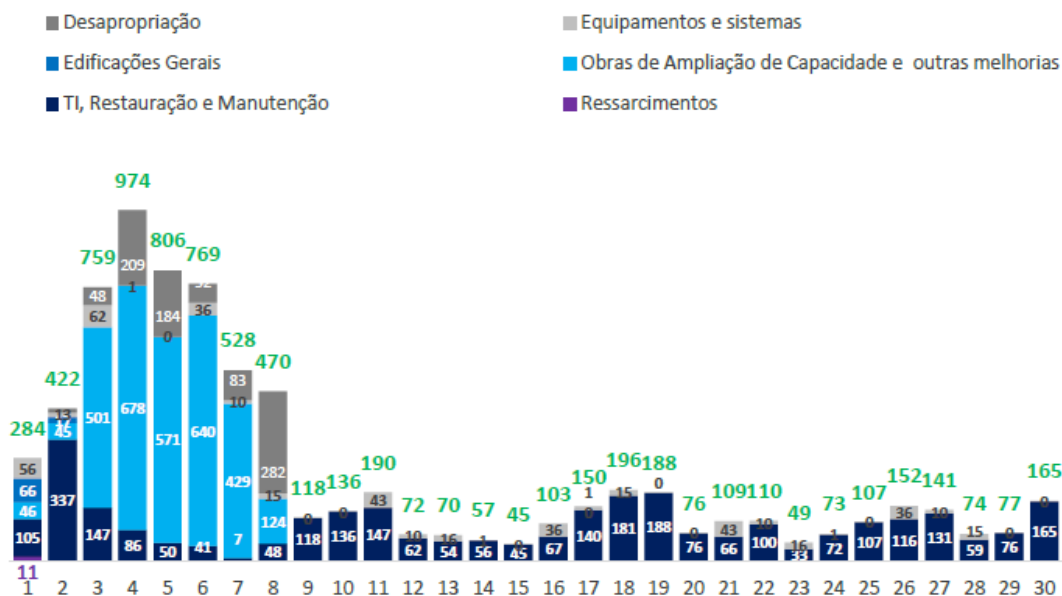
Fonte: EPL, 2021.

Figura 14 – CAPEX previsto para o Lote 2
Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



Fonte: EPL, 2021.

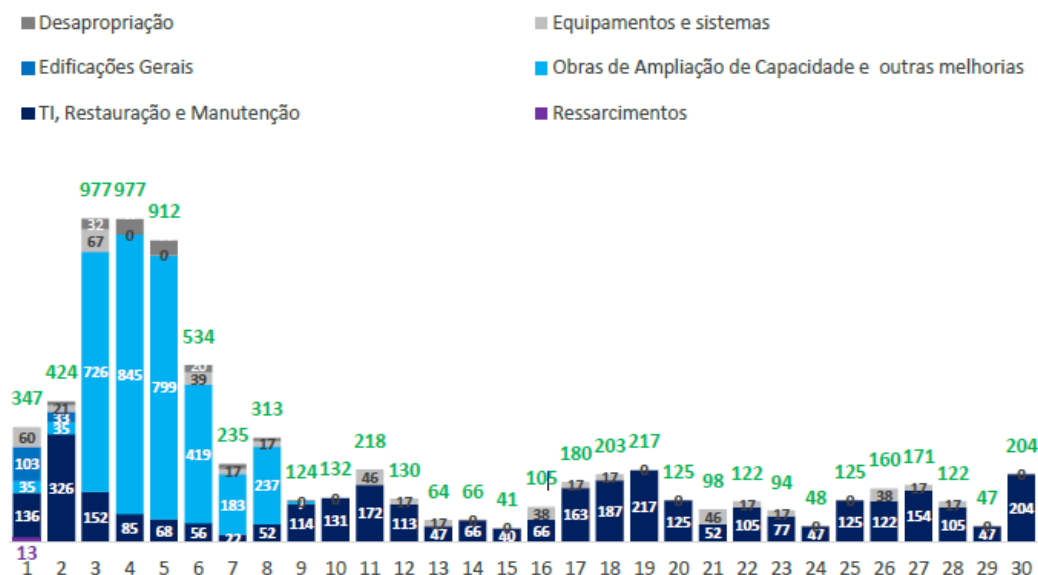
Figura 15 – CAPEX previsto para o Lote 3
Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



Fonte: EPL, 2021.

Figura 16 – CAPEX previsto para o Lote 4

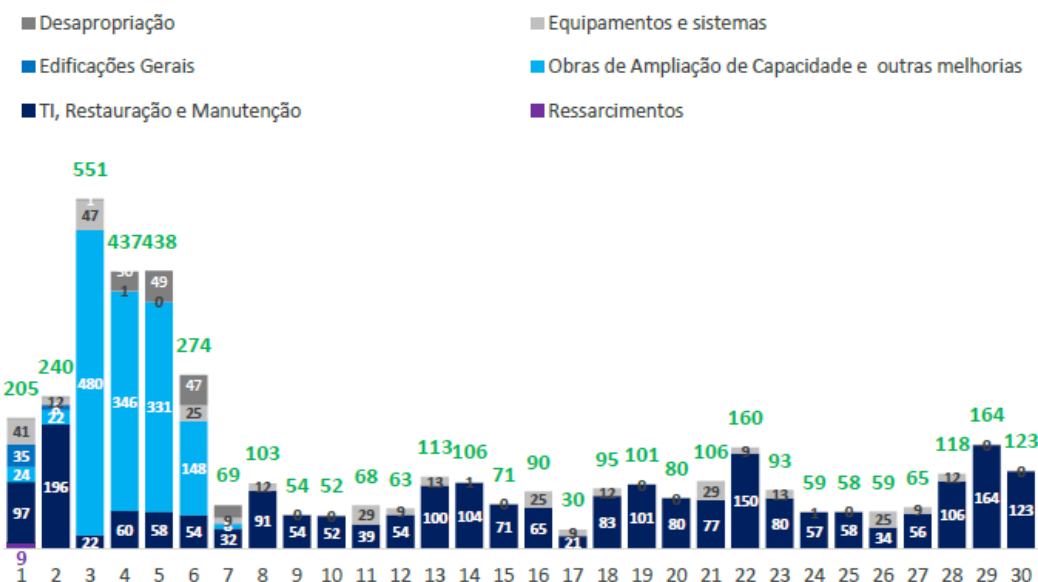
Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



Fonte: EPL, 2021.

Figura 17 – CAPEX previsto para o Lote 5

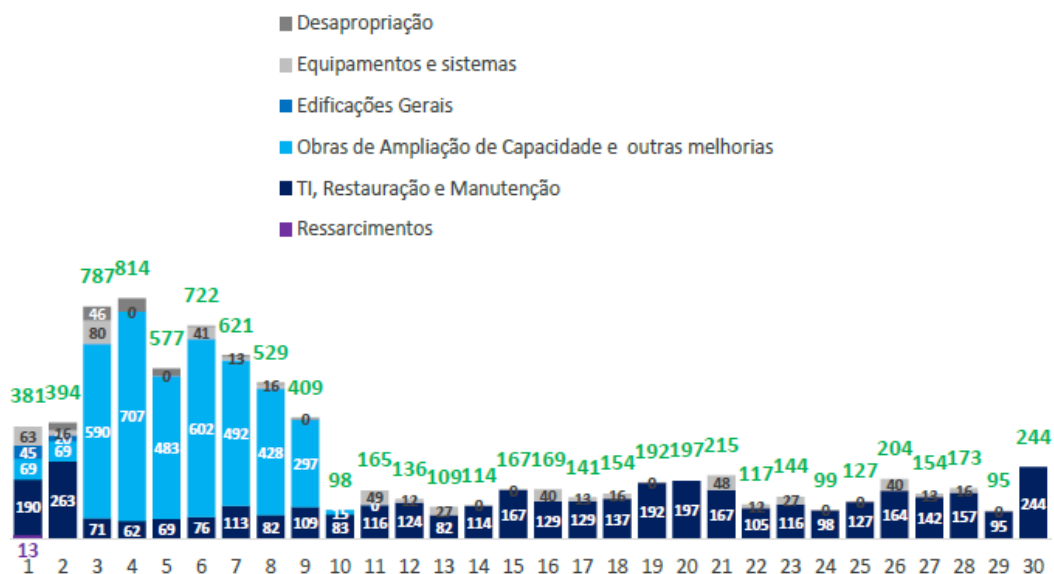
Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



Fonte: EPL, 2021.

Figura 18 – CAPEX previsto para o Lote 6

Gráfico 2: CAPEX (R\$ milhões)



Fonte: EPL, 2021.

De igual forma, compilou-se todas as informações de CAPEX oriundas das planilhas individuais detalhadas, por lote e por ano de concessão, em formato “.xlsx”, denominadas de “Parana IFC_MEF_LoteX_RevY_AP” (onde “X” representa o Lote correspondente e “Y” corresponde à revisão/versão do arquivo), de modo a se analisar os itens que incidem maior impacto dentro dos grupos supramencionados (obras de ampliação de capacidade e outras melhorias; e trabalhos iniciais, restauração e manutenção). O Quadro 10 apresenta os valores e o percentual correspondente a cada atividade prevista como investimento, por lote.

Quadro 10 – Detalhe dos investimentos totais (CAPEX) por Lote de concessão e por tipologia.

ID	CAPEX - TOTAL	Lote 1	%	Lote 2	%	Lote 3	%	Lote 4	%	Lote 5	%	Lote 6	%
1	TI, Restauração e Manutenção	R\$ 2.840.476.646,62	45,44%	R\$ 3.534.484.149,09	43,18%	R\$ 3.043.158.714,84	39,85%	R\$ 3.404.170.279,80	44,20%	R\$ 2.356.235.209,32	54,40%	R\$ 3.943.332.393,46	45,65%
1.1	Trabalhos Iniciais	R\$ 171.851.313,40	2,75%	R\$ 120.646.441,09	1,47%	R\$ 108.656.138,68	1,42%	R\$ 140.915.039,71	1,83%	R\$ 100.597.226,50	2,32%	R\$ 197.048.549,77	2,28%
1.1.1	Pavimento	R\$ 64.265.164,99	1,03%	R\$ 44.340.040,63	0,54%	R\$ 33.069.461,48	0,43%	R\$ 49.113.812,06	0,64%	R\$ 7.508.252,42	0,17%	R\$ 43.180.009,16	0,50%
1.1.2	Demais Serviços	R\$ 95.358.941,82	1,53%	R\$ 67.722.416,27	0,83%	R\$ 67.855.802,02	0,89%	R\$ 81.775.134,35	1,06%	R\$ 85.931.489,83	1,98%	R\$ 139.848.552,76	1,62%
1.1.3	Custos de Engenharia	R\$ 12.227.206,58	0,20%	R\$ 8.583.984,20	0,10%	R\$ 7.730.875,18	0,10%	R\$ 10.026.093,30	0,13%	R\$ 7.157.484,26	0,17%	R\$ 14.019.987,84	0,16%
1.1.3.1	Mobilização e desmobilização, Instalação de canteiro de obras	R\$ 5.682.618,20	0,09%	R\$ 3.989.423,47	0,05%	R\$ 3.592.939,38	0,05%	R\$ 4.659.646,49	0,06%	R\$ 3.326.454,82	0,08%	R\$ 6.515.816,80	0,08%
1.1.3.2	Projeto Executivo	R\$ 3.990.602,67	0,06%	R\$ 2.801.561,42	0,03%	R\$ 2.523.131,59	0,03%	R\$ 3.272.223,66	0,04%	R\$ 2.335.993,56	0,05%	R\$ 4.575.714,05	0,05%
1.1.3.3	Compensação Ambiental - agrupado no item socioambiental	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
1.1.3.4	Certificação (1,5% para obras e 0,1% para projeto)	R\$ 2.553.985,71	0,04%	R\$ 1.792.999,31	0,02%	R\$ 1.614.804,22	0,02%	R\$ 2.094.223,14	0,03%	R\$ 1.495.035,88	0,03%	R\$ 2.928.456,99	0,03%
1.2	Recuperação do Sistema Rodoviário	R\$ 386.362.368,29	6,18%	R\$ 621.106.407,15	7,59%	R\$ 643.322.723,81	8,42%	R\$ 654.135.184,92	8,49%	R\$ 348.636.256,80	8,05%	R\$ 483.052.540,47	5,59%
1.2.1	Pavimento	R\$ 246.887.691,44	3,95%	R\$ 363.128.874,76	4,44%	R\$ 297.127.173,78	3,89%	R\$ 296.071.964,81	3,84%	R\$ 191.627.803,98	4,42%	R\$ 300.322.043,79	3,48%
1.2.2	Paradas de Onibus	R\$ 14.137.562,81	0,23%	R\$ 33.581.114,64	0,41%	R\$ 74.689.780,63	0,98%	R\$ 40.869.481,55	0,53%	R\$ 10.258.432,54	0,24%	R\$ 29.689.572,28	0,34%
1.2.3	Demais Serviços	R\$ 97.847.463,84	1,57%	R\$ 180.204.748,81	2,20%	R\$ 225.733.411,38	2,96%	R\$ 270.652.074,83	3,51%	R\$ 121.944.579,75	2,82%	R\$ 118.671.776,53	1,37%
1.2.4	Custos de Engenharia	R\$ 27.489.650,21	0,44%	R\$ 44.191.668,95	0,54%	R\$ 45.772.358,02	0,60%	R\$ 46.541.663,72	0,60%	R\$ 24.805.440,53	0,57%	R\$ 34.369.147,87	0,40%
1.3	Manutenção	R\$ 2.282.262.964,93	36,51%	R\$ 2.792.731.300,84	34,12%	R\$ 2.291.179.852,34	30,00%	R\$ 2.609.120.055,17	33,88%	R\$ 1.907.001.726,02	44,03%	R\$ 3.263.231.303,22	37,78%
1.3.1	Pavimento	R\$ 2.040.024.006,30	32,63%	R\$ 2.477.254.854,80	30,26%	R\$ 1.955.432.181,24	25,61%	R\$ 2.317.278.061,77	30,09%	R\$ 1.744.980.129,22	40,29%	R\$ 2.973.979.763,01	34,43%
1.3.2	Manutenção programada de OAE	R\$ 79.856.139,46	1,28%	R\$ 116.773.847,45	1,43%	R\$ 172.730.416,14	2,26%	R\$ 106.203.319,59	1,38%	R\$ 26.338.583,41	0,61%	R\$ 57.072.905,79	0,66%
1.3.3	Custos de Engenharia	R\$ 162.382.819,17	2,60%	R\$ 198.702.598,59	2,43%	R\$ 163.017.254,96	2,13%	R\$ 185.638.673,81	2,41%	R\$ 135.683.013,39	3,13%	R\$ 232.178.634,43	2,69%
2.	Obras de Ampliação de Capacidade e outras melhorias	R\$ 2.951.360.383,55	47,21%	R\$ 3.589.821.323,92	43,86%	R\$ 3.134.909.873,62	41,05%	R\$ 3.396.971.428,71	44,11%	R\$ 1.402.569.465,52	32,38%	R\$ 3.875.843.591,28	44,87%
2.1.	Duplicações	R\$ 1.243.954.491,34	19,90%	R\$ 1.153.910.499,48	14,10%	R\$ 977.782.297,36	12,80%	R\$ 1.099.911.609,43	14,28%	R\$ 827.619.919,17	19,11%	R\$ 2.102.087.019,39	24,34%
2.2.	Marginais	R\$ 320.964.503,76	5,13%	R\$ 308.638.275,41	3,77%	R\$ 159.018.414,79	2,08%	R\$ 303.364.731,06	3,94%	R\$ 58.788.790,62	1,36%	R\$ 382.136.438,60	4,42%
2.3.	Interseções Novas e Melhorias	R\$ 479.709.775,33	7,67%	R\$ 741.195.594,79	9,06%	R\$ 562.322.212,18	7,36%	R\$ 750.577.991,86	9,75%	R\$ 258.107.048,71	5,96%	R\$ 510.764.238,54	5,91%
2.3.1	Interseções Novas e Melhorias - Malha sul	R\$ 325.856.275,73	5,21%	R\$ 76.242.230,31	0,93%	R\$ -	0,00%	R\$ 5.150.845,28	0,07%	R\$ 204.248.479,80	4,72%	R\$ 425.311.873,79	4,92%
2.3.2	Interseções Novas e Melhorias - Malha norte	R\$ 92.867.563,43	1,49%	R\$ 652.625.972,01	7,97%	R\$ 562.322.212,18	7,36%	R\$ 743.975.555,75	9,66%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
2.3.3	Retornos em nível	R\$ 60.985.936,17	0,98%	R\$ 12.327.392,46	0,15%	R\$ -	0,00%	R\$ 1.451.590,83	0,02%	R\$ 53.858.568,91	1,24%	R\$ 85.452.364,75	0,99%
2.4.	Acostamentos	R\$ 46.383.274,32	0,74%	R\$ 165.457.101,41	2,02%	R\$ 137.930.553,79	1,81%	R\$ 161.672.199,19	2,10%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
2.5.	Faixas Adicionais (Faixas Adicionais Ascendentes, 3ª e 4ª faixas)	R\$ 318.447.896,07	5,09%	R\$ 203.191.500,58	2,48%	R\$ 19.918.007,14	0,26%	R\$ 113.805.466,80	1,48%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
2.6.	Correção de Traçado	R\$ 24.989.257,49	0,40%	R\$ 25.875.480,75	0,32%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ 3.852.821,13	0,09%	R\$ 52.698.608,15	0,61%
2.7.	Ciclovias	R\$ 24.724.127,46	0,40%	R\$ 36.608.178,84	0,45%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ 13.418.134,29	0,16%
2.8.	IRAP	R\$ 82.637.253,04	1,32%	R\$ 99.555.813,71	1,22%	R\$ 64.129.400,00	0,84%	R\$ 49.350.232,92	0,64%	R\$ 34.122.275,59	0,79%	R\$ 114.111.040,85	1,32%
2.9.	OAE	R\$ 163.378.851,32	2,61%	R\$ 333.978.089,29	4,08%	R\$ 772.788.590,46	10,12%	R\$ 444.197.765,16	5,77%	R\$ 29.514.864,63	0,68%	R\$ 144.663.318,83	1,67%
2.9.1	Alargamento de OAE (obra)	R\$ 2.895.056,06	0,05%	R\$ 31.158.916,34	0,38%	R\$ 55.084.836,57	0,72%	R\$ 18.504.769,17	0,24%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
2.9.2	Implantação de OAE (obra) - Malha norte	R\$ 13.257.165,77	0,21%	R\$ 143.667.461,50	1,76%	R\$ 717.703.753,89	9,40%	R\$ 425.692.996,00	5,53%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
2.9.2	Implantação de OAE (obra) - Malha sul	R\$ 147.226.629,49	2,36%	R\$ 159.151.711,45	1,94%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ 29.514.864,63	0,68%	R\$ 144.663.318,83	1,67%
2.10.	Passarelas	R\$ 23.509.149,35	0,38%	R\$ 95.867.536,27	1,17%	R\$ 54.102.394,40	0,71%	R\$ 98.010.497,01	1,27%	R\$ 19.712.397,24	0,46%	R\$ 95.225.722,75	1,10%
2.11.	Área de Escape	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ 2.274.245,39	0,03%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ 17.553.833,31	0,20%
2.12.	Projetos e Compensação Ambiental	R\$ 222.661.804,08	3,56%	R\$ 258.205.090,56	3,15%	R\$ 224.236.136,60	2,94%	R\$ 246.504.664,26	3,20%	R\$ 100.508.198,35	2,32%	R\$ 278.672.528,95	3,23%
2.12.1	Mobilização e Desmobilização, Instalação de Canteiro de Obras (3,56%)	R\$ 97.141.669,43	1,55%	R\$ 112.648.299,31	1,38%	R\$ 97.828.510,58	1,28%	R\$ 107.543.701,57	1,40%	R\$ 43.849.164,97	1,01%	R\$ 121.577.720,96	1,41%
2.12.2	Projeto Executivo (2,50%)	R\$ 68.217.464,49	1,09%	R\$ 79.106.951,76	0,97%	R\$ 68.699.796,75	0,90%	R\$ 75.522.262,34	0,98%	R\$ 30.792.952,93	0,71%	R\$ 85.377.613,04	0,99%
2.12.3	Compensação Ambiental (0,50%)	R\$ 13.643.492,90	0,22%	R\$ 15.821.390,35	0,19%	R\$ 13.739.959,35	0,18%	R\$ 15.104.452,47	0,20%	R\$ 6.158.590,59	0,14%	R\$ 17.075.522,61	0,20%

ID	CAPEX - TOTAL	Lote 1	%	Lote 2	%	Lote 3	%	Lote 4	%	Lote 5	%	Lote 6	%
2.12.4	Certificação (1,5% para obras e 0,1% para projeto) = 1,60%	R\$ 43.659.177,27	0,70%	R\$ 50.628.449,13	0,62%	R\$ 43.967.869,92	0,58%	R\$ 48.334.247,89	0,63%	R\$ 19.707.489,87	0,45%	R\$ 54.641.672,34	0,63%
2.13	Passivo Ambiental e Social	R\$ -	0,00%	R\$ 167.338.162,83	2,04%	R\$ 160.407.621,51	2,10%	R\$ 129.576.271,02	1,68%	R\$ 70.343.150,08	1,62%	R\$ 164.512.707,61	1,90%
3.	Edificações Gerais	R\$ 25.119.103,07	0,40%	R\$ 112.687.981,83	1,38%	R\$ 85.860.244,97	1,12%	R\$ 140.663.284,74	1,83%	R\$ 44.941.168,29	1,04%	R\$ 67.497.366,82	0,78%
3.1	Implantação de Edificações de Pedágio	R\$ 4.609.530,70	0,07%	R\$ 46.114.274,53	0,56%	R\$ 27.793.906,10	0,36%	R\$ 65.367.647,78	0,85%	R\$ 18.097.735,58	0,42%	R\$ 21.128.810,33	0,24%
3.2	Área de Descanso para Caminhoneiros	R\$ 4.936.105,28	0,08%	R\$ 6.491.441,01	0,08%	R\$ 9.873.126,63	0,13%	R\$ 10.460.561,78	0,14%	R\$ 5.190.919,69	0,12%	R\$ 15.326.800,59	0,18%
3.3	Edificações das BSO - SAU (tipo 1)	R\$ 2.619.806,17	0,04%	R\$ 7.879.641,90	0,10%	R\$ 8.987.356,65	0,12%	R\$ 9.324.293,42	0,12%	R\$ 6.356.519,53	0,15%	R\$ 8.427.403,37	0,10%
3.4	Edificações das BSO (tipo 2)	R\$ 7.432.840,95	0,12%	R\$ 12.992.416,05	0,16%	R\$ 20.075.321,44	0,26%	R\$ 19.302.723,67	0,25%	R\$ 5.313.236,39	0,12%	R\$ 13.502.989,78	0,16%
3.5	Bases para Pesagem Fixa	R\$ 1.666.557,86	0,03%	R\$ 9.783.614,08	0,12%	R\$ 3.055.461,71	0,04%	R\$ 7.131.103,41	0,09%	R\$ 486.789,13	0,01%	R\$ 1.298.408,62	0,02%
3.6	Base de conservação	R\$ -	0,00%	R\$ 12.246.177,96	0,15%	R\$ 4.049.130,63	0,05%	R\$ 12.742.836,69	0,17%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
3.7	Posto Polícia Rodoviária Federal e Receita Federal	R\$ 1.913.567,87	0,03%	R\$ 5.565.341,48	0,07%	R\$ 3.008.195,40	0,04%	R\$ 5.386.022,86	0,07%	R\$ 2.433.945,64	0,06%	R\$ 2.416.380,33	0,03%
3.8	Edificação do CCO/Sede	R\$ 153.472,16	0,00%	R\$ 3.052.162,51	0,04%	R\$ 2.435.589,76	0,03%	R\$ 612.224,80	0,01%	R\$ 3.615.230,09	0,08%	R\$ 162.190,10	0,00%
3.9	Projetos e Compensação Ambiental	R\$ 1.787.222,08	0,03%	R\$ 7.975.980,33	0,10%	R\$ 6.072.701,57	0,08%	R\$ 9.983.079,94	0,13%	R\$ 3.178.469,21	0,07%	R\$ 4.769.344,51	0,06%
3.9.1	Mobilização e Desmobilização, Instalação de Canteiro de Obras (3,56%)	R\$ 830.614,96	0,01%	R\$ 3.706.852,48	0,05%	R\$ 2.822.299,94	0,04%	R\$ 4.639.655,95	0,06%	R\$ 1.477.199,79	0,03%	R\$ 2.216.562,20	0,03%
3.9.2	Projeto Executivo (2,50%)	R\$ 583.297,02	0,01%	R\$ 2.603.126,74	0,03%	R\$ 1.981.952,21	0,03%	R\$ 3.258.185,36	0,04%	R\$ 1.037.359,40	0,02%	R\$ 1.556.574,58	0,02%
3.9.3	Compensação Ambiental (0,50%)	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
3.9.4	Certificação (1,5% para obras e 0,1% para projeto) = 1,60%	R\$ 373.310,10	0,01%	R\$ 1.666.001,11	0,02%	R\$ 1.268.449,41	0,02%	R\$ 2.085.238,63	0,03%	R\$ 663.910,02	0,02%	R\$ 996.207,73	0,01%
3.10	Licenciamento Ambiental	R\$ -	0,00%	R\$ 586.931,98	0,01%	R\$ 509.455,08	0,01%	R\$ 352.790,38	0,00%	R\$ 268.323,04	0,01%	R\$ 465.039,20	0,01%
4.	Equipamentos e sistemas	R\$ 434.389.641,39	6,95%	R\$ 526.330.489,16	6,43%	R\$ 503.689.440,87	6,60%	R\$ 582.118.573,09	7,56%	R\$ 381.020.453,47	8,80%	R\$ 600.058.776,20	6,95%
4.1	Veículos	R\$ 51.780.969,40	0,83%	R\$ 60.634.802,00	0,74%	R\$ 65.180.316,00	0,85%	R\$ 63.851.288,40	0,83%	R\$ 44.873.532,20	1,04%	R\$ 63.393.258,80	0,73%
4.1.1	Veículos Administrativos	R\$ 16.625.653,20	0,27%	R\$ 18.946.935,60	0,23%	R\$ 16.485.097,20	0,22%	R\$ 19.512.153,60	0,25%	R\$ 15.897.531,60	0,37%	R\$ 19.989.067,20	0,23%
4.1.2	Inspeção de Tráfego	R\$ 6.842.744,00	0,11%	R\$ 7.459.472,00	0,09%	R\$ 7.988.096,00	0,10%	R\$ 6.607.800,00	0,09%	R\$ 4.786.984,00	0,11%	R\$ 4.287.728,00	0,05%
4.1.3	Ambulância Tipo C	R\$ 5.285.987,20	0,08%	R\$ 7.674.846,80	0,09%	R\$ 6.353.350,00	0,08%	R\$ 7.014.098,40	0,09%	R\$ 5.946.735,60	0,14%	R\$ 8.589.729,20	0,10%
4.1.4	Ambulância Tipo D	R\$ 2.447.296,80	0,04%	R\$ 1.223.648,40	0,01%	R\$ 4.894.593,60	0,06%	R\$ 2.447.296,80	0,03%	R\$ 1.223.648,40	0,03%	R\$ 3.670.945,20	0,04%
4.1.5	Serviço de Guincho Leve	R\$ 7.810.170,00	0,12%	R\$ 8.851.526,00	0,11%	R\$ 13.016.950,00	0,17%	R\$ 10.413.560,00	0,14%	R\$ 6.508.475,00	0,15%	R\$ 10.413.560,00	0,12%
4.1.6	Serviço de Guincho Pesado	R\$ 9.035.842,40	0,14%	R\$ 10.425.972,00	0,13%	R\$ 11.294.803,00	0,15%	R\$ 11.294.803,00	0,15%	R\$ 6.776.881,80	0,16%	R\$ 11.294.803,00	0,13%
4.1.7	Serviço de Caminhão Irrigadeira (Pipa)	R\$ 1.443.338,00	0,02%	R\$ 2.165.007,00	0,03%	R\$ 2.165.007,00	0,03%	R\$ 2.886.676,00	0,04%	R\$ 1.443.338,00	0,03%	R\$ 2.165.007,00	0,03%
4.1.8	Serviço de Caminhão Munck	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
4.1.9	Serviço de Caminhão Cesto Elevatório	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
4.1.10	Serviço de Apreensão de Animais	R\$ 1.384.962,80	0,02%	R\$ 2.077.444,20	0,03%	R\$ 2.077.444,20	0,03%	R\$ 2.769.925,60	0,04%	R\$ 1.384.962,80	0,03%	R\$ 2.077.444,20	0,02%
4.1.11	Serviço de Atendimento de Incidentes	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%	R\$ -	0,00%
4.1.12	Outros Veículos	R\$ 904.975,00	0,01%	R\$ 1.809.950,00	0,02%	R\$ 904.975,00	0,01%	R\$ 904.975,00	0,01%	R\$ 904.975,00	0,02%	R\$ 904.975,00	0,01%
4.2	Equipamentos e sistemas	R\$ 382.608.671,99	6,12%	R\$ 465.695.687,16	5,69%	R\$ 438.509.124,87	5,74%	R\$ 518.267.284,69	6,73%	R\$ 336.146.921,27	7,76%	R\$ 536.665.517,40	6,21%
4.2.1	Sistema de monitoramento de tráfego	R\$ 93.711.988,11	1,50%	R\$ 107.233.898,81	1,31%	R\$ 110.536.777,11	1,45%	R\$ 119.377.574,40	1,55%	R\$ 86.068.576,56	1,99%	R\$ 120.081.649,83	1,39%
4.2.2	Sistema de fiscalização de tráfego	R\$ 59.242.902,82	0,95%	R\$ 80.100.019,24	0,98%	R\$ 60.076.042,97	0,79%	R\$ 76.206.345,77	0,99%	R\$ 43.610.665,05	1,01%	R\$ 69.826.263,86	0,81%
4.2.3	Sistema de telecomunicações e dados	R\$ 33.373.220,55	0,53%	R\$ 40.431.048,87	0,49%	R\$ 41.548.428,40	0,54%	R\$ 44.605.012,11	0,58%	R\$ 30.632.793,80	0,71%	R\$ 47.142.734,35	0,55%
4.2.4	Sistema de rádio comunicação	R\$ 27.765.101,72	0,44%	R\$ 33.241.753,90	0,41%	R\$ 33.060.196,71	0,43%	R\$ 35.945.102,84	0,47%	R\$ 25.763.218,66	0,59%	R\$ 36.752.700,40	0,43%
4.2.5	Sistema de comunicação com usuários	R\$ 27.669.649,26	0,44%	R\$ 26.193.109,68	0,32%	R\$ 29.090.809,68	0,38%	R\$ 24.435.409,68	0,32%	R\$ 22.155.409,68	0,51%	R\$ 30.793.130,52	0,36%
4.2.6	Sistema de monitoramento ambiental	R\$ 1.679.280,00	0,03%	R\$ 5.037.840,00	0,06%	R\$ 1.679.280,00	0,02%	R\$ 5.037.840,00	0,07%	R\$ 5.037.840,00	0,12%	R\$ 1.679.280,00	0,02%
4.2.7	Sistema de iluminação	R\$ 15.467.418,90	0,25%	R\$ 16.994.482,14	0,21%	R\$ 12.717.130,78	0,17%	R\$ 5.549.379,30	0,07%	R\$ 8.922.299,91	0,21%	R\$ 37.515.378,36	0,43%
4.2.8	Sistemas ti	R\$ 6.605.812,30	0,11%	R\$ 7.030.242,22	0,09%	R\$ 6.605.812,30	0,09%	R\$ 6.605.812,30	0,09%	R\$ 6.605.812,30	0,15%	R\$ 6.605.812,30	0,08%
4.2.9	Sistema de controle de acesso	R\$ 700.110,00	0,01%	R\$ 1.017.390,00	0,01%	R\$ 801.060,00	0,01%	R\$ 871.860,00	0,01%	R\$ 554.580,00	0,01%	R\$ 1.008.210,00	0,01%
4.2.10	Mobiliário	R\$ 331.200,00	0,01%	R\$ 349.200,00	0,00%	R\$ 331.200,00	0,00%	R\$ 331.200,00	0,00%	R\$ 331.200,00	0,01%	R\$ 331.200,00	0,00%

ID	CAPEX - TOTAL	Lote 1	%	Lote 2	%	Lote 3	%	Lote 4	%	Lote 5	%	Lote 6	%
4.2.11	Sistema de arrecadação	R\$ 116.061.988,33	1,86%	R\$ 148.066.702,30	1,81%	R\$ 142.062.386,93	1,86%	R\$ 199.301.748,29	2,59%	R\$ 106.464.525,32	2,46%	R\$ 184.929.157,78	2,14%
5.	Desapropriação	R\$ -	0,00%	R\$ 422.115.287,30	5,16%	R\$ 868.427.273,22	11,37%	R\$ 177.748.076,80	2,31%	R\$ 146.811.798,26	3,39%	R\$ 150.629.779,22	1,74%
													0,00%
	TOTAL	R\$ 6.251.345.774,63	100,00%	R\$ 8.185.439.231,30	100,00%	R\$ 7.636.045.547,52	100,00%	R\$ 7.701.671.643,14	100,00%	R\$ 4.331.578.094,86	100,00%	R\$ 8.637.361.906,99	100,00%

Os resultados obtidos demonstram que os custos referentes ao item denominado de “pavimento” é o que maior incide sobre as etapas de Recuperação do Sistema Viário, Manutenção e Obras de Ampliação de Capacidade (duplicações). Sendo assim, para a análise, por amostragem, considerou-se tal atividade.

7.4.1 Trabalhos Iniciais

Durante a fase de Trabalhos Iniciais, as atividades relacionadas ao pavimento têm como objetivo a execução de serviços para a eliminação de eventos críticos encontrados na pista de rolamento, vias marginais, interseções e acostamentos das rodovias, bem como, faixas de segurança e retornos, de modo a propiciar melhores condições de trafegabilidade e de segurança. Também estão previstos os serviços de reparos superficiais (tapa buraco), reparos profundos, fresagem e recomposição asfáltica e preenchimento de acostamentos com PMF. Como consequência destas obras, deverá ser realizada a retirada de elementos indesejáveis nas pistas, acostamentos e faixas de segurança. Para atingir este objetivo, está previsto o serviço de varredura para remover os elementos gerados pelas obras, como, areia, pedras, fragmentos de veículos, detritos, entre outros.

Lote 1

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 1” contém os detalhamentos referentes ao Lote 1. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de Trabalhos Iniciais, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 11, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 11 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 1.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
Malha Norte			
373BPR0330	15,90	R\$ 1.609,72	R\$ 101,24
373BPR0350	23,20	R\$ 3.360,01	R\$ 144,83
373BPR0370	5,90	R\$ 872,82	R\$ 147,94

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
373BPR0375	17,50	R\$ 2.545,74	R\$ 145,47
373BPR0380	18,50	R\$ 2.739,84	R\$ 148,10
Malha Sul			
277APR4005	5,30	R\$ 3.750.605,92	R\$ 707.661
277BPR0053	13,70	R\$ 5.335.504,90	R\$ 389.453
277BPR0055	14,90	R\$ 10.167.289,53	R\$ 682.368
277BPR0058	2,10	R\$ 938.823,65	R\$ 447.059
277BPR0060	5,90	R\$ 1.953,33	R\$ 331
277BPR0065	3,80	R\$ 1.281,19	R\$ 337
277BPR0070	6,50	R\$ 186.207,77	R\$ 28.647
277VPR1005	8,70	R\$ 1.655,37	R\$ 190
277APR4505	1,60	R\$ 1.256.126,41	R\$ 785.079
277BPR0090a	10,40	R\$ 15.547,00	R\$ 1.495
277BPR0090b	0,90	R\$ 397.349,34	R\$ 441.499
277BPR0110b	13,30	R\$ 18.928,31	R\$ 1.423
277BPR0110c	11,60	R\$ 138.900,65	R\$ 11.974
277BPR0110d	13,50	R\$ 1.972.217,57	R\$ 146.090
277BPR0110e	14,00	R\$ 3.925.395,04	R\$ 280.385
277BPR0110f	10,50	R\$ 2.063.643,31	R\$ 196.537
277BPR0130	4,70	R\$ 347.501,96	R\$ 73.937
277BPR0140a	17,10	R\$ 4.035.035,41	R\$ 235.967
277BPR0140b	15,10	R\$ 2.827.011,17	R\$ 187.219
277BPR0150	4,50	R\$ 239.288,18	R\$ 53.175
277BPR0160	18,10	R\$ 3.214.492,50	R\$ 177.596
376BPR0460	0,90	R\$ 1.157.991,54	R\$ 1.286.657
476BPR0090	7,60	R\$ 6.236.533,67	R\$ 820.597
476BPR0091	0,90	R\$ 286.383,39	R\$ 318.204
476BPR0093	3,80	R\$ 3.090.725,18	R\$ 813.349
476BPR0094	16,70	R\$ 775.608,79	R\$ 46.444
476BPR0095	23,10	R\$ 1.986.356,18	R\$ 85.989
418D0010EPR	1,33	R\$ 289,97	R\$ 218
418S0030EPR	7,48	R\$ 652.323,13	R\$ 87.209
423S0030EPR	19,73	R\$ 7.744.804,41	R\$ 392.540
423S0060EPR	1,66	R\$ 1.484.235,48	R\$ 894.118
373BPR0390	18,30	R\$ 4.026,62	R\$ 220
TOTAL	378,70	R\$ 64.265.164,99	R\$ 169.699,41

Lote 2

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 2” contém os detalhamentos referentes ao Lote 2. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de

pavimentação, na fase de Trabalhos Iniciais, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 12, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 12 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 2.

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo/km
Malha Norte			
153BPR1230	15,20	R\$ 3.674.795,93	R\$ 241.762,89
153BPR1240	1,10	R\$ 382.871,24	R\$ 348.064,77
153BPR1250	0,90	R\$ 32.481,40	R\$ 36.090,45
153BPR1252	1,10	R\$ 44.558,68	R\$ 40.507,89
153BPR1253	0,90	R\$ 370.747,39	R\$ 411.941,54
153BPR1255	8,60	R\$ 1.563.469,05	R\$ 181.798,73
369BPR0540	17,10	R\$ 6.771.731,48	R\$ 396.007,69
151O0176EPR	13,04	R\$ 4.018.066,21	R\$ 308.133,91
151D0180EPR	0,59	R\$ 243.896,10	R\$ 413.383,22
151D0185EPR	1,28	R\$ 1.250.991,39	R\$ 977.337,02
151D0190EPR	3,11	R\$ 1.374.287,35	R\$ 441.893,04
151D0200EPR	1,49	R\$ 751.681,31	R\$ 504.484,10
151D0210EPR	26,31	R\$ 4.700.406,50	R\$ 178.654,75
151D0220EPR	1,22	R\$ 525.561,23	R\$ 430.787,90
151D0225EPR	0,74	R\$ 450.436,59	R\$ 608.698,10
151D0230EPR	19,66	R\$ 2.272.185,89	R\$ 115.574,05
092S0150EPR	0,62	R\$ 227.973,21	R\$ 367.698,72
092S0210EPR	16,13	R\$ 532,39	R\$ 33,01
092S0230EPR	0,68	R\$ 241.858,69	R\$ 355.674,54
092S0240EPR	3,18	R\$ 1.510.790,61	R\$ 475.091,39
092S0245EPR	1,44	R\$ 518.377,67	R\$ 359.984,49
092S0250EPR	1,22	R\$ 427.865,92	R\$ 350.709,77
092S0270EPR	19,00	R\$ 5.947.723,24	R\$ 313.038,07
Malha Sul			
277APR2005	1,50	R\$ 260.731,50	R\$ 173.821,00
277APR1005	2,90	R\$ 1.150.869,65	R\$ 396.851,61
277APR2010	6,60	R\$ 4.595.253,96	R\$ 696.250,60
277BPR0010	4,70	R\$ 357.563,30	R\$ 76.077,30
277BPR0015	1,80	R\$ 232.555,04	R\$ 129.197,24
277BPR0025	13,90	R\$ 137.310,66	R\$ 9.878,46
407S0020EPR	15,35	R\$ 19.445,73	R\$ 1.266,82
508D0010EPR	29,69	R\$ 106.753,08	R\$ 3.595,59
508D0030EPR	0,39	R\$ 176.268,25	R\$ 451.969,88
TOTAL	231,44	R\$ 44.340.040,63	R\$ 191.583,31

Lote 3

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 3” contém os detalhamentos referentes ao Lote 3. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de Trabalhos Iniciais, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 13, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 13 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 3.

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
Malha Norte			
369BPR0680	2,70	R\$ 923.864,42	R\$ 342.172,01
170S0170EPR	11,65	R\$ 180.398,93	R\$ 15.484,89
369BPR0710	6,40	R\$ 3.115.405,33	R\$ 486.782,08
369BPR0715	5,50	R\$ 4.439.489,17	R\$ 807.179,85
376BPR0260	1,30	R\$ 924.124,13	R\$ 710.864,71
323S0010EPR	8,27	R\$ 2.282.457,18	R\$ 275.992,40
323S0030EPR	23,46	R\$ 1.778.030,06	R\$ 75.789,86
445D0070EPR	2,58	R\$ 124.731,52	R\$ 48.345,55
445D0080EPR	2,07	R\$ 841.999,50	R\$ 406.763,04
090S0400EPR	24,94	R\$ 7.379.087,22	R\$ 295.873,59
090S0405EPR	2,34	R\$ 1.557.193,23	R\$ 665.467,19
445S0010EPR	25,49	R\$ 3.885.849,84	R\$ 152.446,05
445S0015EPR	1,14	R\$ 21.946,46	R\$ 19.251,28
445S0017EPR	14,40	R\$ 277.301,21	R\$ 19.257,03
445S0020EPR	8,91	R\$ 3.152.049,72	R\$ 353.765,40
445S0040EPR	2,73	R\$ 2.185.533,57	R\$ 800.561,75
TOTAL	143,88	R\$ 33.069.461,48	R\$ 229.840,57

Lote 4

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 4” contém os detalhamentos referentes ao Lote 4. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de Trabalhos Iniciais, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 14, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 14 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 4.

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
Malha Norte			
376BPR0150	7,7	R\$ 1.516,33	R\$ 196,93
376BPR0155B	20,5	R\$ 5.162.453,24	R\$ 251.826,99
376BPR0160B	17	R\$ 5.750.873,43	R\$ 338.286,67
376CPR1025	1,4	R\$ 458.920,21	R\$ 327.800,15
376CPR1030	3,8	R\$ 553,09	R\$ 145,55
376BPR0209	1,9	R\$ 335,41	R\$ 176,53
376UPR2005	1,5	R\$ 195,63	R\$ 130,42
323E0190EPR	6,84	R\$ 1.313.065,82	R\$ 191.968,69
323D0205EPR	0,77	R\$ 336.456,70	R\$ 436.956,75
323S0213EPR	10,19	R\$ 4.445.814,92	R\$ 436.291,95
323S0230EPR	7,52	R\$ 3.105.348,84	R\$ 412.945,32
323S0251EPR	8,48	R\$ 3.762.078,77	R\$ 443.641,36
323S0260EPR	11,49	R\$ 271.712,80	R\$ 23.647,76
323S0270EPR	13,34	R\$ 3.686.850,81	R\$ 276.375,62
323S0297EPR	8,81	R\$ 2.262.526,42	R\$ 256.813,44
323S0334EPR	1,8	R\$ 703.514,73	R\$ 390.841,52
323S0335EPR	6,37	R\$ 1.297.991,78	R\$ 203.766,37
323S0336EPR	5,74	R\$ 841,46	R\$ 146,60
323E0347EPR	0,33	R\$ 251.818,48	R\$ 763.086,31
323D0350EPR	2,9	R\$ 510,70	R\$ 176,10
323D0370EPR	2,3	R\$ 809,00	R\$ 351,74
323S0391EPR	3	R\$ 396,88	R\$ 132,29
272S0473PRC	12,21	R\$ 1.012,52	R\$ 82,93
272BPR0560	27	R\$ 5.305.279,51	R\$ 196.491,83
272BPR0565	14,7	R\$ 2.563.075,20	R\$ 174.358,86
182S0010EPR	8,61	R\$ 2.215.624,17	R\$ 257.331,49
182S0030EPR	8,09	R\$ 3.671.214,29	R\$ 453.796,57
182P0035EPR	1,21	R\$ 451.510,76	R\$ 373.149,39
182S0050EPR	12,6	R\$ 1.309.137,50	R\$ 103.899,80
182P0055EPR	1,97	R\$ 753.563,63	R\$ 382.519,61
182C0070FPR	5,9	R\$ 820,36	R\$ 139,04
Malha Sul			
317D0130EPRB	6,6	R\$ 27.988,68	R\$ 4.240,71
Total	242,57	R\$ 49.113.812,06	R\$ 202.472,74

Lote 5

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 5” contém os detalhamentos referentes ao Lote 5. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de Trabalhos Iniciais, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 15, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 15 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 5.

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
Malha Norte			
163BPR0135	1,10	R\$ 22.512,92	R\$ 20.466,29
163BPR0130	3,63	R\$ 78.919,22	R\$ 21.740,83
Malha Sul			
369BPR0850	10,70	R\$ 33.176,46	R\$ 3.100,60
369BPR0870a	18,20	R\$ 37.915,96	R\$ 2.083,29
317D0175EPR	1,01	R\$ 47.331,16	R\$ 46.862,53
317D0215EPR	15,98	R\$ 66.725,80	R\$ 4.175,58
317D0220EPR	2,58	R\$ 133.451,60	R\$ 51.725,43
163BPR0095	14,60	R\$ 13.494,40	R\$ 924,27
163BPR0100	24,00	R\$ 1.464.937,83	R\$ 61.039,08
163BPR0105	5,50	R\$ 506.819,38	R\$ 92.148,98
163BPR0110A	6,70	R\$ 301.500,33	R\$ 45.000,05
163BPR0110B	18,20	R\$ 759.932,71	R\$ 41.754,54
163BPR0110C	10,20	R\$ 545.173,56	R\$ 53.448,39
163BPR0115	3,80	R\$ 372.434,06	R\$ 98.008,96
163BPR0120	4,90	R\$ 481.448,71	R\$ 98.254,84
163BPR0122a	16,40	R\$ 215.141,62	R\$ 13.118,39
163BPR0122b	13,30	R\$ 580.798,34	R\$ 43.669,05
163BPR0122c	16,80	R\$ 333.628,99	R\$ 19.858,87
163BPR0125	11,90	R\$ 532.819,75	R\$ 44.774,77
467BPR0070	6,50	R\$ 980.089,62	R\$ 150.783,02
Total	206	R\$ 7.406.820,27	R\$ 35.955,44

Lote 6

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 6” contém os detalhamentos referentes ao Lote 6. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de Trabalhos Iniciais, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 16, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 16 – Investimentos na pavimentação dos trabalhos iniciais – Lote 6.

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
Malha Sul			
277BPR0170	23,4	R\$ 486.540,62	R\$ 20.792,33
277BPR0190	16,7	R\$ 37.973,87	R\$ 2.273,88
277BPR0205	5,4	R\$ 2.806,26	R\$ 519,68
277BPR0210	5,7	R\$ 1.058,29	R\$ 185,66
277BPR0215	18	R\$ 3.478,07	R\$ 193,23
277BPR0220a	16,3	R\$ 2.550,88	R\$ 156,50
277BPR0220b	14,2	R\$ 211.547,41	R\$ 14.897,70
277BPR0230	22,5	R\$ 95.304,23	R\$ 4.235,74
277BPR0235	9	R\$ 191.675,11	R\$ 21.297,23
277BPR0240	20,1	R\$ 2.203.462,57	R\$ 109.625,00
277BPR0245	2,8	R\$ 117.774,69	R\$ 42.062,39
277BPR0250	22,2	R\$ 1.307.248,29	R\$ 58.885,06
277BPR0270a	16	R\$ 2.761,64	R\$ 172,60
277BPR0270b	11,2	R\$ 9.619,06	R\$ 858,84
277BPR0270c	14	R\$ 1.773,26	R\$ 126,66
277BPR0280	10,6	R\$ 1.625,73	R\$ 153,37
277BPR0285	20,2	R\$ 7.044,92	R\$ 348,76
277BPR0290	22,9	R\$ 511.469,10	R\$ 22.334,90
277BPR0295	8,1	R\$ 317.349,20	R\$ 39.178,91
277BPR0300	3,8	R\$ 2.115,06	R\$ 556,59
277BPR0305	10,3	R\$ 3.591,00	R\$ 348,64
277BPR0310	7,9	R\$ 3.411,71	R\$ 431,86
277BPR0320	29,8	R\$ 5.902,20	R\$ 198,06
277BPR0325	3,1	R\$ 780,38	R\$ 251,74
277BPR0330	2,4	R\$ 710,32	R\$ 295,97
277BPR0335	12,1	R\$ 2.456,41	R\$ 203,01
277BPR0340	6,1	R\$ 2.058,29	R\$ 337,43

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
277BPR0345	1,9	R\$ 751,57	R\$ 395,56
277BPR0350	8,9	R\$ 4.537,55	R\$ 509,84
277BPR0355	4,2	R\$ 2.108,10	R\$ 501,93
277BPR0360	2,6	R\$ 1.216,61	R\$ 467,93
277BPR0365	12,8	R\$ 4.705,56	R\$ 367,62
277BPR0370	3,6	R\$ 688,81	R\$ 191,34
277BPR0375	19,3	R\$ 8.789,01	R\$ 455,39
277BPR0380a	8,5	R\$ 1.649,28	R\$ 194,03
277BPR0380b	7,2	R\$ 854,65	R\$ 118,70
277BPR0385	4	R\$ 1.728,37	R\$ 432,09
277BPR0387	1,2	R\$ 198,64	R\$ 165,54
277BPR0390	0,6	R\$ 87,21	R\$ 145,35
163BPR0075	17,3	R\$ 5.711.651,68	R\$ 330.153,28
163BPR0080	23,2	R\$ 2.404.884,41	R\$ 103.658,81
163BPR0084	0,8	R\$ 617.242,18	R\$ 771.552,72
163BPR0087	10	R\$ 15.857,52	R\$ 1.585,75
163BPR0088	3,2	R\$ 2.093.772,21	R\$ 654.303,81
158S0410PRC	6,8	R\$ 3.698.439,78	R\$ 543.888,20
158S0415PRC	1,55	R\$ 35.652,48	R\$ 23.001,60
180S0410EPR	4,33	R\$ 2.589.781,23	R\$ 598.101,90
180P0415EPR	1,02	R\$ 429.036,36	R\$ 420.623,88
182S0390EPR	17,5	R\$ 1.739.904,39	R\$ 99.423,11
182S0400EPR	2,11	R\$ 1.045.670,97	R\$ 495.578,66
182S0430EPR	1,1	R\$ 615.793,36	R\$ 559.812,15
182S0440EPR	4,26	R\$ 2.372.318,69	R\$ 556.882,32
182S0450EPR	10,58	R\$ 2.317.216,96	R\$ 219.018,62
182S0470EPRa	15,21	R\$ 125.345,92	R\$ 8.241,02
280S0212PRC	20,4	R\$ 4.647.905,34	R\$ 227.838,50
280S0215PRC	4,27	R\$ 533.771,70	R\$ 125.005,08
280D0220PRC	0,33	R\$ 289.599,54	R\$ 877.574,37
280D0225PRC	0,24	R\$ 143.012,12	R\$ 595.883,83
280S0232PRC	4,13	R\$ 1.801.111,46	R\$ 436.104,47
280S0235PRC	1,1	R\$ 4.626,86	R\$ 4.206,24
483S0010EPR	5,57	R\$ 3.391.490,35	R\$ 608.885,16
483S0020EPR	3,77	R\$ 560.944,01	R\$ 148.791,51
483S0030EPR	17,07	R\$ 432.093,15	R\$ 25.313,01
277BPR0380_0001	0	R\$ 1.482,56	-
Total	605,44	R\$ 43.180.009,16	R\$ 71.320,05

A célula demarcada em vermelho trata do trecho da BR-277 - 277BPR0380 - cuja extensão total da obra de pavimentação não foi detalhada, apesar possuir um custo atrelado.

7.4.2 Programa de Recuperação

Na fase de Recuperação do Sistema Rodoviário, o Programa de Recuperação dos pavimentos engloba as obras e serviços a serem realizados nas pistas, acostamentos, terceiras faixas, interseções, retornos e vias laterais. As obras compreendidas nesta etapa do projeto devem ser executadas após os Trabalhos Iniciais da concessão, ou seja, entre o 2º. e o 5º anos da concessão. O principal objetivo envolvido na recuperação do Pavimento é na eliminação de problemas emergenciais que impliquem em riscos pessoais e materiais iminentes aos usuários, além de outros problemas não emergenciais que exijam a recuperação da rodovia.

Lote 1

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 1” contém os detalhamentos referentes ao Lote 1. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de recuperação do sistema rodoviário por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 17, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 17 – Investimentos na pavimentação no programa de recuperação – Lote 1.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
Malha Norte			
373BPR0330	15,90	R\$ 4.347.306,70	R\$ 273.416
373BPR0350	23,20	R\$ 9.074.235,61	R\$ 391.131
373BPR0370	5,90	R\$ 2.357.191,87	R\$ 399.524
373BPR0375	17,50	R\$ 6.875.186,52	R\$ 392.868
373BPR0380	18,50	R\$ 7.399.369,65	R\$ 399.966
Malha Sul			
277APR4005	5,30	R\$ 6.930.803,98	R\$ 1.307.699
277BPR0053	13,70	R\$ 12.007.701,67	R\$ 876.475
277BPR0055	14,90	R\$ 24.270.481,97	R\$ 1.628.891
277BPR0058	2,10	R\$ 3.215.661,64	R\$ 1.531.267
277BPR0060	5,90	R\$ 5.447.835,91	R\$ 923.362
277BPR0065	3,80	R\$ 4.231.990,14	R\$ 1.113.682
277BPR0070	6,50	R\$ 6.925.619,73	R\$ 1.065.480
277BPR0075	7,00	R\$ 11.022.439,17	R\$ 1.574.634

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
277VPR1005	8,70	R\$ 8.084.335,08	R\$ 929.234
277VPR1010	2,00	R\$ 1.788.235,52	R\$ 894.118
277APR4505	1,60	R\$ 1.329.296,18	R\$ 830.810
277BPR0080	6,40	R\$ 2.565.480,63	R\$ 400.856
277BPR0085	10,80	R\$ 2.037.163,39	R\$ 188.626
277BPR0090a	10,40	R\$ 2.122.041,65	R\$ 204.042
277BPR0090b	0,90	R\$ 794.345,68	R\$ 882.606
277BPR0110a	1,70	R\$ 64.194,72	R\$ 37.762
277BPR0110b	13,30	R\$ 2.175.527,62	R\$ 163.574
277BPR0110c	11,60	R\$ 4.131.114,63	R\$ 356.131
277BPR0110d	13,50	R\$ 6.939.214,63	R\$ 514.016
277BPR0110e	14,00	R\$ 3.989.589,76	R\$ 284.971
277BPR0110f	10,50	R\$ 4.781.097,08	R\$ 455.343
277BPR0130	4,70	R\$ 403.245,89	R\$ 85.797
277BPR0135	3,70	R\$ 47.504,09	R\$ 12.839
277BPR0140a	17,10	R\$ 7.914.984,79	R\$ 462.865
277BPR0140b	15,10	R\$ 4.853.176,66	R\$ 321.402
277BPR0150	4,50	R\$ 2.799.813,95	R\$ 622.181
277BPR0160	18,10	R\$ 14.803.937,01	R\$ 817.897
376BPR0460	0,90	R\$ 1.293.452,49	R\$ 1.437.169
476BPR0090	7,60	R\$ 11.072.219,70	R\$ 1.456.871
476BPR0091	0,90	R\$ 1.802.907,39	R\$ 2.003.230
476BPR0093	3,80	R\$ 5.481.650,71	R\$ 1.442.540
476BPR0094	16,70	R\$ 4.800.467,39	R\$ 287.453
476BPR0095	23,10	R\$ 10.924.205,50	R\$ 472.909
476BPR0100	1,90	R\$ 1.099.272,70	R\$ 578.565
418D0010EPR	1,33	R\$ 1.617.460,00	R\$ 1.216.135
418S0015EPR	3,77	R\$ 2.219.810,89	R\$ 588.809
418S0020EPR	9,28	R\$ 2.661.660,90	R\$ 286.817
418S0030EPR	7,48	R\$ 4.452.054,10	R\$ 595.194
423S0030EPR	19,73	R\$ 7.744.804,41	R\$ 392.540
423S0040EPR	4,81	R\$ 1.949.870,33	R\$ 405.378
423S0050EPR	1,73	R\$ 701.304,71	R\$ 405.378
423S0060EPR	1,66	R\$ 1.484.235,48	R\$ 894.118
427S0030EPR	12,00	R\$ 154.067,32	R\$ 12.839
427S0035EPR	20,53	R\$ 2.162.086,31	R\$ 105.314
427S0050EPR	0,18	R\$ 70.657,11	R\$ 392.540
427S0060EPR	8,51	R\$ 2.007.762,21	R\$ 235.930
373BPR0390	18,30	R\$ 7.457.618,22	R\$ 407.520
TOTAL	473,01	R\$ 246.887.691,44	R\$ 521.950

Lote 2

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 2” contém os detalhamentos referentes ao Lote 2. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de recuperação do sistema rodoviário, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 18, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 18 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 2.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
Malha Norte			
153BPR1210	1	R\$ 1.092.452,00	R\$ 1.092.452,00
153BPR1213	18,1	R\$ 6.373.285,00	R\$ 352.115,19
153BPR1220	5,6	R\$ 1.808.016,00	R\$ 322.860,00
153BPR1230	15,2	R\$ 1.821.910,00	R\$ 119.862,50
153BPR1250	0,9	R\$ 538.802,00	R\$ 598.668,89
153BPR1252	1,1	R\$ 739.139,00	R\$ 671.944,55
153BPR1253	0,9	R\$ 448.387,00	R\$ 498.207,78
153BPR1255	8,6	R\$ 1.551.329,00	R\$ 180.387,09
369BPR0473	3,4	R\$ 4.087.723,00	R\$ 1.202.271,47
369BPR0480A	13,1	R\$ 6.212.318,00	R\$ 474.222,75
369BPR0480B	4,8	R\$ 2.492.228,00	R\$ 519.214,17
369BPR0490	14,7	R\$ 9.775.201,00	R\$ 664.979,66
369BPR0495	2,2	R\$ 2.636.285,00	R\$ 1.198.311,36
369BPR0500	12,6	R\$ 3.919.802,00	R\$ 311.095,40
855S0010EPR	2,9	R\$ 1.412.356,00	R\$ 487.019,31
855S0020EPR	5,16	R\$ 2.744.052,00	R\$ 531.793,02
369BPR0530	10,2	R\$ 5.802.594,00	R\$ 568.881,76
151O0170EPR	7,29	R\$ 6.266.978,00	R\$ 859.667,76
151S0174EPR	19,35	R\$ 8.498.371,00	R\$ 439.192,30
151O0176EPR	13,04	R\$ 8.090.060,00	R\$ 620.403,37
151D0180EPR	0,59	R\$ 243.896,00	R\$ 413.383,05
151D0190EPR	3,11	R\$ 2.622.744,00	R\$ 843.326,05
151D0200EPR	1,49	R\$ 751.681,00	R\$ 504.483,89
151D0210EPR	26,31	R\$ 18.660.274,00	R\$ 709.246,45
151D0220EPR	1,22	R\$ 1.320.199,00	R\$ 1.082.130,33
151D0225EPR	0,74	R\$ 407.324,00	R\$ 550.437,84
151D0230EPR	19,66	R\$ 15.570.673,00	R\$ 791.997,61
151D0250EPR	9,5	R\$ 9.959.616,00	R\$ 1.048.380,63

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
373BPR0310A	4,3	R\$ 4.442.132,00	R\$ 1.033.053,95
373BPR0310B	3,6	R\$ 1.466.848,00	R\$ 407.457,78
239S0010EPR	12,49	R\$ 6.332.659,00	R\$ 507.018,33
151S0120EPR	9,68	R\$ 3.468.844,00	R\$ 358.351,65
151S0130EPR	22,9	R\$ 8.190.480,00	R\$ 357.662,88
151S0163EPR	4,31	R\$ 1.881.633,00	R\$ 436.573,78
151S0167EPR	2,28	R\$ 1.343.792,00	R\$ 589.382,46
092S0130EPR	0,69	R\$ 224.648,00	R\$ 325.576,81
092S0140EPR	17,71	R\$ 6.996.757,00	R\$ 395.073,80
092S0150EPR	0,62	R\$ 207.100,00	R\$ 334.032,26
092S0160EPR	20,32	R\$ 7.597.874,00	R\$ 373.911,12
092S0170EPR	13,19	R\$ 4.757.022,00	R\$ 360.653,68
092S0180EPR	1,39	R\$ 492.249,00	R\$ 354.135,97
092S0185EPR	1,25	R\$ 444.586,00	R\$ 355.668,80
092S0190EPR	1	R\$ 355.154,00	R\$ 355.154,00
092S0195EPR	17,13	R\$ 6.564.426,00	R\$ 383.212,26
092S0200EPR	7,49	R\$ 3.559.162,00	R\$ 475.188,52
092S0202EPR	0,27	R\$ 266.480,00	R\$ 986.962,96
092S0204EPR	1,06	R\$ 382.421,00	R\$ 360.774,53
092S0210EPR	16,13	R\$ 5.682.271,00	R\$ 352.279,67
092S0230EPR	0,68	R\$ 219.714,00	R\$ 323.108,82
092S0235EPR	2,37	R\$ 1.263.458,00	R\$ 533.104,64
092S0240EPR	3,18	R\$ 1.372.461,00	R\$ 431.591,51
092S0245EPR	1,44	R\$ 470.915,00	R\$ 327.024,31
092S0250EPR	1,22	R\$ 388.690,00	R\$ 318.598,36
092S0270EPR	19	R\$ 1.861.478,00	R\$ 97.972,53
Malha Sul			
277APR2005	1,5	R\$ 1.952.267,00	R\$ 1.301.511,33
277APR1005	2,9	R\$ 1.065.994,00	R\$ 367.584,14
277APR2010	6,6	R\$ 10.664.555,00	R\$ 1.615.841,67
277APR3005	3,9	R\$ 2.742.862,00	R\$ 703.297,95
277APR3010	9,4	R\$ 11.168.094,00	R\$ 1.188.095,11
277BPR0010	4,7	R\$ 2.286.306,00	R\$ 486.448,09
277BPR0015	1,8	R\$ 2.402.187,00	R\$ 1.334.548,33
277BPR0020	3,4	R\$ 3.699.996,00	R\$ 1.088.234,12
277BPR0025	13,9	R\$ 18.290.336,00	R\$ 1.315.851,51
277BPR0030	5,2	R\$ 6.049.151,00	R\$ 1.163.298,27
277BPR0033a	16,6	R\$ 18.473.285,00	R\$ 1.112.848,49
277BPR0033b	9	R\$ 14.670.991,00	R\$ 1.630.110,11
277BPR0033c	13,2	R\$ 22.712.642,00	R\$ 1.720.654,70
277BPR0033d	2,6	R\$ 2.251.663,00	R\$ 866.024,23
407D0010EPR	3,5	R\$ 3.902.014,00	R\$ 1.114.861,14
407S0020EPR	15,35	R\$ 11.212.315,00	R\$ 730.443,97
508D0010EPR	29,69	R\$ 32.015.698,00	R\$ 1.078.332,70
508D0020EPR	1,13	R\$ 1.231.082,00	R\$ 1.089.453,10

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
508D0030EPR	0,39	R\$ 256.490,00	R\$ 657.666,67
Total	553,22	R\$ 49.355.567,19	R\$ 656.391,45

Lote 3

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 3” contém os detalhes referentes ao Lote 3. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de recuperação do sistema rodoviário, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 18, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 19 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 3.

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
Malha Norte			
369BPR0680	2,70	R\$ 923.864,42	R\$ 342.172,01
170S0170EPR	11,65	R\$ 180.398,93	R\$ 15.484,89
369BPR0710	6,40	R\$ 3.115.405,33	R\$ 486.782,08
369BPR0715	5,50	R\$ 4.439.489,17	R\$ 807.179,85
376BPR0260	1,30	R\$ 924.124,13	R\$ 710.864,71
323S0010EPR	8,27	R\$ 2.282.457,18	R\$ 275.992,40
323S0030EPR	23,46	R\$ 1.778.030,06	R\$ 75.789,86
445D0070EPR	2,58	R\$ 124.731,52	R\$ 48.345,55
445D0080EPR	2,07	R\$ 841.999,50	R\$ 406.763,04
090S0400EPR	24,94	R\$ 7.379.087,22	R\$ 295.873,59
090S0405EPR	2,34	R\$ 1.557.193,23	R\$ 665.467,19
445S0010EPR	25,49	R\$ 3.885.849,84	R\$ 152.446,05
445S0015EPR	1,14	R\$ 21.946,46	R\$ 19.251,28
445S0017EPR	14,40	R\$ 277.301,21	R\$ 19.257,03
445S0020EPR	8,91	R\$ 3.152.049,72	R\$ 353.765,40
445S0040EPR	2,73	R\$ 2.185.533,57	R\$ 800.561,75
TOTAL	143,88	R\$ 33.069.461,48	R\$ 229.840,57

Lote 4

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 4” contém os detalhes referentes ao Lote 4. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto

ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de recuperação do sistema rodoviário, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 20, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 20 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 4.

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
Malha Norte			
369BPR0543	1,2	R\$ 953.099,80	R\$ 794.249,83
369BPR0545	1,6	R\$ 1.146.160,81	R\$ 716.350,51
369BPR0550	10,5	R\$ 186.656,49	R\$ 17.776,81
369BPR0565	5,5	R\$ 79.336,01	R\$ 14.424,73
369BPR0570	3,3	R\$ 52.339,66	R\$ 15.860,50
369BPR0575	15,6	R\$ 212.650,63	R\$ 13.631,45
369BPR0580A	2,2	R\$ 1.996.538,15	R\$ 907.517,34
369BPR0580B	2	R\$ 2.176.440,19	R\$ 1.088.220,10
369BPR0590	3,5	R\$ 1.488.426,07	R\$ 425.264,59
369BPR0615	4,8	R\$ 4.187.174,23	R\$ 872.327,96
369BPR0620	10	R\$ 11.321.331,85	R\$ 1.132.133,18
986D0010EPR	9,9	R\$ 12.635.319,95	R\$ 1.276.294,94
369BPR0670	4	R\$ 5.992.227,18	R\$ 1.498.056,80
376BPR0150	7,7	R\$ 4.498.737,29	R\$ 584.251,60
376BPR0155A	10,8	R\$ 5.321.436,44	R\$ 492.725,60
376BPR0155B	20,5	R\$ 5.030.362,97	R\$ 245.383,56
376BPR0160A	9,3	R\$ 4.793.520,94	R\$ 515.432,36
376BPR0160B	17	R\$ 3.626.503,84	R\$ 213.323,76
376BPR0165	6,1	R\$ 174.825,03	R\$ 28.659,84
376BPR0170	3,8	R\$ 3.281.380,82	R\$ 863.521,27
376BPR0180	10,2	R\$ 4.702.789,06	R\$ 461.057,75
376BPR0185	12,7	R\$ 7.543.545,69	R\$ 593.979,98
376BPR0190	1	R\$ 885.468,91	R\$ 885.468,91
376BPR0193	4,4	R\$ 2.041.442,94	R\$ 463.964,31
376BPR0195	4,7	R\$ 2.158.734,60	R\$ 459.305,23
376BPR0199	10,3	R\$ 277.465,97	R\$ 26.938,44
376BPR0203	2,2	R\$ 2.009.294,01	R\$ 913.315,46
376BPR0204	11,3	R\$ 9.810.169,90	R\$ 868.156,63
376BPR0205	3,6	R\$ 1.754.523,86	R\$ 487.367,74
376CPR1005	4,3	R\$ 3.890.183,37	R\$ 904.693,81
376CPR1010	2,5	R\$ 2.034.680,45	R\$ 813.872,18
376CPR1015	2,2	R\$ 2.457.185,20	R\$ 1.116.902,36
376CPR1020	3,1	R\$ 2.891.917,00	R\$ 932.876,45
376CPR1025	1,4	R\$ 487.120,12	R\$ 347.942,94

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
376CPR1030	3,8	R\$ 3.184.033,39	R\$ 837.903,52
376BPR0209	1,9	R\$ 3.144.573,57	R\$ 1.655.038,72
376BPR0210	6,2	R\$ 5.638.205,32	R\$ 909.387,96
897E0010EPR	3,94	R\$ 3.557.418,12	R\$ 902.898,00
897D0020EPR	3,53	R\$ 3.188.726,36	R\$ 903.321,91
376BPR0217	5	R\$ 6.805.626,88	R\$ 1.361.125,38
444D0005EPR	5,2	R\$ 60.225,50	R\$ 11.581,83
444D0010EPR	2,64	R\$ 1.302.843,20	R\$ 493.501,21
444D0015EPR	16,22	R\$ 12.649.883,31	R\$ 779.894,16
444D0020EPR	3,29	R\$ 2.917.803,99	R\$ 886.870,51
444D0031EPR	5,73	R\$ 5.205.678,76	R\$ 908.495,42
444D0033EPR	5,7	R\$ 5.173.414,89	R\$ 907.616,65
376UPR2005	1,5	R\$ 1.500.019,17	R\$ 1.000.012,78
862E0010EPR	4,24	R\$ 4.258.756,41	R\$ 1.004.423,68
862D0020EPR	8,4	R\$ 7.616.780,29	R\$ 906.759,56
369BPR0630	2,2	R\$ 1.922.090,90	R\$ 873.677,68
369BPR0650	7,6	R\$ 6.302.250,45	R\$ 829.243,48
376BPR0175	0,5	R\$ 212.722,92	R\$ 425.445,84
323E0190EPR	6,84	R\$ 4.643.359,07	R\$ 678.853,66
323D0205EPR	0,77	R\$ 428.204,59	R\$ 556.109,86
323S0210EPR	10,87	R\$ 4.285.679,27	R\$ 394.266,72
323S0213EPR	10,19	R\$ 136.594,10	R\$ 13.404,72
323S0230EPR	7,52	R\$ 95.409,36	R\$ 12.687,41
323S0251EPR	8,48	R\$ 115.586,86	R\$ 13.630,53
323S0260EPR	11,49	R\$ 7.906.828,74	R\$ 688.148,72
323S0270EPR	13,34	R\$ 2.161.195,85	R\$ 162.008,68
323S0290EPR	1,22	R\$ 601.192,68	R\$ 492.780,89
323S0291EPR	2,77	R\$ 1.328.226,39	R\$ 479.504,11
323S0292EPR	3,56	R\$ 2.147.374,23	R\$ 603.195,01
323S0293EPR	4,68	R\$ 2.017.966,08	R\$ 431.189,33
323S0295EPR	9,64	R\$ 5.486.747,36	R\$ 569.164,66
323S0297EPR	8,81	R\$ 2.599.076,93	R\$ 295.014,41
323S0310EPR	2,43	R\$ 950.277,78	R\$ 391.060,81
323S0315EPR	1,77	R\$ 671.344,97	R\$ 379.290,94
323S0320EPR	15,96	R\$ 6.955.982,36	R\$ 435.838,49
323S0330EPR	3,9	R\$ 1.932.330,48	R\$ 495.469,35
323S0332EPR	1,05	R\$ 400.995,97	R\$ 381.900,92
323S0333EPR	2,8	R\$ 1.064.959,23	R\$ 380.342,58
323S0334EPR	1,8	R\$ 21.614,93	R\$ 12.008,29
323S0335EPR	6,37	R\$ 1.409.668,94	R\$ 221.298,11
323S0336EPR	5,74	R\$ 2.496.496,21	R\$ 434.929,65
323S0343EPR	6,95	R\$ 3.712.313,77	R\$ 534.145,87
323E0347EPR	0,33	R\$ 320.486,50	R\$ 971.171,22
323D0350EPR	2,9	R\$ 3.606.243,80	R\$ 1.243.532,34
323D0370EPR	2,3	R\$ 2.400.190,71	R\$ 1.043.561,18

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
323S0391EPR	3	R\$ 1.177.475,43	R\$ 392.491,81
323S0393EPR	12,32	R\$ 3.062.299,66	R\$ 248.563,28
323S0400EPR	5,78	R\$ 2.195.762,98	R\$ 379.889,79
323S0410EPR	1,06	R\$ 368.180,31	R\$ 347.339,92
323S0420EPR	4,04	R\$ 47.210,31	R\$ 11.685,72
323S0430EPR	0,35	R\$ 161.240,17	R\$ 460.686,21
323S0435EPR	9,39	R\$ 109.554,48	R\$ 11.667,14
323S0440EPR	13,36	R\$ 2.478.349,17	R\$ 185.505,18
272S0471PRC	3,88	R\$ 1.780.234,32	R\$ 458.823,28
272S0473PRC	12,21	R\$ 6.878.849,02	R\$ 563.378,30
272BPR0560	27	R\$ 7.565.841,80	R\$ 280.216,36
272BPR0565	14,7	R\$ 5.117.725,89	R\$ 348.144,62
272BPR0568	0,9	R\$ 555.022,52	R\$ 616.691,69
272BPR0570	2,7	R\$ 1.022.297,69	R\$ 378.628,77
182S0010EPR	8,61	R\$ 2.912.682,79	R\$ 338.290,68
182S0030EPR	8,09	R\$ 112.795,12	R\$ 13.942,54
182P0035EPR	1,21	R\$ 13.872,31	R\$ 11.464,72
182S0050EPR	12,6	R\$ 4.180.349,13	R\$ 331.773,74
182P0055EPR	1,97	R\$ 23.152,64	R\$ 11.752,61
182C0070FPR	5,9	R\$ 2.433.880,66	R\$ 412.522,15
Malha Sul			
317D0120EPR	0,48	R\$ 146.396,12	R\$ 304.991,91
317D0122EPR	1,81	R\$ 60.022,41	R\$ 33.161,55
317D0124EPR	1,25	R\$ 95.889,46	R\$ 76.711,57
317D0126EPR	0,56	R\$ 1.785.668,66	R\$ 3.188.694,04
317D0130EPR A	2,5	R\$ 2.455.621,73	R\$ 982.248,69
317D0130EPR B	6,6	R\$ 2.695.200,04	R\$ 408.363,64
Total	627,54	R\$ 296.071.964,81	R\$ 471.797,76

Lote 5

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 5” contém os detalhamentos referentes ao Lote 5. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de recuperação do sistema rodoviário, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 21, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 21 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 5.

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
Malha Norte			
163BPR0135	1,10	R\$ 408.774,95	R\$ 371.613,59
163BPR0130	3,63	R\$ 1.432.963,69	R\$ 394.755,84
Malha Sul			
158S0100PRC	3,06	R\$ 39.334,14	R\$ 12.854,29
158S0110PRC	2,48	R\$ 1.084.620,64	R\$ 437.347,03
158D0115PRC	5,68	R\$ 2.912.302,35	R\$ 512.729,29
158S0120PRC	9,56	R\$ 2.058.573,93	R\$ 215.332,00
369BPR0775	5,30	R\$ 2.317.939,27	R\$ 437.347,03
369BPR0780	2,40	R\$ 30.850,30	R\$ 12.854,29
369BPR0785	3,40	R\$ 43.704,60	R\$ 12.854,29
369BPR0790	26,50	R\$ 5.251.257,81	R\$ 198.160,67
369BPR0795	24,00	R\$ 2.700.303,08	R\$ 112.512,63
369BPR0800	23,70	R\$ 304.646,75	R\$ 12.854,29
369BPR0805	12,20	R\$ 2.308.238,61	R\$ 189.199,89
369BPR0810	25,80	R\$ 2.454.104,46	R\$ 95.120,33
369BPR0830	16,80	R\$ 1.292.262,15	R\$ 76.920,37
369BPR0850	10,70	R\$ 4.697.609,26	R\$ 439.028,90
369BPR0870a	18,20	R\$ 1.273.752,01	R\$ 69.986,37
369BPR0870b	5,80	R\$ 115.688,64	R\$ 19.946,32
317D0150EPR	7,04	R\$ 8.915.757,71	R\$ 1.266.442,86
317D0170EPR	3,74	R\$ 3.695.622,98	R\$ 988.134,49
317D0175EPR	1,01	R\$ 1.549.616,18	R\$ 1.534.273,44
317D0180EPR	3,46	R\$ 1.774.043,33	R\$ 512.729,29
317O0190EPR	4,26	R\$ 54.759,29	R\$ 12.854,29
317O0210EPR	5,67	R\$ 185.873,08	R\$ 32.781,85
317D0215EPR	15,98	R\$ 8.609.181,52	R\$ 538.747,28
317D0220EPR	2,58	R\$ 987.524,06	R\$ 382.761,27
317D0230EPR	10,79	R\$ 3.068.518,92	R\$ 284.385,44
317S0235EPR	0,22	R\$ 2.827,94	R\$ 12.854,29
163BPR0095	14,60	R\$ 4.644.185,21	R\$ 318.094,88
163BPR0100	24,00	R\$ 24.171.054,68	R\$ 1.007.127,28
163BPR0105	5,50	R\$ 7.019.019,05	R\$ 1.276.185,28
163BPR0110A	6,70	R\$ 7.486.491,83	R\$ 1.117.386,84
163BPR0110B	18,20	R\$ 17.451.611,17	R\$ 958.879,73
163BPR0110C	10,20	R\$ 9.898.905,15	R\$ 970.480,90
163BPR0115	3,80	R\$ 3.835.601,60	R\$ 1.009.368,84
163BPR0120	4,90	R\$ 5.779.359,52	R\$ 1.179.461,13
163BPR0122a	16,40	R\$ 6.647.063,11	R\$ 405.308,73
163BPR0122b	13,30	R\$ 7.436.360,04	R\$ 559.124,82
163BPR0122c	16,80	R\$ 7.247.497,95	R\$ 431.398,69
163BPR0125	11,90	R\$ 6.329.333,49	R\$ 531.876,76
467BPR0060a	6,60	R\$ 12.540.474,61	R\$ 1.900.071,91
467BPR0060b	3,00	R\$ 2.321.548,34	R\$ 773.849,45

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
467BPR0070	6,50	R\$ 9.248.646,54	R\$ 1.422.868,70
Total	417,46	R\$ 191.627.803,98	R\$ 459.032,73

Lote 6

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 6” contém os detalhes referentes ao Lote 6. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de recuperação do sistema rodoviário, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 22, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 22 – Investimentos na pavimentação do programa de recuperação – Lote 6.

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
Malha Sul			
277BPR0170	23,4	R\$ 22.988.487,15	R\$ 982.413,98
277BPR0190	16,7	R\$ 18.383.410,50	R\$ 1.100.803,02
277BPR0205	5,4	R\$ 3.542.363,59	R\$ 655.993,26
277BPR0210	5,7	R\$ 93.592,11	R\$ 16.419,67
277BPR0215	18	R\$ 6.425.887,99	R\$ 356.993,78
277BPR0220a	16,3	R\$ 11.974.491,34	R\$ 734.631,37
277BPR0220b	14,2	R\$ 6.886.351,94	R\$ 484.954,36
277BPR0230	22,5	R\$ 8.168.952,72	R\$ 363.064,57
277BPR0235	9	R\$ 6.501.314,65	R\$ 722.368,29
277BPR0240	20,1	R\$ 14.457.810,99	R\$ 719.294,08
277BPR0245	2,8	R\$ 1.933.577,35	R\$ 690.563,34
277BPR0250	22,2	R\$ 11.962.017,45	R\$ 538.829,61
277BPR0270a	16	R\$ 6.892.779,08	R\$ 430.798,69
277BPR0270b	11,2	R\$ 133.106,21	R\$ 11.884,48
277BPR0270c	14	R\$ 156.822,38	R\$ 11.201,60
277BPR0280	10,6	R\$ 2.880.595,64	R\$ 271.754,31
277BPR0285	20,2	R\$ 7.243.245,76	R\$ 358.576,52
277BPR0290	22,9	R\$ 1.860.733,30	R\$ 81.254,73
277BPR0295	8,1	R\$ 6.207.002,49	R\$ 766.296,60
277BPR0300	3,8	R\$ 6.979.527,29	R\$ 1.836.717,71
277BPR0305	10,3	R\$ 8.026.589,33	R\$ 779.280,52
277BPR0310	7,9	R\$ 9.399.336,66	R\$ 1.189.789,45
277BPR0320	29,8	R\$ 13.435.132,94	R\$ 450.843,39
277BPR0325	3,1	R\$ 1.113.677,91	R\$ 359.250,94

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
277BPR0330	2,4	R\$ 2.835.470,87	R\$ 1.181.446,20
277BPR0335	12,1	R\$ 1.476.252,60	R\$ 122.004,35
277BPR0340	6,1	R\$ 418.186,97	R\$ 68.555,24
277BPR0345	1,9	R\$ 454.589,69	R\$ 239.257,73
277BPR0350	8,9	R\$ 401.288,18	R\$ 45.088,56
277BPR0355	4,2	R\$ 186.434,38	R\$ 44.389,14
277BPR0360	2,6	R\$ 107.593,29	R\$ 41.382,03
277BPR0365	12,8	R\$ 3.308.057,08	R\$ 258.441,96
277BPR0370	3,6	R\$ 113.619,10	R\$ 31.560,86
277BPR0375	19,3	R\$ 6.109.609,42	R\$ 316.560,07
277BPR0380a	8,5	R\$ 145.857,67	R\$ 17.159,73
277BPR0380b	7,2	R\$ 792.293,22	R\$ 110.040,72
277BPR0385	4	R\$ 831.951,98	R\$ 207.987,99
277BPR0387	1,2	R\$ 35.135,07	R\$ 29.279,22
277BPR0390	0,6	R\$ 7.712,58	R\$ 12.854,29
163BPR0075	17,3	R\$ 4.932.557,92	R\$ 285.118,96
163BPR0080	23,2	R\$ 11.725.789,66	R\$ 505.421,97
163BPR0082	0,7	R\$ 1.404.042,19	R\$ 2.005.774,56
163BPR0083	2	R\$ 1.116.875,96	R\$ 558.437,98
163BPR0084	0,8	R\$ 1.600.280,19	R\$ 2.000.350,24
163BPR0087	10	R\$ 5.064.639,48	R\$ 506.463,95
163BPR0088	3,2	R\$ 2.859.369,28	R\$ 893.552,90
163BPR0089	2,2	R\$ 957.579,68	R\$ 435.263,49
163BPR0090	6,7	R\$ 9.181.512,69	R\$ 1.370.375,03
163BPR0092	7,8	R\$ 11.052.521,55	R\$ 1.416.989,94
158S0410PRC	6,8	R\$ 403.849,52	R\$ 59.389,64
158S0415PRC	1,55	R\$ 19.924,15	R\$ 12.854,29
180S0410EPR	4,33	R\$ 325.493,75	R\$ 75.171,77
180P0415EPR	1,02	R\$ 13.111,38	R\$ 12.854,29
182S0390EPR	17,5	R\$ 14.158.300,90	R\$ 809.045,77
182S0400EPR	2,11	R\$ 31.955,77	R\$ 15.144,92
182S0430EPR	1,1	R\$ 435.165,70	R\$ 395.605,18
182S0440EPR	4,26	R\$ 72.498,21	R\$ 17.018,36
182S0450EPR	10,58	R\$ 2.489.622,51	R\$ 235.314,04
182S0460EPR	2,64	R\$ 1.144.382,38	R\$ 433.478,17
182S0470EPRa	15,21	R\$ 6.441.731,72	R\$ 423.519,51
182S0470EPRb	16	R\$ 4.923.561,80	R\$ 307.722,61
280S0212PRC	20,4	R\$ 6.097.017,77	R\$ 298.873,42
280S0215PRC	4,27	R\$ 1.867.263,90	R\$ 437.298,34
280D0220PRC	0,33	R\$ 278.778,04	R\$ 844.781,93
280D0225PRC	0,24	R\$ 458.414,34	R\$ 1.910.059,74
280S0232PRC	4,13	R\$ 1.655.010,02	R\$ 400.728,82
280S0235PRC	1,1	R\$ 941.624,24	R\$ 856.022,03
483S0010EPR	5,57	R\$ 3.122.893,74	R\$ 560.663,15
483S0020EPR	3,77	R\$ 2.223.918,64	R\$ 589.898,84

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
483S0030EPR	17,07	R\$ 8.451.497,84	R\$ 495.108,25
Total	643,48	R\$ 300.322.043,79	R\$ 466.715,43

7.4.3 Programa de Manutenção Periódica e Conservação

Na fase de “Manutenção”, a manutenção/conservação da pavimentação da rodovia, incluindo pistas, acostamentos, faixas de segurança, retornos, interseções e vias marginais, compreenderá o conjunto de operações rotineiras e periódicas destinadas a manter e preservar as boas condições de serviço do pavimento. A manutenção do pavimento é limitada a reparos na superfície do pavimento. Estão incluídos no projeto ações de limpeza e diversos serviços, como ações para tapa-buracos, correção de afundamentos de pequena extensão e bordos quebrados, restauração da base e da capa de rolamento (em pontos críticos), e a correção de trincas e depressões estão incluídos no projeto de manutenção.

Lote 1

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 1” contém os detalhamentos referentes ao Lote 1. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de manutenção e conservação, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 23, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 23 – Investimentos na pavimentação no programa de manutenção e conservação – Lote 1.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
Malha Norte			
373BPR0330	15,90	R\$ 43.678.602,15	R\$ 2.747.081,90
373BPR0350	23,20	R\$ 72.124.633,24	R\$ 3.108.820,40
373BPR0370	5,90	R\$ 18.293.299,90	R\$ 3.100.559,31
373BPR0375	17,50	R\$ 57.246.930,24	R\$ 3.271.253,16
373BPR0380	18,50	R\$ 63.767.454,20	R\$ 3.446.889,42
277APR4005	5,30	R\$ 31.170.104,54	R\$ 5.881.151,80
277BPR0053	13,70	R\$ 109.939.772,35	R\$ 8.024.800,90
277BPR0055	14,90	R\$ 137.470.156,22	R\$ 9.226.184,98

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo/km
277BPR0058	2,10	R\$ 13.260.023,79	R\$ 6.314.297,04
277BPR0060	5,90	R\$ 40.808.873,66	R\$ 6.916.758,25
277BPR0065	3,80	R\$ 24.261.403,07	R\$ 6.384.579,76
277BPR0070	6,50	R\$ 39.932.576,11	R\$ 6.143.473,25
277BPR0075	7,00	R\$ 62.098.422,25	R\$ 8.871.203,18
277VPR1005	8,70	R\$ 46.902.982,28	R\$ 5.391.147,39
277VPR1010	2,00	R\$ 11.288.395,29	R\$ 5.644.197,65
277APR4505	1,60	R\$ 8.025.733,66	R\$ 5.016.083,54
277BPR0080	6,40	R\$ 24.599.354,53	R\$ 3.843.649,15
277BPR0085	10,80	R\$ 40.975.801,60	R\$ 3.794.055,70
277BPR0090a	10,40	R\$ 41.054.303,79	R\$ 3.947.529,21
277BPR0090b	0,90	R\$ 7.159.627,42	R\$ 7.955.141,58
277BPR0110a	1,70	R\$ 6.540.147,98	R\$ 3.847.145,87
277BPR0110b	13,30	R\$ 46.939.544,63	R\$ 3.529.289,07
277BPR0110c	11,60	R\$ 42.207.852,36	R\$ 3.638.607,96
277BPR0110d	13,50	R\$ 54.250.244,92	R\$ 4.018.536,66
277BPR0110e	14,00	R\$ 53.818.127,73	R\$ 3.844.151,98
277BPR0110f	10,50	R\$ 51.284.815,08	R\$ 4.884.268,10
277BPR0130	4,70	R\$ 18.343.959,35	R\$ 3.902.970,07
277BPR0135	3,70	R\$ 13.942.875,32	R\$ 3.768.344,68
277BPR0140a	17,10	R\$ 76.001.006,02	R\$ 4.444.503,28
277BPR0140b	15,10	R\$ 54.359.758,16	R\$ 3.599.983,98
277BPR0150	4,50	R\$ 29.539.733,36	R\$ 6.564.385,19
277BPR0160	18,10	R\$ 79.707.825,65	R\$ 4.403.747,27
376BPR0460	0,90	R\$ 9.825.874,77	R\$ 10.917.638,63
476BPR0090	7,60	R\$ 63.099.898,72	R\$ 8.302.618,25
476BPR0091	0,90	R\$ 7.377.117,86	R\$ 8.196.797,62
476BPR0093	3,80	R\$ 26.546.284,70	R\$ 6.985.864,39
476BPR0094	16,70	R\$ 65.353.900,78	R\$ 3.913.407,23
476BPR0095	23,10	R\$ 102.113.529,72	R\$ 4.420.499,12
476BPR0100	1,90	R\$ 12.664.686,14	R\$ 6.665.624,28
418D0010EPR	1,33	R\$ 7.255.132,92	R\$ 5.454.987,16
418S0015EPR	3,77	R\$ 14.779.459,31	R\$ 3.920.280,98
418S0020EPR	9,28	R\$ 43.520.576,38	R\$ 4.689.717,28
418S0030EPR	7,48	R\$ 28.452.908,49	R\$ 3.803.864,77
423S0030EPR	19,73	R\$ 58.828.617,61	R\$ 2.981.683,61
423S0040EPR	4,81	R\$ 15.722.872,21	R\$ 3.268.788,40
423S0050EPR	1,73	R\$ 5.172.784,73	R\$ 2.990.048,98
423S0060EPR	1,66	R\$ 4.102.064,29	R\$ 2.471.123,07
427S0030EPR	12,00	R\$ 24.973.391,10	R\$ 2.081.115,93
427S0035EPR	20,53	R\$ 40.875.976,75	R\$ 1.991.036,37
427S0050EPR	0,18	R\$ 309.142,65	R\$ 1.717.459,17
427S0060EPR	8,51	R\$ 17.875.531,15	R\$ 2.100.532,45
373BPR0390	18,30	R\$ 70.179.915,13	R\$ 3.834.968,04
TOTAL	473,01	R\$ 2.040.024.006,30	R\$ 4.312.855,98

Lote 2

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 2” contém os detalhamentos referentes ao Lote 2. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de manutenção e conservação, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 24, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 24 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 2.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
Malha Norte			
153BPR1210	1	R\$ 2.913.202,97	R\$ 2.913.202,97
153BPR1213	18,1	R\$ 61.851.645,18	R\$ 3.417.217,97
153BPR1220	5,6	R\$ 20.677.821,09	R\$ 3.692.468,05
153BPR1230	15,2	R\$ 52.691.725,10	R\$ 3.466.560,86
153BPR1240	1,1	R\$ 5.720.912,80	R\$ 5.200.829,82
153BPR1250	0,9	R\$ 4.599.135,23	R\$ 5.110.150,26
153BPR1252	1,1	R\$ 5.972.881,58	R\$ 5.429.892,34
153BPR1253	0,9	R\$ 4.473.141,11	R\$ 4.970.156,79
153BPR1255	8,6	R\$ 28.206.413,33	R\$ 3.279.815,50
369BPR0473	3,4	R\$ 12.511.616,88	R\$ 3.679.887,32
369BPR0480A	13,1	R\$ 44.749.895,18	R\$ 3.416.022,53
369BPR0480B	4,8	R\$ 19.637.950,28	R\$ 4.091.239,64
369BPR0490	14,7	R\$ 60.149.749,33	R\$ 4.091.819,68
369BPR0495	2,2	R\$ 16.425.814,61	R\$ 7.466.279,37
369BPR0500	12,6	R\$ 40.674.406,84	R\$ 3.228.127,53
855S0010EPR	2,9	R\$ 10.445.601,55	R\$ 3.601.931,57
855S0020EPR	5,16	R\$ 17.653.725,67	R\$ 3.421.264,66
369BPR0530	10,2	R\$ 33.604.928,42	R\$ 3.294.600,83
369BPR0540	17,1	R\$ 59.220.615,38	R\$ 3.463.193,88
151O0170EPR	7,29	R\$ 23.352.982,22	R\$ 3.203.426,92
151S0174EPR	19,35	R\$ 60.648.438,84	R\$ 3.134.286,24
151O0176EPR	13,04	R\$ 40.850.108,08	R\$ 3.132.677,00
151D0180EPR	0,59	R\$ 1.954.568,83	R\$ 3.312.828,53
151D0185EPR	1,28	R\$ 4.964.606,86	R\$ 3.878.599,11
151D0190EPR	3,11	R\$ 10.170.143,61	R\$ 3.270.142,64
151D0200EPR	1,49	R\$ 6.251.608,43	R\$ 4.195.710,36
151D0210EPR	26,31	R\$ 87.955.817,46	R\$ 3.343.056,54

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
151D0220EPR	1,22	R\$ 4.091.987,32	R\$ 3.354.087,97
151D0225EPR	0,74	R\$ 3.841.182,02	R\$ 5.190.786,51
151D0230EPR	19,66	R\$ 66.263.601,79	R\$ 3.370.478,22
151D0250EPR	9,5	R\$ 36.858.894,52	R\$ 3.879.883,63
373BPR0310A	4,3	R\$ 16.374.751,77	R\$ 3.808.081,81
373BPR0310B	3,6	R\$ 9.885.812,73	R\$ 2.746.059,09
239S0010EPR	12,49	R\$ 42.703.512,59	R\$ 3.419.016,22
151S0120EPR	9,68	R\$ 30.471.446,59	R\$ 3.147.876,71
151S0130EPR	22,9	R\$ 69.908.152,89	R\$ 3.052.757,77
151S0160EPR	0,47	R\$ 2.139.707,77	R\$ 4.552.569,72
151S0163EPR	4,31	R\$ 14.344.675,02	R\$ 3.328.230,86
151S0167EPR	2,28	R\$ 10.873.552,08	R\$ 4.769.101,79
092S0130EPR	0,69	R\$ 7.237.411,55	R\$ 10.489.002,25
092S0140EPR	17,71	R\$ 63.917.520,05	R\$ 3.609.120,27
092S0150EPR	0,62	R\$ 1.947.581,11	R\$ 3.141.259,86
092S0160EPR	20,32	R\$ 68.158.818,70	R\$ 3.354.272,57
092S0170EPR	13,19	R\$ 50.115.983,69	R\$ 3.799.543,87
092S0180EPR	1,39	R\$ 5.717.797,93	R\$ 4.113.523,69
092S0185EPR	1,25	R\$ 5.069.861,25	R\$ 4.055.889,00
092S0190EPR	1	R\$ 5.697.766,82	R\$ 5.697.766,82
092S0195EPR	17,13	R\$ 67.601.392,62	R\$ 3.946.374,35
092S0200EPR	7,49	R\$ 32.655.635,02	R\$ 4.359.897,87
092S0202EPR	0,27	R\$ 2.181.332,34	R\$ 8.079.008,66
092S0204EPR	1,06	R\$ 3.789.262,06	R\$ 3.574.775,53
092S0206EPR	1,66	R\$ 6.714.082,72	R\$ 4.044.628,14
092S0210EPR	16,13	R\$ 60.113.625,96	R\$ 3.726.821,20
092S0230EPR	0,68	R\$ 3.116.297,98	R\$ 4.582.791,15
092S0235EPR	2,37	R\$ 8.533.733,05	R\$ 3.600.731,25
092S0240EPR	3,18	R\$ 12.367.812,45	R\$ 3.889.249,20
092S0245EPR	1,44	R\$ 5.432.607,31	R\$ 3.772.643,96
092S0250EPR	1,22	R\$ 5.362.052,14	R\$ 4.395.124,71
092S0270EPR	19	R\$ 77.466.850,02	R\$ 4.077.202,63
Malha Sul			
277APR2005	1,5	R\$ 20.819.447,30	R\$ 13.879.631,53
277APR1005	2,9	R\$ 14.357.030,73	R\$ 4.950.700,25
277APR2010	6,6	R\$ 60.368.475,18	R\$ 9.146.738,66
277APR3005	3,9	R\$ 28.980.554,91	R\$ 7.430.911,52
277APR3010	9,4	R\$ 74.657.937,60	R\$ 7.942.333,79
277BPR0010	4,7	R\$ 33.710.795,17	R\$ 7.172.509,61
277BPR0015	1,8	R\$ 18.984.155,56	R\$ 10.546.753,09
277BPR0020	3,4	R\$ 28.622.317,94	R\$ 8.418.328,80
277BPR0025	13,9	R\$ 112.325.216,67	R\$ 8.080.950,84
277BPR0030	5,2	R\$ 44.339.303,43	R\$ 8.526.789,12
277BPR0033a	16,6	R\$ 132.023.772,90	R\$ 7.953.239,33
277BPR0033b	9	R\$ 75.198.859,02	R\$ 8.355.428,78

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
277BPR0033c	13,2	R\$ 101.417.581,74	R\$ 7.683.150,13
277BPR0033d	2,6	R\$ 14.424.332,74	R\$ 5.547.820,29
407D0010EPR	3,5	R\$ 25.017.214,24	R\$ 7.147.775,50
407S0020EPR	15,35	R\$ 51.819.575,06	R\$ 3.375.868,08
508D0010EPR	29,69	R\$ 95.764.991,39	R\$ 3.225.496,51
508D0020EPR	1,13	R\$ 3.601.331,40	R\$ 3.187.018,94
508D0030EPR	0,39	R\$ 1.537.803,12	R\$ 3.943.084,92
Total	574,83	R\$ 2.477.254.854,82	R\$ 4.309.543,44

Lote 3

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 3” contém os detalhamentos referentes ao Lote 3. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de manutenção e conservação, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 25, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 25 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 3.

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
Malha Norte			
369BPR0675	4,80	R\$ 15.455.624,81	R\$ 3.219.921,83
369BPR0680	2,70	R\$ 4.446.016,37	R\$ 1.646.672,73
369BPR0685	10,60	R\$ 32.027.477,33	R\$ 3.021.460,13
170S0170EPR	11,65	R\$ 39.336.099,92	R\$ 3.376.489,26
369BPR0705	1,60	R\$ 5.649.112,81	R\$ 3.530.695,51
369BPR0710	6,40	R\$ 23.001.131,86	R\$ 3.593.926,85
369BPR0715	5,50	R\$ 17.593.121,72	R\$ 3.198.749,40
369BPR0720	2,60	R\$ 10.376.126,23	R\$ 3.990.817,78
376BPR0220	10,10	R\$ 33.085.802,57	R\$ 3.275.822,04
376BPR0225	3,00	R\$ 9.982.053,31	R\$ 3.327.351,10
376BPR0230	0,50	R\$ 3.253.819,12	R\$ 6.507.638,24
376BPR0265	10,60	R\$ 16.093.258,86	R\$ 1.518.231,97
376BPR0260	1,30	R\$ 3.914.313,91	R\$ 3.011.010,70
376BPR0270	4,30	R\$ 13.167.636,09	R\$ 3.062.240,95
376BPR0275A	4,44	R\$ 6.117.940,26	R\$ 1.377.914,47
376BPR0275B	5,96	R\$ 9.038.870,47	R\$ 1.516.589,00
376BPR0275C	6,50	R\$ 9.491.613,36	R\$ 1.460.248,21
376BPR0280	23,20	R\$ 76.509.303,96	R\$ 3.297.814,83

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
376BPR0285	4,60	R\$ 7.869.689,19	R\$ 1.710.802,00
376BPR0290	0,80	R\$ 1.134.413,10	R\$ 1.418.016,37
376BPR0293	12,20	R\$ 42.922.158,14	R\$ 3.518.209,68
376BPR0295	21,60	R\$ 79.500.593,27	R\$ 3.680.583,02
376BPR0300	20,30	R\$ 58.828.067,59	R\$ 2.897.934,36
376BPR0310A	2,20	R\$ 3.237.991,79	R\$ 1.471.814,45
376BPR0310B	6,60	R\$ 22.205.415,22	R\$ 3.364.456,85
376BPR0310C	21,20	R\$ 60.724.678,58	R\$ 2.864.371,63
376BPR0310D	3,70	R\$ 5.505.486,99	R\$ 1.487.969,46
376BPR0330	24,50	R\$ 77.523.151,70	R\$ 3.164.210,27
376BPR0340A	5,40	R\$ 17.714.344,17	R\$ 3.280.434,11
376BPR0340B	14,00	R\$ 42.007.816,64	R\$ 3.000.558,33
376BPR0350	9,70	R\$ 29.992.888,72	R\$ 3.092.050,38
376BPR0370A	14,50	R\$ 49.477.833,70	R\$ 3.412.264,39
376BPR0370B	21,20	R\$ 65.373.810,87	R\$ 3.083.670,32
376BPR0390	11,50	R\$ 60.257.796,99	R\$ 5.239.808,43
376BPR0400	10,50	R\$ 34.105.287,57	R\$ 3.248.122,63
376BPR0410A	3,80	R\$ 14.093.244,47	R\$ 3.708.748,55
376BPR0410B	3,80	R\$ 11.945.605,10	R\$ 3.143.580,29
376BPR0415	8,40	R\$ 26.338.960,76	R\$ 3.135.590,57
376BPR0420A	16,60	R\$ 43.797.666,17	R\$ 2.638.413,62
376BPR0420B	11,00	R\$ 48.228.067,52	R\$ 4.384.369,77
376BPR0420C	13,00	R\$ 41.250.807,33	R\$ 3.173.139,03
323S0010EPR	8,27	R\$ 29.844.149,51	R\$ 3.608.724,25
323S0030EPR	23,46	R\$ 76.291.055,33	R\$ 3.251.963,14
323S0050EPR	3,40	R\$ 15.303.251,06	R\$ 4.500.956,19
323S0070EPR	0,30	R\$ 2.337.394,79	R\$ 7.791.315,95
323S0075EPR	24,57	R\$ 86.873.181,82	R\$ 3.535.742,04
445D0070EPR	2,58	R\$ 15.022.827,80	R\$ 5.822.801,47
445D0080EPR	2,07	R\$ 9.701.139,72	R\$ 4.686.540,93
445S0085EPR	8,92	R\$ 30.008.318,64	R\$ 3.364.161,28
090S0400EPR	24,94	R\$ 50.388.110,93	R\$ 2.020.373,33
090S0405EPR	2,34	R\$ 12.899.884,52	R\$ 5.512.771,16
376UPR2015	1,40	R\$ 1.165.898,94	R\$ 832.784,96
445S0010EPR	25,49	R\$ 82.867.971,03	R\$ 3.250.999,26
445S0015EPR	1,14	R\$ 5.115.976,22	R\$ 4.487.698,44
445S0017EPR	14,40	R\$ 44.593.987,78	R\$ 3.096.804,71
445S0020EPR	8,91	R\$ 30.746.343,16	R\$ 3.450.768,03
445S0030EPR	2,03	R\$ 8.186.111,77	R\$ 4.032.567,38
445S0035EPR	10,94	R\$ 17.591.442,29	R\$ 1.607.992,90
445S0040EPR	2,73	R\$ 9.264.327,12	R\$ 3.393.526,42
445D0045EPR	2,08	R\$ 6.141.576,88	R\$ 2.952.681,19
445D0050EPR	1,92	R\$ 5.088.693,33	R\$ 2.650.361,11
445D0055EPR	4,33	R\$ 13.145.071,15	R\$ 3.035.813,20
445D0060EPR	8,26	R\$ 34.610.066,42	R\$ 4.190.080,68

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
1000000	13,83	R\$ 41.656.828,91	R\$ 3.012.062,83
1000001a	21,10	R\$ 67.823.623,75	R\$ 3.214.389,75
1000002	11,23	R\$ 36.767.890,83	R\$ 3.274.077,55
1000005	11,60	R\$ 32.536.429,92	R\$ 2.804.864,65
1000007	5,46	R\$ 16.885.529,11	R\$ 3.092.587,75
Total	624,55	R\$ 1.955.432.181,24	R\$ 3.130.945,77

Lote 4

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 4” contém os detalhamentos referentes ao Lote 4. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de manutenção e conservação, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 26, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 26 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 4.

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
Malha Norte			
369BPR0543	1,2	R\$ 7.572.483,80	R\$ 6.310.403,17
369BPR0545	1,6	R\$ 11.862.719,30	R\$ 7.414.199,56
369BPR0550	10,5	R\$ 28.306.778,23	R\$ 2.695.883,64
369BPR0565	5,5	R\$ 12.256.133,14	R\$ 2.228.387,84
369BPR0570	3,3	R\$ 8.019.106,57	R\$ 2.430.032,30
369BPR0575	15,6	R\$ 33.000.558,52	R\$ 2.115.420,42
369BPR0580A	2,2	R\$ 7.031.911,92	R\$ 3.196.323,60
369BPR0580B	2	R\$ 8.989.444,93	R\$ 4.494.722,47
369BPR0590	3,5	R\$ 12.092.918,42	R\$ 3.455.119,55
369BPR0615	4,8	R\$ 14.864.496,08	R\$ 3.096.770,02
369BPR0620	10	R\$ 34.576.064,80	R\$ 3.457.606,48
986D0010EPR	9,9	R\$ 46.001.507,11	R\$ 4.646.616,88
369BPR0670	4	R\$ 16.171.602,56	R\$ 4.042.900,64
376BPR0150	7,7	R\$ 22.548.212,36	R\$ 2.928.339,27
376BPR0155A	10,8	R\$ 19.965.466,97	R\$ 1.848.654,35
376BPR0155B	20,5	R\$ 35.582.099,70	R\$ 1.735.712,18
376BPR0160A	9,3	R\$ 21.477.987,21	R\$ 2.309.460,99
376BPR0160B	17	R\$ 43.809.779,72	R\$ 2.577.045,87
376BPR0165	6,1	R\$ 25.748.204,39	R\$ 4.221.017,11
376BPR0170	3,8	R\$ 11.557.074,30	R\$ 3.041.335,34

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
376BPR0180	10,2	R\$ 36.865.205,20	R\$ 3.614.235,80
376BPR0185	12,7	R\$ 41.981.715,67	R\$ 3.305.646,90
376BPR0190	1	R\$ 3.137.487,42	R\$ 3.137.487,42
376BPR0193	4,4	R\$ 16.631.418,58	R\$ 3.779.867,86
376BPR0195	4,7	R\$ 14.973.839,18	R\$ 3.185.923,23
376BPR0199	10,3	R\$ 38.283.296,96	R\$ 3.716.824,95
376BPR0203	2,2	R\$ 7.076.764,76	R\$ 3.216.711,26
376BPR0204	11,3	R\$ 60.366.495,40	R\$ 5.342.167,73
376BPR0205	3,6	R\$ 7.691.788,03	R\$ 2.136.607,79
376CPR1005	4,3	R\$ 13.843.872,01	R\$ 3.219.505,12
376CPR1010	2,5	R\$ 7.500.399,42	R\$ 3.000.159,77
376CPR1015	2,2	R\$ 9.057.869,71	R\$ 4.117.213,50
376CPR1020	3,1	R\$ 10.660.412,34	R\$ 3.438.842,69
376CPR1025	1,4	R\$ 3.624.946,12	R\$ 2.589.247,23
376CPR1030	3,8	R\$ 11.942.259,16	R\$ 3.142.699,78
376BPR0209	1,9	R\$ 6.651.795,01	R\$ 3.500.944,74
376BPR0210	6,2	R\$ 27.206.259,67	R\$ 4.388.106,40
897E0010EPR	3,94	R\$ 18.081.719,01	R\$ 4.589.268,78
897D0020EPR	3,53	R\$ 16.378.911,83	R\$ 4.639.918,37
376BPR0217	5	R\$ 27.514.535,14	R\$ 5.502.907,03
444D0005EPR	5,2	R\$ 9.493.306,07	R\$ 1.825.635,78
444D0010EPR	2,64	R\$ 9.988.514,30	R\$ 3.783.528,14
444D0015EPR	16,22	R\$ 61.112.390,93	R\$ 3.767.718,31
444D0020EPR	3,29	R\$ 12.041.638,73	R\$ 3.660.072,56
444D0031EPR	5,73	R\$ 20.280.541,73	R\$ 3.539.361,56
444D0033EPR	5,7	R\$ 19.158.247,18	R\$ 3.361.096,00
376UPR2005	1,5	R\$ 4.234.415,03	R\$ 2.822.943,36
862E0010EPR	4,24	R\$ 14.722.308,67	R\$ 3.472.242,61
862D0020EPR	8,4	R\$ 35.839.323,40	R\$ 4.266.586,12
369BPR0630	2,2	R\$ 6.840.083,85	R\$ 3.109.129,02
369BPR0650	7,6	R\$ 22.480.853,49	R\$ 2.958.007,04
376BPR0175	0,5	R\$ 1.627.954,04	R\$ 3.255.908,09
323E0190EPR	6,84	R\$ 26.145.433,19	R\$ 3.822.431,75
323D0205EPR	0,77	R\$ 2.657.624,11	R\$ 3.451.459,89
323S0210EPR	10,87	R\$ 17.624.301,84	R\$ 1.621.370,91
323S0213EPR	10,19	R\$ 21.143.909,55	R\$ 2.074.966,59
323S0230EPR	7,52	R\$ 29.151.227,85	R\$ 3.876.493,06
323S0251EPR	8,48	R\$ 31.093.015,76	R\$ 3.666.629,22
323S0260EPR	11,49	R\$ 47.988.905,21	R\$ 4.176.580,09
323S0270EPR	13,34	R\$ 48.064.169,72	R\$ 3.603.011,22
323S0290EPR	1,22	R\$ 6.629.703,72	R\$ 5.434.183,37
323S0291EPR	2,77	R\$ 10.624.561,03	R\$ 3.835.581,60
323S0292EPR	3,56	R\$ 16.469.709,25	R\$ 4.626.322,82
323S0293EPR	4,68	R\$ 16.642.667,39	R\$ 3.556.125,51
323S0295EPR	9,64	R\$ 39.096.809,76	R\$ 4.055.685,66

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
323S0297EPR	8,81	R\$ 35.807.904,30	R\$ 4.064.461,33
323S0310EPR	2,43	R\$ 8.685.082,84	R\$ 3.574.108,16
323S0315EPR	1,77	R\$ 7.814.024,08	R\$ 4.414.702,87
323S0320EPR	15,96	R\$ 55.831.493,42	R\$ 3.498.213,87
323S0330EPR	3,9	R\$ 14.965.984,26	R\$ 3.837.431,86
323S0332EPR	1,05	R\$ 4.021.147,90	R\$ 3.829.664,67
323S0333EPR	2,8	R\$ 9.481.421,37	R\$ 3.386.221,92
323S0334EPR	1,8	R\$ 7.355.290,11	R\$ 4.086.272,29
323S0335EPR	6,37	R\$ 24.211.349,30	R\$ 3.800.839,76
323S0336EPR	5,74	R\$ 21.079.361,58	R\$ 3.672.362,64
323S0343EPR	6,95	R\$ 27.387.634,07	R\$ 3.940.666,77
323E0347EPR	0,33	R\$ 1.938.001,85	R\$ 5.872.732,87
323D0350EPR	2,9	R\$ 15.540.002,64	R\$ 5.358.621,60
323D0370EPR	2,3	R\$ 16.610.035,17	R\$ 7.221.754,42
323S0391EPR	3	R\$ 19.854.930,58	R\$ 6.618.310,19
323S0393EPR	12,32	R\$ 43.167.261,30	R\$ 3.503.836,14
323S0400EPR	5,78	R\$ 20.663.058,77	R\$ 3.574.923,66
323S0410EPR	1,06	R\$ 4.248.665,26	R\$ 4.008.174,78
323S0420EPR	4,04	R\$ 12.436.884,22	R\$ 3.078.436,69
323S0430EPR	0,35	R\$ 3.604.124,24	R\$ 10.297.497,84
323S0435EPR	9,39	R\$ 33.382.440,94	R\$ 3.555.105,53
323S0440EPR	13,36	R\$ 43.195.762,21	R\$ 3.233.215,73
272S0471PRC	3,88	R\$ 17.304.346,73	R\$ 4.459.883,18
272S0473PRC	12,21	R\$ 32.650.113,48	R\$ 2.674.046,97
272BPR0560	27	R\$ 60.098.106,42	R\$ 2.225.855,79
272BPR0565	14,7	R\$ 35.782.689,71	R\$ 2.434.196,58
272BPR0568	0,9	R\$ 2.594.727,33	R\$ 2.883.030,36
272BPR0570	2,7	R\$ 6.387.335,89	R\$ 2.365.679,96
182S0010EPR	8,61	R\$ 17.427.506,28	R\$ 2.024.100,61
182S0030EPR	8,09	R\$ 15.307.475,20	R\$ 1.892.147,74
182P0035EPR	1,21	R\$ 1.731.227,53	R\$ 1.430.766,56
182S0050EPR	12,6	R\$ 27.993.735,12	R\$ 2.221.725,01
182P0055EPR	1,97	R\$ 3.207.226,61	R\$ 1.628.033,81
182C0070FPR	5,9	R\$ 11.817.160,75	R\$ 2.002.908,60
1000013a	30,1	R\$ 97.707.563,86	R\$ 3.246.098,47
1000014a	4,43	R\$ 11.913.398,85	R\$ 2.689.254,82
1000015a	9,72	R\$ 46.179.980,40	R\$ 4.751.026,79
1000018	19,34	R\$ 80.003.694,55	R\$ 4.136.695,69
1000019a	5,33	R\$ 12.516.891,42	R\$ 2.348.384,88
Malha Sul			
317D0120EPR	0,48	R\$ 19.198.563,51	R\$ 39.997.007,31
317D0122EPR	1,81	R\$ 7.333.685,17	R\$ 4.051.759,76
317D0124EPR	1,25	R\$ 9.210.093,08	R\$ 7.368.074,47
317D0126EPR	0,56	R\$ 18.338.219,67	R\$ 32.746.820,84
317D0130EPR	2,5	R\$ 12.797.609,96	R\$ 5.119.043,98

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
317D0130EPRB	6,6	R\$ 6.437.693,39	R\$ 975.408,09
Total	696,46	R\$ 2.317.278.061,77	R\$ 3.327.223,48

Lote 5

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 5” contém os detalhes referentes ao Lote 5. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de manutenção e conservação, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 27, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 27 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 5.

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
Malha Norte			
163BPR0135	1,10	R\$ 1.949.954,16	R\$ 1.772.685,60
163BPR0130	3,63	R\$ 6.021.840,76	R\$ 1.658.909,30
1000010	3,71	R\$ 8.018.010,35	R\$ 2.161.188,77
Malha Sul			
158S0100PRC	3,06	R\$ 18.043.172,22	R\$ 5.896.461,51
158S0110PRC	2,48	R\$ 12.196.592,67	R\$ 4.917.980,91
158D0115PRC	5,68	R\$ 21.358.842,45	R\$ 3.760.359,59
158S0120PRC	9,56	R\$ 35.658.391,41	R\$ 3.729.957,26
369BPR0775	5,30	R\$ 20.418.653,77	R\$ 3.852.576,18
369BPR0780	2,40	R\$ 9.643.306,94	R\$ 4.018.044,56
369BPR0785	3,40	R\$ 12.222.405,32	R\$ 3.594.825,09
369BPR0790	26,50	R\$ 86.725.131,46	R\$ 3.272.646,47
369BPR0795	24,00	R\$ 104.443.009,26	R\$ 4.351.792,05
369BPR0800	23,70	R\$ 99.833.835,18	R\$ 4.212.398,11
369BPR0805	12,20	R\$ 48.114.123,41	R\$ 3.943.780,61
369BPR0810	25,80	R\$ 101.075.009,10	R\$ 3.917.636,01
369BPR0830	16,80	R\$ 66.063.018,04	R\$ 3.932.322,50
369BPR0850	10,70	R\$ 40.737.502,12	R\$ 3.807.243,19
369BPR0870a	18,20	R\$ 64.101.546,31	R\$ 3.522.062,98
369BPR0870b	5,80	R\$ 17.113.766,17	R\$ 2.950.649,34
317D0150EPR	7,04	R\$ 31.820.795,79	R\$ 4.519.999,40
317D0170EPR	3,74	R\$ 15.262.342,03	R\$ 4.080.840,11
317D0175EPR	1,01	R\$ 6.262.722,22	R\$ 6.200.715,07
317D0180EPR	3,46	R\$ 14.750.117,69	R\$ 4.263.039,80

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
317O0190EPR	4,26	R\$ 9.837.378,14	R\$ 2.309.243,70
317O0210EPR	5,67	R\$ 33.391.663,84	R\$ 5.889.182,34
317D0215EPR	15,98	R\$ 69.873.832,19	R\$ 4.372.580,24
317D0220EPR	2,58	R\$ 19.037.615,04	R\$ 7.378.920,56
317D0230EPR	10,79	R\$ 39.238.954,01	R\$ 3.636.603,71
317S0235EPR	0,22	R\$ 887.753,88	R\$ 4.035.244,90
163BPR0095	14,60	R\$ 58.353.987,79	R\$ 3.996.848,48
163BPR0100	24,00	R\$ 154.063.433,84	R\$ 6.419.309,74
163BPR0105	5,50	R\$ 27.985.430,32	R\$ 5.088.260,06
163BPR0110A	6,70	R\$ 38.096.644,97	R\$ 5.686.066,41
163BPR0110B	18,20	R\$ 68.256.818,27	R\$ 3.750.374,63
163BPR0110C	10,20	R\$ 55.916.982,80	R\$ 5.482.057,14
163BPR0115	3,80	R\$ 18.623.269,66	R\$ 4.900.860,44
163BPR0120	4,90	R\$ 19.172.130,20	R\$ 3.912.679,63
163BPR0122a	16,40	R\$ 107.576.195,16	R\$ 6.559.524,10
163BPR0122b	13,30	R\$ 29.738.165,79	R\$ 2.235.952,32
163BPR0122c	16,80	R\$ 33.709.621,40	R\$ 2.006.525,08
163BPR0125	11,90	R\$ 43.974.975,62	R\$ 3.695.376,10
467BPR0060a	6,60	R\$ 39.326.080,27	R\$ 5.958.497,01
467BPR0060b	3,00	R\$ 6.427.146,93	R\$ 2.142.382,31
467BPR0070	6,50	R\$ 29.657.960,27	R\$ 4.562.763,12
Total	421,17	R\$ 1.744.980.129,22	R\$ 4.143.172,90

Lote 6

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 6” contém os detalhes referentes ao Lote 6. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de manutenção e conservação, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 28, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 28 – Investimentos na pavimentação do programa de manutenção e conservação – Lote 6.

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
Malha Sul			
277BPR0170	23,4	R\$ 111.139.977,27	R\$ 4.749.571,68
277BPR0190	16,7	R\$ 79.652.163,67	R\$ 4.769.590,64
277BPR0205	5,4	R\$ 36.913.780,64	R\$ 6.835.885,30
277BPR0210	5,7	R\$ 31.913.713,08	R\$ 5.598.897,03

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
277BPR0215	18	R\$ 65.232.012,25	R\$ 3.624.000,68
277BPR0220a	16,3	R\$ 27.350.935,92	R\$ 1.677.971,53
277BPR0220b	14,2	R\$ 70.990.276,94	R\$ 4.999.315,28
277BPR0230	22,5	R\$ 89.906.875,72	R\$ 3.995.861,14
277BPR0235	9	R\$ 38.456.850,70	R\$ 4.272.983,41
277BPR0240	20,1	R\$ 71.625.780,47	R\$ 3.563.471,67
277BPR0245	2,8	R\$ 19.502.071,53	R\$ 6.965.025,55
277BPR0250	22,2	R\$ 88.742.621,93	R\$ 3.997.415,40
277BPR0270a	16	R\$ 64.569.500,14	R\$ 4.035.593,76
277BPR0270b	11,2	R\$ 23.572.926,84	R\$ 2.104.725,61
277BPR0270c	14	R\$ 67.568.775,81	R\$ 4.826.341,13
277BPR0280	10,6	R\$ 44.300.156,50	R\$ 4.179.260,05
277BPR0285	20,2	R\$ 80.761.555,24	R\$ 3.998.096,79
277BPR0290	22,9	R\$ 84.778.923,12	R\$ 3.702.136,38
277BPR0295	8,1	R\$ 69.835.826,75	R\$ 8.621.707,01
277BPR0300	3,8	R\$ 24.320.964,78	R\$ 6.400.253,89
277BPR0305	10,3	R\$ 111.301.551,05	R\$ 10.805.975,83
277BPR0310	7,9	R\$ 50.470.191,12	R\$ 6.388.631,79
277BPR0320	29,8	R\$ 136.197.054,81	R\$ 4.570.370,97
277BPR0325	3,1	R\$ 24.524.628,08	R\$ 7.911.170,35
277BPR0330	2,4	R\$ 47.372.416,74	R\$ 19.738.506,97
277BPR0335	12,1	R\$ 55.660.668,64	R\$ 4.600.055,26
277BPR0340	6,1	R\$ 34.729.562,86	R\$ 5.693.370,96
277BPR0345	1,9	R\$ 7.630.974,91	R\$ 4.016.302,58
277BPR0350	8,9	R\$ 43.768.809,78	R\$ 4.917.843,80
277BPR0355	4,2	R\$ 20.633.532,49	R\$ 4.912.745,83
277BPR0360	2,6	R\$ 11.782.625,61	R\$ 4.531.779,08
277BPR0365	12,8	R\$ 59.223.694,95	R\$ 4.626.851,17
277BPR0370	3,6	R\$ 14.593.918,42	R\$ 4.053.866,23
277BPR0375	19,3	R\$ 86.137.292,38	R\$ 4.463.072,14
277BPR0380a	8,5	R\$ 13.704.913,03	R\$ 1.612.342,71
277BPR0380b	7,2	R\$ 6.248.774,51	R\$ 867.885,35
277BPR0385	4	R\$ 17.104.318,25	R\$ 4.276.079,56
277BPR0387	1,2	R\$ 4.636.279,08	R\$ 3.863.565,90
277BPR0390	0,6	R\$ 832.270,48	R\$ 1.387.117,46
163BPR0075	17,3	R\$ 73.842.539,55	R\$ 4.268.354,89
163BPR0080	23,2	R\$ 102.024.375,94	R\$ 4.397.602,41
163BPR0082	0,7	R\$ 4.700.027,15	R\$ 6.714.324,50
163BPR0083	2	R\$ 10.512.532,69	R\$ 5.256.266,35
163BPR0084	0,8	R\$ 5.517.765,23	R\$ 6.897.206,54
163BPR0087	10	R\$ 40.276.538,67	R\$ 4.027.653,87
163BPR0088	3,2	R\$ 18.228.787,59	R\$ 5.696.496,12
163BPR0089	2,2	R\$ 7.263.723,02	R\$ 3.301.692,28
163BPR0090	6,7	R\$ 31.580.105,16	R\$ 4.713.448,53
163BPR0092	7,8	R\$ 35.053.324,93	R\$ 4.494.016,02

Trecho	Extensão (km)	Custo	Custo / km
158S0410PRC	6,8	R\$ 37.048.751,72	R\$ 5.448.345,84
158S0415PRC	1,55	R\$ 11.053.859,66	R\$ 7.131.522,36
180S0410EPR	4,33	R\$ 13.069.927,51	R\$ 3.018.459,01
180P0415EPR	1,02	R\$ 1.587.595,59	R\$ 1.556.466,27
182S0390EPR	17,5	R\$ 75.720.112,15	R\$ 4.326.863,55
182S0400EPR	2,11	R\$ 13.967.487,07	R\$ 6.619.662,12
182S0430EPR	1,1	R\$ 9.159.024,28	R\$ 8.326.385,71
182S0440EPR	4,26	R\$ 28.216.911,87	R\$ 6.623.688,23
182S0450EPR	10,58	R\$ 48.117.019,75	R\$ 4.547.922,47
182S0460EPR	2,64	R\$ 12.602.865,02	R\$ 4.773.812,51
182S0470EPRa	15,21	R\$ 83.381.973,42	R\$ 5.482.049,53
182S0470EPRb	16	R\$ 34.337.106,25	R\$ 2.146.069,14
280S0212PRC	20,4	R\$ 85.896.101,89	R\$ 4.210.593,23
280S0215PRC	4,27	R\$ 23.723.133,39	R\$ 5.555.768,94
280D0220PRC	0,33	R\$ 3.172.833,55	R\$ 9.614.647,11
280D0225PRC	0,24	R\$ 1.963.796,65	R\$ 8.182.486,03
280S0232PRC	4,13	R\$ 24.049.649,75	R\$ 5.823.159,75
280S0235PRC	1,1	R\$ 3.151.532,88	R\$ 2.865.029,89
483S0010EPR	5,57	R\$ 47.392.132,32	R\$ 8.508.461,82
483S0020EPR	3,77	R\$ 19.822.512,81	R\$ 5.257.960,96
483S0030EPR	17,07	R\$ 77.656.980,85	R\$ 4.549.325,18
277BPR0380_0001	0	R\$ 17.479.153,74	-
277BPR0380_0002	0	R\$ 3.253.745,21	-
277BPR0380_0003	0	R\$ 3.641.095,83	-
Nova Ponte Paraguai	0	R\$ 1.663.013,02	
280PRC_180EPR_0001	0	R\$ 26.162.560,38	-
Total	643,48	R\$ 2.973.979.763,01	R\$ 4.621.712,82

As células em laranja tratam do trecho da BR 277 - 277BPR0380 cuja extensão total da obra de pavimentação não foi detalhada na planilha, apesar possuir um custo atrelado ao projeto. De acordo com o SNV, este trecho possui uma extensão de 15,7 km no total, no entanto, falta um detalhamento maior sobre a extensão da obra que será implementada nos trechos 0001, 0002, e 003.

A célula em vermelho trata do trecho 280PRC_180EPR_0001. No entanto, é importante ressaltar que este trecho não está especificado no SNV. Sendo assim, não é possível afirmar qual é a extensão do trecho.

7.4.4 Programa de Investimentos (Melhorias e Ampliação da Capacidade)

O Programa de Investimentos, na fase de Ampliação de Capacidade, trata das ampliações e intervenções necessárias para o aumento da capacidade de trechos das rodovias, compreendendo desde duplicação de trechos em pista simples a construção de faixas adicionais de tráfego. Já as melhorias propostas são todas as obras realizadas em pontos específicos da rodovia como complemento às obras de ampliações de capacidade, como por exemplo: passarelas para a passagem de pedestres sobre a rodovia e paradas de ônibus; vias marginais à rodovia nas áreas de maior adensamento urbano; vias de acesso para a entrada e saída da rodovia; faixas adicionais em aclives/declives ou em trechos urbanizados; implantação de acostamentos; correções de traçado (geometria); pontes e viadutos. Para a presente análise, portanto, foram considerados os valores de investimentos previstos para as duplicações.

Lote 1

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 1” contém os detalhamentos referentes ao Lote 1. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de ampliação da capacidade, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 29, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 29 – Investimentos na pavimentação no programa de ampliação da capacidade – Lote 1.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
Malha Norte			
373BPR0330	15,90	R\$ 37.395.872,30	R\$ 2.351.941,65
373BPR0350	23,20	R\$ 52.706.659,02	R\$ 2.271.838,75
373BPR0370	5,90	R\$ 14.602.592,61	R\$ 2.475.015,70
373BPR0375	17,50	R\$ 39.606.114,69	R\$ 2.263.206,55
373BPR0380	18,50	R\$ 48.925.702,41	R\$ 2.644.632,56
Malha Sul			
277APR4005	0,00	R\$ 366.417,70	0,00
277BPR0053	0,00	R\$ 1.333.147,33	0,00
277BPR0055	0,00	R\$ 16.036.640,62	0,00

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
277BPR0058	0,00	R\$ 231.219,77	0,00
277BPR0060	0,00	R\$ 506.084,02	0,00
277BPR0065	0,00	R\$ 67.767,91	0,00
277BPR0070	0,00	R\$ 525.946,94	0,00
277BPR0075	0,00	R\$ 436.341,10	0,00
277VPR1005	0,00	R\$ 630.325,31	0,00
277VPR1010	0,00	R\$ 13.046,08	0,00
277APR4505	0,00	R\$ 42.899,12	0,00
277BPR0080	6,19	R\$ 20.113.626,83	R\$ 3.249.374,29
277BPR0085	10,80	R\$ 38.486.253,08	R\$ 3.563.541,95
277BPR0090a	11,26	R\$ 42.311.019,11	R\$ 3.757.639,35
277BPR0090b	1,42	R\$ 4.412.301,01	R\$ 3.107.254,23
277BPR0110a	1,70	R\$ 6.162.324,62	R\$ 3.624.896,84
277BPR0110b	15,97	R\$ 54.335.651,50	R\$ 3.402.357,64
277BPR0110c	11,16	R\$ 42.281.911,36	R\$ 3.788.701,73
277BPR0110d	15,26	R\$ 59.021.769,82	R\$ 3.867.743,76
277BPR0110e	15,00	R\$ 55.248.071,89	R\$ 3.683.204,79
277BPR0110f	10,93	R\$ 38.069.097,85	R\$ 3.482.991,57
277BPR0130	4,99	R\$ 19.685.147,73	R\$ 3.944.919,38
277BPR0135	3,66	R\$ 15.590.149,22	R\$ 4.259.603,61
277BPR0140a	16,90	R\$ 67.406.934,30	R\$ 3.988.575,99
277BPR0140b	15,00	R\$ 58.428.098,07	R\$ 3.895.206,54
277BPR0150	5,40	R\$ 16.796.962,54	R\$ 3.110.548,62
277BPR0160	18,44	R\$ 74.912.747,47	R\$ 4.062.513,42
376BPR0460	0,00	R\$ 60.006,19	0,00
476BPR0090	0,00	R\$ 373.251,56	0,00
476BPR0091	0,00	R\$ 6.523,04	0,00
476BPR0093	0,00	R\$ 59.391,88	0,00
476BPR0094	13,67	R\$ 57.799.608,48	R\$ 4.228.208,37
476BPR0095	26,39	R\$ 89.717.327,45	R\$ 3.399.671,37
476BPR0100	1,46	R\$ 4.716.205,80	R\$ 3.230.277,95
418D0010EPR	0,56	R\$ 3.187.827,73	R\$ 5.692.549,52
418S0015EPR	3,51	R\$ 14.140.407,94	R\$ 4.028.606,25
418S0020EPR	9,67	R\$ 35.358.583,30	R\$ 3.656.523,61
418S0030EPR	7,61	R\$ 28.158.522,26	R\$ 3.700.200,03
423S0030EPR	19,64	R\$ 81.446.344,33	R\$ 4.146.962,54
423S0040EPR	4,78	R\$ 19.627.186,36	R\$ 4.106.105,93
423S0050EPR	1,46	R\$ 6.354.403,52	R\$ 4.352.331,18
423S0060EPR	0,00	R\$ 254.539,85	0,00
427S0030EPR	0,00	R\$ 3.457.160,99	0,00
427S0035EPR	0,00	R\$ 1.515.955,69	0,00
427S0050EPR	0,00	R\$ 33.629,74	0,00
427S0060EPR	0,00	R\$ 3.526.772,53	0,00
373BPR0390	18,30	R\$ 67.471.999,35	R\$ 3.686.994,50
TOTAL	352,12	R\$ 1.243.954.491,34	R\$ 3.532.757,27

Não foram informados, em diversos trechos de rodovias, as extensões das obras propostas, no entanto, custos foram atrelados aos trechos correspondentes. Desta forma, torna-se temeroso apontar e considerar, à priori, o valor indicado como investimento do trecho por quilômetro, uma vez que é necessário possuir a extensão total da obra de duplicação.

O documento “Volume 2 – Tomo VI – Melhorias e Ampliação da Capacidade – Lote 1 - Tabela 2 - Obras de Duplicação” apresenta as extensões das obras e serviços, porém os valores das extensões possuem inconsistências. Por exemplo, o trecho 277BPR0110 da BR-277/PR apresenta uma extensão de obra de 13.160 km.

Lote 2

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 2” contém os detalhes referentes ao Lote 2. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de ampliação da capacidade, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 30, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 30 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 2.

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
Malha Norte			
153BPR1213	18,1	R\$ 2.402.841,91	R\$ 132.753,70
153BPR1220	5,6	R\$ 2.865.167,31	R\$ 511.637,02
153BPR1230	15,2	R\$ 2.869.054,88	R\$ 188.753,61
153BPR1240	1,1	R\$ 3.598.308,12	R\$ 3.271.189,20
153BPR1250	0,9	R\$ 2.404.347,88	R\$ 2.671.497,64
153BPR1252	1,1	R\$ 3.542.142,85	R\$ 3.220.129,86
153BPR1255	8,6	R\$ 2.437.382,90	R\$ 283.416,62
369BPR0480A	13,1	R\$ 2.315.141,05	R\$ 176.728,32
369BPR0480B	4,8	R\$ 2.968.390,25	R\$ 618.414,64
369BPR0490	14,7	R\$ 2.278.950,94	R\$ 155.030,68
369BPR0495	2,2	R\$ 4.337.717,72	R\$ 1.971.689,87
369BPR0500	12,6	R\$ 2.256.100,47	R\$ 179.055,59

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
855S0010EPR	2,9	R\$ 2.277.504,34	R\$ 785.346,32
855S0020EPR	5,16	R\$ 3.410.754,99	R\$ 660.999,03
369BPR0530	10,2	R\$ 2.136.820,50	R\$ 209.492,21
369BPR0540	17,1	R\$ 2.151.248,19	R\$ 125.803,99
151S0174EPR	19,35	R\$ 2.870.468,24	R\$ 148.344,61
A4	0,10	R\$ 17.062,41	R\$ 170.624,10
239S0010EPR	12,49	R\$ 3.372.984,81	R\$ 270.054,83
151S0120EPR	9,68	R\$ 2.725.681,27	R\$ 281.578,64
151S0130EPR	22,9	R\$ 2.739.986,48	R\$ 119.650,06
151S0160EPR	0,47	R\$ 4.270.309,43	R\$ 9.085.764,74
151S0163EPR	4,31	R\$ 2.562.181,55	R\$ 594.473,68
151S0167EPR	2,28	R\$ 4.142.038,48	R\$ 1.816.683,54
092S0130EPR	0,69	R\$ 3.369.302,10	R\$ 4.883.046,52
092S0140EPR	17,71	R\$ 2.536.169,02	R\$ 143.205,48
092S0150EPR	0,62	R\$ 3.490.673,46	R\$ 5.630.118,48
092S0160EPR	20,32	R\$ 2.640.357,58	R\$ 129.938,86
092S0170EPR	13,19	R\$ 2.614.142,26	R\$ 198.191,23
092S0180EPR	1,39	R\$ 4.206.490,61	R\$ 3.026.252,24
092S0185EPR	1,25	R\$ 4.772.690,54	R\$ 3.818.152,43
092S0190EPR	1	R\$ 7.613.619,75	R\$ 7.613.619,75
092S0195EPR	17,13	R\$ 2.572.059,86	R\$ 150.149,44
092S0200EPR	7,49	R\$ 2.415.571,27	R\$ 322.506,18
092S0202EPR	0,27	R\$ 9.355.119,65	R\$ 34.648.591,30
092S0204EPR	1,06	R\$ 5.350.800,93	R\$ 5.047.925,41
092S0206EPR	1,66	R\$ 3.271.658,14	R\$ 1.970.878,40
092S0210EPR	16,13	R\$ 2.589.612,40	R\$ 160.546,34
092S0230EPR	0,68	R\$ 4.384.723,98	R\$ 6.448.123,50
092S0235EPR	2,37	R\$ 2.365.497,42	R\$ 998.100,18
092S0240EPR	3,18	R\$ 2.826.820,17	R\$ 888.937,16
092S0245EPR	1,44	R\$ 3.631.732,78	R\$ 2.522.036,65
092S0250EPR	1,22	R\$ 4.988.146,19	R\$ 4.088.644,42
092S0270EPR	19	R\$ 2.543.815,72	R\$ 133.885,04
Malha Sul			
277APR2005	1,50	R\$ 14.567.903,39	R\$ 9.711.935,59
277APR1005	0,00	R\$ 22.850.787,51	0,00
277APR2010	6,60	R\$ 52.542.505,71	R\$ 7.960.985,71
277APR3005	0,00	R\$ 1.910.222,19	0,00
277APR3010	0,00	R\$ 2.206.306,38	0,00
277BPR0010	0,00	R\$ 40.222.856,67	0,00
277BPR0015	0,00	R\$ 1.047.481,74	0,00
277BPR0020	0,00	R\$ 1.804.627,46	0,00
277BPR0025	0,00	R\$ 8.125.880,98	0,00
277BPR0030	0,00	R\$ 3.188.182,78	0,00

Trecho	Extensão	Custo	Custo/km
277BPR0033a	0,00	R\$ 1.594.622,86	0,00
277BPR0033b	0,00	R\$ 74.423,17	0,00
277BPR0033c	0,00	R\$ 2.921.725,38	0,00
277BPR0033d	0,00	R\$ 1.687.107,35	0,00
407D0010EPR	0,00	R\$ 3.919.904,48	0,00
407S0020EPR	17,75	R\$ 53.913.202,68	R\$ 3.037.363,53
508D0010EPR	0,00	R\$ 16.128.036,72	0,00
Total	358,59	R\$ 373.197.368,25	R\$ 1.040.735,57

Não foram informados, em diversos trechos de rodovias, as extensões das obras propostas, no entanto, custos foram atrelados aos trechos correspondentes. Desta forma, torna-se temeroso apontar e considerar, à priori, o valor indicado como investimento do trecho por quilômetro, uma vez que é necessário possuir a extensão total da obra de duplicação.

Lote 3

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 3” contém os detalhamentos referentes ao Lote 3. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de ampliação da capacidade, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 31, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 31 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 3.

Trecho	Detalhes	Extensão (km)	Custo	Custo / km
Malha Norte				
369BPR0680		0,00	R\$ 3.039.350,25	0,00
369BPR0685		0,00	R\$ 863.544,08	0,00
170S0170EPR		11,65	R\$ 28.234.080,60	R\$ 2.423.526,23
369BPR0710		0,00	R\$ 1.645.524,63	0,00
369BPR0715		0,00	R\$ 393.987,10	0,00
369BPR0720		2,60	R\$ 9.516.746,57	R\$ 3.660.287,14
376BPR0220		0,00	R\$ 1.629.622,07	0,00
376BPR0225		0,00	R\$ 297.589,30	0,00
376BPR0230		0,50	R\$ 3.401.597,67	R\$ 6.803.195,34
376BPR0260		0,00	R\$ 2.120.972,32	0,00

376BPR0270		0,00	R\$ 626.517,50	0,00
376BPR0275A		0,00	R\$ 3.589.790,38	0,00
376BPR0275B		0,60	R\$ 3.061.951,66	R\$ 5.103.252,76
376BPR0275C		0,10	R\$ 3.481.314,67	R\$ 34.813.146,73
376BPR0280		0,00	R\$ 24.793,47	0,00
376BPR0285		0,00	R\$ 3.633.864,02	0,00
376BPR0290		0,00	R\$ 1.128.029,83	0,00
376BPR0295		21,60	R\$ 70.851.469,98	R\$ 3.280.160,65
376BPR0300		17,90	R\$ 55.103.016,01	R\$ 3.078.380,78
376BPR0310A		0,00	R\$ 1.033.968,17	0,00
376BPR0310B		6,60	R\$ 14.987.159,44	R\$ 2.270.781,73
376BPR0310C		21,20	R\$ 46.897.427,30	R\$ 2.212.142,80
376BPR0310D		0,00	R\$ 4.063.991,90	0,00
376BPR0330		0,00	R\$ 340.779,23	0,00
376BPR0340A	Leniência	5,40	0,00	R\$ 0,00
376BPR0340B	Leniência	14,00	0,00	0,00
376BPR0350		0,00	R\$ 4.757.081,49	0,00
376BPR0370A		0,00	R\$ 592.695,25	0,00
376BPR0370B		0,00	R\$ 319.273,81	0,00
376BPR0390		0,00	R\$ 7.831.505,35	0,00
376BPR0400		0,00	R\$ 8.003.333,82	0,00
376BPR0410A		0,00	R\$ 2.396.070,35	0,00
376BPR0410B		0,00	R\$ 5.378.131,90	0,00
376BPR0415		0,00	R\$ 2.863.989,73	0,00
376BPR0420A		0,00	R\$ 886.291,73	0,00
376BPR0420C		0,00	R\$ 5.097.374,08	0,00
323S0010EPR		8,27	R\$ 15.677.379,80	R\$ 1.895.692,84
323S0030EPR		23,46	R\$ 42.619.082,63	R\$ 1.816.670,19
323S0050EPR		3,40	R\$ 6.678.351,90	R\$ 1.964.221,15
323S0070EPR		0,30	R\$ 2.519.807,04	R\$ 8.399.356,81
323S0075EPR		24,57	R\$ 54.715.006,20	R\$ 2.226.902,98
A3		0,64	R\$ 75.188,33	R\$ 117.481,77
445D0070EPR		0,00	R\$ 3.389.966,44	0,00
445D0080EPR		0,00	R\$ 480.705,37	0,00
445S0085EPR		8,92	R\$ 20.294.986,82	R\$ 2.275.222,74
090S0400EPR		0,00	R\$ 6.574.513,92	0,00
090S0405EPR		0,00	R\$ 577.906,06	0,00
376UPR2015		0,00	R\$ 1.549.394,22	0,00
445S0010EPR		25,49	R\$ 55.845.127,18	R\$ 2.190.864,15
445S0015EPR		1,14	R\$ 2.827.889,74	R\$ 2.480.605,03
445S0017EPR		14,40	R\$ 43.478.301,32	R\$ 3.019.326,48
445S0020EPR		8,91	R\$ 22.645.980,84	R\$ 2.541.636,46
445S0030EPR	Leniência	2,03	0,00	0,00
445S0035EPR		0,00	R\$ 923.791,23	0,00
445D0045EPR		0,00	R\$ 2.775.039,61	0,00
445D0050EPR		0,00	R\$ 632.541,62	0,00

445D0055EPR		0,00	R\$ 56.437,40	0,00
445D0060EPR		0,00	R\$ 2.980.882,52	0,00
1000000		13,83	R\$ 70.872.989,69	R\$ 5.124.583,49
1000001a		21,10	R\$ 183.232.466,94	R\$ 8.684.003,17
1000002		11,23	R\$ 63.015.791,98	R\$ 5.611.379,52
1000005		11,60	R\$ 50.450.377,77	R\$ 4.349.170,50
1000007		5,46	R\$ 24.799.555,10	R\$ 4.542.043,06
Total		286,90	R\$ 977.782.297,36	R\$ 3.408.094,45

Não foram informados, em diversos trechos de rodovias, as extensões das obras propostas, no entanto, custos foram atrelados aos trechos correspondentes. Desta forma, torna-se temeroso apontar e considerar, à priori, o valor indicado como investimento do trecho por quilômetro, uma vez que é necessário possuir a extensão total da obra de duplicação.

As células em laranja indicam os trechos cujas extensões não foram definidas ou descritas no documento “Volume 2 – Tomo VI – Melhorias e Ampliação da Capacidade” ou na planilha “Parana IFC_MEF_Lote 3”, aba “Capex Detalhado”. As células em vermelho apresentam valores de extensão divergentes nos documentos utilizados, conforme Quadro 32.

Quadro 32 – Divergências entre extensão de trechos, localizados no Lote 3.

Trecho	Tomo VI – Melhorias e Ampliação da Capacidade	Parana IFC_MEF_Lote 3 – Capex Detalhado
376BPR0300	4 km	17,90 km
A3	0,70 km	0,64 km
445S0085EPR	6,98 km	8,92 km

Lote 4

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 4” contém os detalhamentos referentes ao Lote 4. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de ampliação da capacidade, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 33, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 33 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 4.

Trcheo	Extensão	Custo	Custo/km
Malha Norte			
369BPR0543	0,00	R\$ 4.158.796,13	0,00
369BPR0545	0,00	R\$ 5.636.472,75	0,00
369BPR0550	0,00	R\$ 1.756.795,94	0,00
369BPR0565	0,00	R\$ 1.232.564,19	0,00
369BPR0570	0,00	R\$ 599.527,91	0,00
369BPR0575	0,00	R\$ 923.791,23	0,00
369BPR0580A	0,00	R\$ 1.827.621,87	0,00
369BPR0580B	0,00	R\$ 5.141.928,37	0,00
369BPR0590	0,00	R\$ 1.045.505,95	0,00
369BPR0615	0,00	R\$ 461.074,59	0,00
369BPR0620	0,00	R\$ 3.648.372,87	0,00
986D0010EPR	0,00	R\$ 3.658.628,65	0,00
369BPR0670	0,00	R\$ 4.602.431,33	0,00
376BPR0150	0,00	R\$ 1.348.201,17	0,00
376BPR0155A	0,00	R\$ 654.757,53	0,00
376BPR0155B	0,00	R\$ 147.320,44	0,00
376BPR0160A	0,00	R\$ 1.818.149,90	0,00
376BPR0160B	0,00	R\$ 993.857,37	0,00
376BPR0170	0,00	R\$ 3.180.984,00	0,00
376BPR0180	0,00	R\$ 13.914,07	0,00
376BPR0185	0,00	R\$ 2.085.879,23	0,00
376BPR0190	0,00	R\$ 5.585.243,38	0,00
376BPR0193	0,00	R\$ 1.354.798,38	0,00
376BPR0195	0,00	R\$ 1.729.526,87	0,00
376BPR0203	0,00	R\$ 3.428.728,11	0,00
376BPR0204	0,00	R\$ 1.744.819,79	0,00
376BPR0205	0,00	R\$ 5.629.261,66	0,00
376CPR1010	0,00	R\$ 2.718.411,47	0,00
376CPR1015	0,00	R\$ 2.052.113,12	0,00
376CPR1020	0,00	R\$ 1.716.332,45	0,00
376CPR1025	0,00	R\$ 2.080.526,94	0,00
376CPR1030	0,00	R\$ 2.584.053,53	0,00
376BPR0209	0,00	R\$ 2.080.526,94	0,00
376BPR0210	0,00	R\$ 2.808.790,39	0,00
897E0010EPR	0,00	R\$ 3.947.140,14	0,00
897D0020EPR	0,00	R\$ 1.565.446,81	0,00
376BPR0217	0,00	R\$ 4.729.019,47	0,00
444D0005EPR	0,00	R\$ 22.525.015,42	0,00
444D0010EPR	0,00	R\$ 13.326.618,66	0,00
444D0015EPR	0,00	R\$ 18.686.843,07	0,00
444D0020EPR	0,00	R\$ 5.284.574,12	0,00
444D0031EPR	0,00	R\$ 6.556.036,64	0,00
444D0033EPR	0,00	R\$ 8.818.646,45	0,00

376UPR2005	0,00	R\$ 3.043.187,57	0,00
862E0010EPR	0,00	R\$ 352.296,58	0,00
862D0020EPR	0,00	R\$ 10.005.483,76	0,00
369BPR0630	0,00	R\$ 6.538.759,84	0,00
369BPR0650	0,00	R\$ 697.828,76	0,00
376BPR0175	0,00	R\$ 2.448.658,23	0,00
323E0190EPR	0,00	R\$ 1.716.332,45	0,00
323D0205EPR	0,00	R\$ 980.069,88	0,00
323S0210EPR	0,00	R\$ 980.069,88	0,00
323S0213EPR	0,00	R\$ 2.038.488,93	0,00
323S0230EPR	7,52	R\$ 20.560.741,97	R\$ 2.734.141,22
323S0251EPR	8,48	R\$ 22.156.906,07	R\$ 2.612.842,70
323S0260EPR	11,49	R\$ 27.719.788,90	R\$ 2.412.514,26
323S0270EPR	13,34	R\$ 32.013.897,75	R\$ 2.399.842,41
323S0290EPR	1,22	R\$ 5.276.311,88	R\$ 4.324.845,80
323S0291EPR	2,77	R\$ 11.046.957,90	R\$ 3.988.071,44
323S0292EPR	3,56	R\$ 10.529.477,80	R\$ 2.957.718,48
323S0293EPR	4,68	R\$ 11.413.511,46	R\$ 2.438.784,50
323S0295EPR	9,64	R\$ 23.366.379,27	R\$ 2.423.898,26
323S0297EPR	8,81	R\$ 19.937.078,49	R\$ 2.263.005,50
323S0310EPR	2,43	R\$ 6.587.548,53	R\$ 2.710.925,32
323S0315EPR	1,77	R\$ 7.402.031,79	R\$ 4.181.938,86
323S0320EPR	15,96	R\$ 41.663.329,92	R\$ 2.610.484,33
323S0330EPR	3,90	R\$ 11.321.778,35	R\$ 2.903.020,09
323S0332EPR	1,05	R\$ 4.161.220,66	R\$ 3.963.067,29
323S0333EPR	2,80	R\$ 9.812.685,87	R\$ 3.504.530,67
323S0334EPR	1,80	R\$ 7.426.066,81	R\$ 4.125.592,67
323S0335EPR	6,37	R\$ 17.181.172,55	R\$ 2.697.201,34
323S0336EPR	5,74	R\$ 18.340.256,80	R\$ 3.195.166,69
323S0343EPR	6,95	R\$ 19.245.797,02	R\$ 2.769.179,43
323E0347EPR	0,00	R\$ 3.734.885,31	0,00
323D0350EPR	0,00	R\$ 2.015.513,75	0,00
323D0370EPR	0,00	R\$ 3.520.008,87	0,00
323S0391EPR	3,00	R\$ 10.684.941,92	R\$ 3.561.647,31
323S0393EPR	12,32	R\$ 30.545.614,58	R\$ 2.479.351,83
323S0400EPR	5,78	R\$ 15.598.766,61	R\$ 2.698.748,55
323S0410EPR	1,06	R\$ 5.212.544,13	R\$ 4.917.494,47
323S0420EPR	4,04	R\$ 13.467.602,98	R\$ 3.333.565,09
323S0430EPR	0,35	R\$ 2.318.123,33	R\$ 6.623.209,52
323S0435EPR	9,39	R\$ 28.030.716,31	R\$ 2.985.166,81
323S0440EPR	13,36	R\$ 36.813.649,80	R\$ 2.755.512,71
272S0471PRC	3,88	R\$ 11.617.738,85	R\$ 2.994.262,59
272S0473PRC	0,00	R\$ 5.545.656,64	0,00
272BPR0560	0,00	R\$ 980.069,88	0,00
272BPR0565	0,00	R\$ 980.069,88	0,00
272BPR0568	0,00	R\$ 980.069,88	0,00

272BPR0570	0,00	R\$ 980.069,88	0,00
182S0010EPR	0,00	R\$ 1.056.941,89	0,00
182S0030EPR	0,00	R\$ 1.674.548,89	0,00
182P0035EPR	0,00	R\$ 2.373,94	0,00
182S0050EPR	0,00	R\$ 4.393.218,05	0,00
A5	0,00	R\$ 247.744,10	0,00
1000013a	30,10	R\$ 223.250.291,34	R\$ 7.416.953,20
1000014a	4,43	R\$ 9.730.987,96	R\$ 2.196.611,28
1000018	19,34	R\$ 154.629.826,83	R\$ 7.995.337,48
1000019a	5,33	R\$ 10.046.468,87	R\$ 1.884.890,97
Total	232,66	R\$ 1.099.911.609,43	R\$ 4.727.549,25

Não foram informados, em diversos trechos de rodovias, as extensões das obras propostas, no entanto, custos foram atrelados aos trechos correspondentes. Desta forma, torna-se temeroso apontar e considerar, à priori, o valor indicado como investimento do trecho por quilômetro, uma vez que é necessário possuir a extensão total da obra de duplicação.

Lote 5

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 5” contém os detalhamentos referentes ao Lote 5. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de ampliação da capacidade, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 34, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 34 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 5.

Trecho	Extensão	Custo	Custo / km
Malha Sul			
158S0100PRC	3,06	R\$ 11.152.223,35	R\$ 3.644.517,44
158S0110PRC	2,48	R\$ 8.574.317,90	R\$ 3.457.386,25
158D0115PRC	5,68	R\$ 75.966,85	R\$ 13.374,45
158S0120PRC	9,56	R\$ 32.209.758,95	R\$ 3.369.221,65
369BPR0775	5,30	R\$ 17.406.800,81	R\$ 3.284.302,04
369BPR0780	2,40	R\$ 14.802.222,72	R\$ 6.167.592,80
369BPR0785	3,40	R\$ 15.801.891,00	R\$ 4.647.615,00
369BPR0790	26,50	R\$ 79.616.593,85	R\$ 3.004.399,77

369BPR0795	24,00	R\$ 73.709.678,78	R\$ 3.071.236,62
369BPR0800	23,70	R\$ 68.998.888,96	R\$ 2.911.345,53
369BPR0805	12,20	R\$ 36.227.137,85	R\$ 2.969.437,53
369BPR0810	25,80	R\$ 95.133.143,11	R\$ 3.687.331,13
369BPR0830	16,80	R\$ 53.453.061,65	R\$ 3.181.729,86
369BPR0850	7,83	R\$ 23.427.535,79	R\$ 2.992.022,45
369BPR0870a	16,44	R\$ 49.820.799,29	R\$ 3.030.462,24
369BPR0870b	5,72	R\$ 19.213.404,52	R\$ 3.358.986,80
317S0235EPR	0,22	R\$ 759.325,13	R\$ 3.451.477,86
163BPR0100	0,74	R\$ 7.001.005,99	R\$ 9.460.818,91
163BPR0122a	15,70	R\$ 62.653.195,27	R\$ 3.990.649,38
163BPR0122b	14,00	R\$ 60.023.068,21	R\$ 4.287.362,01
163BPR0122c	16,80	R\$ 60.007.011,28	R\$ 3.572.483,85
163BPR0125	11,74	R\$ 37.476.921,05	R\$ 3.192.242,00
467BPR0060a	0,00	R\$ 75.966,85	0,00
Total	250,06	R\$ 827.619.919,17	R\$ 3.122.387,08

Não foi informado, em um trecho, a extensão da obra proposta, no entanto, custo foi atrelado mesmo. Desta forma, torna-se temeroso apontar e considerar, à priori, o valor indicado como investimento do trecho por quilômetro, uma vez que é necessário possuir a extensão total da obra de duplicação.

Lote 6

A planilha “Parana IFC_MEF_Lote 6” contém os detalhamentos referentes ao Lote 6. A aba “CAPEX_Detalhado” apresenta os investimentos envolvidos na execução do projeto ao longo dos 30 anos de concessão. O apresenta os valores referentes às atividades de pavimentação, na fase de ampliação da capacidade, por trecho, e uma correlação referente ao custo por km de Concessão.

Ressalta-se que para consultar mais informações referentes ao trecho que sofrerá tal intervenção, referente ao SNV indicado no Quadro 35, pode-se observar o item 7.1 - Descrição dos Lotes do presente documento.

Quadro 35 – Investimentos na pavimentação do programa de ampliação da capacidade – Lote 6.

Trecho	Extensão (km)	Detalhes	Custo	Custo / km
Malha Sul				
277BPR0170	27,269		R\$ 110.328.526,05	R\$ 4.045.932,23
277BPR0190	8,2		R\$ 34.698.459,53	R\$ 4.231.519,46
277BPR0205	0,00		R\$ 2.228.944,45	0,00
277BPR0210	8,4		R\$ 24.677.282,46	R\$ 2.937.771,72

Trecho	Extensão (km)	Detalhes	Custo	Custo / km
277BPR0215	18,9		R\$ 60.117.054,97	R\$ 3.180.796,56
277BPR0220a	16,8		R\$ 56.459.361,47	R\$ 3.360.676,28
277BPR0220b	15,1		R\$ 40.950.831,92	R\$ 2.711.975,62
277BPR0230	23,4		R\$ 84.986.302,51	R\$ 3.631.893,27
277BPR0235	12		R\$ 38.045.105,47	R\$ 3.170.425,46
277BPR0240	21,2		R\$ 70.367.147,52	R\$ 3.319.205,07
277BPR0245	5,6		R\$ 16.626.384,43	R\$ 2.968.997,22
277BPR0250	26,25		R\$ 92.904.035,60	R\$ 3.539.201,36
277BPR0270a	19,3		R\$ 84.509.866,09	R\$ 4.378.749,54
277BPR0270b	11,9		R\$ 16.191.994,81	R\$ 1.360.671,83
277BPR0270c	15,9		R\$ 44.585.958,23	R\$ 2.804.148,32
277BPR0280	13,7		R\$ 42.890.542,24	R\$ 3.130.696,51
277BPR0285	23,1		R\$ 72.888.770,20	R\$ 3.155.358,02
277BPR0290	23,05		R\$ 70.944.224,67	R\$ 3.077.840,55
277BPR0305	20,6		R\$ 61.191.497,93	R\$ 2.970.461,06
277BPR0310	3,4		R\$ 12.807.431,56	R\$ 3.766.891,64
277BPR0320	31,9		R\$ 96.269.038,52	R\$ 3.017.838,20
277BPR0325	6,2		R\$ 17.306.651,74	R\$ 2.791.395,44
277BPR0330	4,8		R\$ 14.282.275,92	R\$ 2.975.474,15
277BPR0335	14,3		R\$ 43.657.966,07	R\$ 3.053.004,62
277BPR0340	6,1		R\$ 19.090.415,44	R\$ 3.129.576,30
277BPR0345	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 987.247,22	0,00
277BPR0350	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 4.142.079,09	0,00
277BPR0355	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 1.949.590,01	0,00
277BPR0360	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 1.309.285,13	0,00
277BPR0365	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 3.010.348,61	0,00
277BPR0370	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 2.003.073,99	0,00
277BPR0375	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 4.777.116,85	0,00
277BPR0380a	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 2.787.087,78	0,00
277BPR0385	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 704.795,65	0,00
277BPR0387	0,00	Fechamento de Retornos em Nível	R\$ 471.690,39	0,00
158S0410PRC	9,9		R\$ 41.014.561,17	R\$ 4.142.884,97
158S0415PRC	3,1		R\$ 12.513.091,66	R\$ 4.036.481,18
180S0410EPR	1,26		R\$ 5.298.735,34	R\$ 4.205.345,51

Trecho	Extensão (km)	Detalhes	Custo	Custo / km
182S0390EPR	22,1		R\$ 87.429.624,90	R\$ 3.956.091,62
182S0400EPR	4,22		R\$ 16.394.873,57	R\$ 3.885.041,13
182S0430EPR	2,2		R\$ 8.405.432,85	R\$ 3.820.651,30
182S0440EPR	6,8		R\$ 21.023.171,23	R\$ 3.091.642,83
182S0450EPR	11,18		R\$ 44.674.174,62	R\$ 3.995.901,13
182S0460EPR	3,18		R\$ 10.303.656,73	R\$ 3.240.143,63
182S0470EPRa	15,21		R\$ 103.541.596,44	R\$ 6.807.468,54
182S0470EPRb	17,85		R\$ 139.726.169,23	R\$ 7.827.796,60
280S0212PRC	22,2		R\$ 78.501.572,09	R\$ 3.536.106,85
280S0215PRC	6,49		R\$ 22.391.079,21	R\$ 3.450.089,25
280D0220PRC	0,66		R\$ 2.716.272,57	R\$ 4.115.564,49
280D0225PRC	0,48		R\$ 2.397.296,48	R\$ 4.994.367,68
280S0232PRC	3,82		R\$ 32.746.835,58	R\$ 8.572.470,05
280S0235PRC	0,00		R\$ 144.213,43	0,00
483S0010EPR	11,14		R\$ 49.630.258,23	R\$ 4.455.139,88
483S0020EPR	5,333		R\$ 25.235.014,84	R\$ 4.731.861,02
483S0030EPR	17,54		R\$ 77.696.370,21	R\$ 4.429.667,63
280PRC_180EPR_0001	13,8		R\$ 69.154.634,51	R\$ 5.011.205,40
Total	555,832		R\$ 2.102.087.019,39	R\$ 3.781.874,77

Não foram informados, em diversos trechos de rodovias, as extensões das obras propostas, no entanto, custos foram atrelados aos trechos correspondentes. Desta forma, torna-se temeroso apontar e considerar, à priori, o valor indicado como investimento do trecho por quilômetro, uma vez que é necessário possuir a extensão total da obra de duplicação.

7.4.5 Comparação e Tratamento dos Dados

Após tabular o vasto volume de dados com informações disponíveis, fez-se necessário apresentar um resumo das mesmas para se avaliar a adequação orçamentária, por tipologia de investimento relacionado à pavimentação e por lote, conforme pode ser observado no Quadro 36.

Quadro 36 – Resumo dos investimentos, extensão, custo total e por km.

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
Trabalhos Iniciais			
Lote 1	473,01	R\$ 64.265.164,99	R\$ 169.699,41
Lote 2	231,44	R\$ 44.340.040,63	R\$ 191.583,31
Lote 3	143,88	R\$ 33.069.461,48	R\$ 229.840,57
Lote 4	242,57	R\$ 49.113.812,06	R\$ 202.472,74

Trecho	Extensão (km)	Custo Total	Custo / km
Trabalhos Iniciais			
Lote 5	206	R\$ 7.406.820,27	R\$ 35.955,44
Lote 6	605,44	R\$ 43.180.009,16	R\$ 71.320,05
TOTAL:	1.902,34	R\$ 241.375.308,59	R\$ 126.883,37
Programa de Recuperação			
Lote 1	473,01	R\$ 246.887.691,44	R\$ 521.950
Lote 2	553,22	R\$ 49.355.567,19	R\$ 656.391,45
Lote 3	143,88	R\$ 33.069.461,48	R\$ 229.840,57
Lote 4	627,54	R\$ 296.071.964,81	R\$ 471.797,76
Lote 5	417,46	R\$ 191.627.803,98	R\$ 459.032,73
Lote 6	643,48	R\$ 300.322.043,79	R\$ 466.715,43
TOTAL:	2.858,59	R\$ 1.117.334.532,69	R\$ 390.869,11
Programa de Manutenção Periódica e Conservação			
Lote 1	473,01	R\$ 2.040.024.006,30	R\$ 4.312.855,98
Lote 2	574,83	R\$ 2.477.254.854,82	R\$ 4.309.543,44
Lote 3	624,55	R\$ 1.955.432.181,24	R\$ 3.130.945,77
Lote 4	696,46	R\$ 2.317.278.061,77	R\$ 3.327.223,48
Lote 5	421,17	R\$ 1.744.980.129,22	R\$ 4.143.172,90
Lote 6	643,48	R\$ 2.973.979.763,01	R\$ 4.621.712,82
TOTAL:	3.433,50	R\$ 13.508.948.996,36	R\$ 3.934.454,35
Programa de Investimentos (Duplicações)			
Lote 1	352,12	R\$ 1.243.954.491,34	R\$ 3.532.757,27
Lote 2	358,59	R\$ 373.197.368,25	R\$ 1.040.735,57
Lote 3	286,90	R\$ 977.782.297,36	R\$ 3.408.094,45
Lote 4	232,66	R\$ 1.099.911.609,43	R\$ 4.727.549,25
Lote 5	250,06	R\$ 827.619.919,17	R\$ 3.122.387,08
Lote 6	555,832	R\$ 2.102.087.019,39	R\$ 3.781.874,77
TOTAL:	2.036,162	R\$ 4.522.465.685,55	R\$ 2.221.073,61

Faz-se mister comparar os resultados apresentados pela EPL (2021) e tabulados supra com indicadores de custos médios das obras sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por exemplo. Utilizou-se, para tanto, o Custo Médio Gerencial (CMG), estabelecido pela Coordenação Geral de Planejamento e Programação de Investimentos (CGPAN) da Diretoria de Planejamento e Pesquisa (DPP) do DNIT.

Com relação ao CMG, estes são custos oficiais estimativos, para uso em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, Obras de Arte Especiais (OAE), referentes às obras rodoviárias.

O custo médio gerencial (CMG) pode ser entendido, também, como o valor monetário incorrido na produção unitária de bens e serviços. De modo geral, os CMGs de

empreendimentos de interesse do DNIT representam quanto custam, em média, os serviços relacionados a obras de vias de transporte, para cada unidade de extensão da via (DNIT, 2019).

Entre 2009 a 2017, os custos eram atualizados bimestralmente, de acordo com a divulgação do último SICRO-2 disponível. Os insumos asfálticos eram atualizados pelos valores fornecidos pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Após este período, em 2019, foi apresentado uma nova metodologia, a qual permite a simulação do custo médio conforme informações técnicas apresentadas do empreendimento. Neste caso, para uma estimativa realista do custo médio, faz-se mister avaliar os Projetos de Engenharia do empreendimento, a região de implantação, entre outras informações.

Considerando o último arquivo referente ao Custo Médio Gerencial (CMG), do período entre 2009 a 2017, em janeiro de 2018 e que considerou o SICRO-2 de julho de 2017, o mesmo apresentou os valores e características contidas no Quadro 37.

Quadro 37 – CMG, utilizando a metodologia DNIT de 2009 a 2017.

OBRA / SERVIÇO		INTERVALO		MÉDIA	OBSERVAÇÕES	
		Lim. Inferior	Lim. Superior	R\$ / Km	Limite Inferior	Limite Superior
CONSTRUÇÃO					Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE	
IMPLANTAÇÃO/ PAVIMENTAÇÃO (P.Simples) Faixa 3,6m e Acost. 2,5m		2.331.783,07 a 3.986.547,28		3.159.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm- Pista e Acostamento.
IMPLANTAÇÃO/ PAVIMENTAÇÃO (P.Simples) Faixa 3,6m e Acost. 1,0m (até Classe III)		1.758.393,79 a 2.561.207,73		2.160.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 5cm- Pista e Acostamento.
ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE	CONSTRUÇÃO DE TERCEIRA FAIXA E RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE	2.178.403,74 a 2.672.388,00		2.425.000,00	Solução 3aFaixa c/revest. CBUQ 10cm, recapeamento na Pista Existente - CBUQ 3cm e no Acostamento - CBUQ 3cm	Solução 3aFaixa c/revestimento. CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente com CBUQ 4cm no Acostamento CBUQ 4cm
	DUPLICAÇÃO C/ CONSTR. DE PISTA NOVA (2 Faixas) + RESTAURAÇÃO DE P. EXISTENTE + CANT.CENTRAL	4.861.975,42 a 10.371.975,60		7.617.000,00	Solução Pista Nova c/revest. CBUQ 6 cm, recapeam. Pista Existente CBUQ 3cm e Acostamentos/ Afastamentos CBUQ 3cm.	Solução Pista Nova c/revest. CBUQ 16cm, recapeamento da Pista Existente CBUQ 10cm e Acostamentos/ Afastamentos CBUQ 10cm.
MANUTENÇÃO					Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE	
RESTAURAÇÃO		562.749,41 a 1.837.363,74		1.200.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD- Acostamento.	Solução c/ Fresagem 5cm+reposição CBUQ 5cm (100%) + Recapeamento CBUQ 5 cm-Pista e Acostamento.
RECONSTRUÇÃO		1.787.054,78 a 2.880.253,41		2.334.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD- Acostamento.	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm- Pista e CBUQ 10cm-Acostamento.
PROGRAMAS	RESTAURAÇÃO C/MELHORAMENTOS	478.986,67 a 2.034.883,50		1.257.000,00	Valores obtidos na Coordenação Geral de Restauração – CGREST (Mantidos os Valores base Novembro 2016)	
	CREMA 1a ETAPA (previsão)	121.955,39 a 494.467,87		308.000,00		
	CREMA 2a ETAPA (previsão)	356.029,71 a 894.800,38		625.000,00		
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA SIMPLES		21.782,28 a 81.875,57		51.800,00		
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA DUPLA		37.986,45 a 151.355,13		94.700,00		
CONSERVAÇÃO ROD. NÃO PAVIMENTADA		51.828,48 a 112.387,01		82.100,00		

Entretanto, conforme mencionado pela EPL (2021), os custos unitários definidos em demonstrativos de composição de preços foram fornecidos pelo SICRO, mês de outubro/2019. Assim, para fins de comparação, realizou-se a atualização dos valores apresentados no Quadro 37, referentes ao mês base de julho de 2017 para outubro de 2019, através do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA-IBGE).

Sendo assim, considerando a correção pela defasagem temporal, a Figura 19 apresenta o resultado da correção pelo IPCA (IBGE), obtendo-se um índice de reajuste de 8,294020% para o período mencionado.

Figura 19 – Correção pelo IPCA.

Dados básicos da correção pelo IPCA (IBGE)	
Dados informados	
Data inicial	07/2017
Data final	10/2019
Valor nominal	R\$ 1,00 (REAL)
Dados calculados	
Índice de correção no período	1,08294020
Valor percentual correspondente	8,294020 %
Valor corrigido na data final	R\$ 1,08 (REAL)

Fonte: Banco Central do Brasil, 2021.

Conforme DNIT (2019), haja vista que a estimativa de custos de obras de infraestrutura de transportes é notoriamente reconhecida como uma tarefa complexa, custos médios, formados a partir de informações históricas e soluções padronizadas, tornam-se instrumentos de planejamento importantes para estimar o valor de obras com características análogas a empreendimentos anteriores.

Neste sentido, de forma a comparar as diversas tipologias de obras previstas nas diversas fases (Trabalhos Iniciais, Recuperação, Manutenção Periódica e Conservação, e Duplicações), com àquelas existentes e apresentadas no CMG (DNIT, 2019), buscou-se analisar as características estabelecidas para os projetos de Engenharia elaborados pela EPL (2021).

Todos os documentos analisados foram obtidos no sítio eletrônico oficial da Audiência Pública da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), que franqueou aos interessados, com o objetivo de tornar público a realização da mesma, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos

Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) (<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=443>). Ressalta-se que, atualmente, estes estudos não estão mais disponíveis no sítio eletrônico oficial da ANTT.

Entretanto, mesmo apresentando as pastas de origem, não foi possível obter os Anexos (Figura 20) referentes aos Projetos de Engenharia e demais elementos técnicos, de todos os lotes, que possam caracterizar, de forma clara e precisa, se os quantitativos, o nível de intervenção e as soluções adotadas estavam condizentes com a comparação orçamentária realizada neste momento.

Figura 20 – Recorte de estrutura pastas dos documentos disponibilizados pela ANTT.

- ANEXO 1.1.1 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA RODOVIA - PISTAS
- ANEXO 1.1.2 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA RODOVIA - ACESSOS
- ANEXO 1.1.3 - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DA RODOVIA - FX ADICIONAIS, MARGINAIS E ÁREAS ESCAPE
- ANEXO 1.1.4 - CARACT FÍSICAS DAS RODOVIAS - INTERCESSÕES, RETORNOS E ROTATÓRIAS
- ANEXO 1.1.5 - PAVIMENTO - CADASTROS DISPONIBILIZADOS PELO DNIT
- ANEXO 1.1.6 - PAVIM - CADAST COMP CONS
- ANEXO 1.1.7 - SISTEMAS DE DRENAGEM - DRENAGEM SUPERFICIAL
- ANEXO 1.1.8 - SISTEMAS DE DRENAGEM - PROFUNDA E OAC
- ANEXO 1.1.9-OAE
- ANEXO 1.1.10 - FAIXA DE DOMÍNIO - CERCAS
- ANEXO 1.1.11 - TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÕES
- ANEXO 1.1.12 - SINALIZAÇÃO HORIZONTAL & VERTICAL E DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA LOTE 7
- ANEXO 1.1.13 - EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES OPERACIONAIS
- ANEXO 1.1.14 - SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO
- ANEXO 1.1.15 - COB DE TELEFONIA E INTERNET MÓVEL
- ANEXO 1.1.16 - SISTEMAS OPERACIONAIS E TI
- ANEXO 1.1.17 - PERIMETRO URBANO
- ANEXO 1.1.18 - ACIDENTES
- ANEXO 2.1.1 - SONDAGENS GEOTÉCNICAS - SPT
- ANEXO 2.1.2 - ESTRUTURA DOS PAVIMENTOS

Sendo assim, optou-se por estabelecer diretrizes para que se possa realizar, de maneira preambular, uma análise da adequação orçamentária considerando os intervalos inferiores e superiores e a característica da intervenção, para cada tipologia, conforme apresentado pelo CMG/DNIT (Quadro 37), atualizados pelo IPCA (Figura 19).

O Quadro 38 ilustra a uma comparação visando avaliar a adequação orçamentária preambular, em decorrência da falta de informações técnicas e dos Projetos de Engenharia não disponibilizados pela ANTT.

Quadro 38 – Adequação orçamentária preambular comparativa.

IPCA atualiz.: 1,0829402			
Custo / km			
	Lim. Inferior	Média	Lim. Superior
Trabalhos Iniciais			
EPL		R\$ 126.883,37	
CMG / DNIT - Conservação rotineira em pista simples	R\$ 23.588,91	R\$ 56.096,30	R\$ 88.666,35
CMG / DNIT - Conservação rotineira em pista dupla	R\$ 41.137,05	R\$ 102.554,44	R\$ 163.908,55
Programa de Recuperação			
EPL		R\$ 390.869,11	
CMG / DNIT - CREMA 1ª etapa	R\$ 132.070,39	R\$ 333.545,58	R\$ 535.479,13
Programa de Manutenção Periódica e Conservação			
EPL - valor por ano (valor total / 30 anos)		R\$ 131.148,48	
SR-PR / DNIT - PATO - pista simples - licitação 2021 (apresentação .ppt)		R\$ 120.000,00	
SR-PR / DNIT - PATO - pista dupla - licitação 2021 (apresentação .ppt)		R\$ 150.000,00	
Programa de Investimentos (Duplicações)			
EPL		R\$ 2.221.073,61	
CMG / DNIT - Pavimentação (P.Simples)* Faixa 3,6m e Acost. 2,5m	R\$ 2.525.181,62	R\$ 3.421.008,09	R\$ 4.317.192,31
CMG / DNIT - Pavimentação (P.Simples)* Faixa 3,6m e Acost. 1,0m (até classe III)	R\$ 1.904.235,32	R\$ 2.339.150,83	R\$ 2.773.634,81
CMG / DNIT - Adequação da Capacidade - Construção de 3ª faixa e restaur. pista existente	R\$ 2.359.080,98	R\$ 2.626.129,99	R\$ 2.894.036,40
CMG / DNIT - Reconstrução	R\$ 1.935.273,46	R\$ 2.527.582,43	R\$ 3.119.142,20

Conforme observado, ao se comparar as intervenções propostas pela EPL (2021) com as tipologias de obras apresentadas pelo CMG/DNIT, pode-se observar, de maneira preambular, que as mesmas se encontram dentro dos limites praticados pelo DNIT. Entretanto, esta avaliação só se pode se dar de maneira completa, mesmo por amostragem, com a análise das soluções propostas através dos documentos faltantes, não disponibilizados pela ANTT.

Sendo assim, recomenda-se solicitar para a ANTT os projetos e demais elementos técnicos utilizados para a definição dos investimentos, de modo que possa, também, realizar simulações precisas entre o que se está sendo proposto, com a nova metodologia de Custos Médios Gerenciais, apresentado pelo DNIT (2019).

8 AUDIÊNCIA PÚBLICA

8.1 Legado, Transição e Futuro

Sabe-se que consequências econômicas da manutenção e expansão das rodovias ou de sua não concretização são diretamente suportadas pelo setor produtivo e pela coletividade em geral. No Paraná, as concessões licitadas nos anos 90 contam com as tarifas relativamente mais caras do Brasil, tanto pelos valores das tarifas como pela comparação preço/qualidade das vias. Também, existe a questão da transição dos serviços e como isso irá impactar a sociedade paranaense.

A partir do dia 28 de novembro de 2021 todas as praças ficaram com as cancelas liberadas. Porém, o novo modelo de concessão que será implementado no Estado ainda está sendo construído. O período de transição até a implantação do próximo contrato e o passivo deixado pela atual modelagem ainda preocupam a população paranaense. Uma audiência pública, realizada no dia 23 de novembro de 2021 pela Assembleia Legislativa do Paraná, debateu diagnósticos dos problemas, passivos estruturais e possíveis litígios das atuais concessões nas rodovias paranaenses.

Durante o encontro, técnicos do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura da Universidade Federal do Paraná (ITTI/UFPR) realizaram apresentações sobre os impactos que os 24 anos de concessões dos pedágios tiveram no Paraná e propuseram premissas de soluções para que os novos contratos não repitam os erros do atual modelo. Além dos passivos, também existem os desafios relacionados a fase de transição e construção de um novo modelo de concessão mais justo para a população paranaense.

8.2 Transição – Escopo de Serviços

O período de transição (entre o encerramento do atual, com o passivo deixado pela atual modelagem, até a implantação do próximo e novo contrato) ainda apresenta algumas incertezas quanto ao seu modelo de implementação. É importante destacar que existe, por exemplo, um expressivo volume de atendimento de serviços que tende a se agravar nos próximos meses.

A maior parte da malha do Anel de Integração está sobre responsabilidade do governo federal, ou seja, cerca de 70% da malha rodoviária. Neste sentido, uma grande preocupação atual diz respeito a falta de iniciativas do Governo Federal no planejamento e estruturação desta malha rodoviária. No entanto, é possível listar algumas responsabilidades que serão transacionadas para o poder público com o fim dos contratos de concessão. As quatro áreas de maior preocupação são as seguintes, de acordo com o Quadro 39:

Quadro 39 – Escopo dos serviços que devem ser observados pelo poder público na transição da concessão.

Operação Rodoviária
Centro de controle
Pesagem, Guarda, Vigilância,
Apoio a cargas perigosas e especiais
Serviços de trânsito
Conservação e Manutenção
Vegetação e drenagem
Edificações e equipamentos
Pavimento e sinalizações
Ações emergências
Atendimento ao Usuário
Pré-Hospitalar e resgate
Mecânico, Guincho, Incidentes
Informações sobre as vias
Obras e Infraestruturas
Fiscalização e recebimento
Comunicação e sinalização da transição
Postos de parada

8.3 Passivos e Aprendizados

É importante destacar que existem diversos passivos e certos aprendizados que foram obtidos no decorrer das concessões de pedágios no Paraná. Inicialmente, pode-se citar as deficiências e limitações na fiscalização das rodovias ao longo do contrato. Certamente, foi perceptível a ausência de uma regulamentação da governança pública. Este modelo de governança precisa ser aprimorado, garantindo a participação da sociedade neste processo. Também é necessário instrumentalizar os atributos de serviços adequados, contemplados na Lei Geral de Concessões.

Um aspecto que deve ser objeto de maior reflexão trata das tarifas oneradas no decorrer dos anos de concessão, com tributos, verba de fiscalização, entre outras. As execuções das obras por empresas relacionadas às Concessionárias também devem ganhar um destaque nos próximos modelos. É interessante ressaltar que atualmente é desconhecido os reais passivos em obras e em ações judiciais. Logo, são necessárias mais ações que garantam uma maior transparência nos modelos de concessão dos pedágios.

8.4 Agronegócio

Há 50 anos atrás, o Brasil ainda importava uma grande quantidade de alimentos. Nos dias atuais, o Brasil é o 2º maior exportador de alimentos no mundo. O Quadro 40 demonstra a riqueza que o país consegue gerar por meio do agronegócio.

Quadro 40 – Principais produtos do agronegócio brasileiro e sua participação no comércio internacional

Principais Produtos	Ranking Mundial		Participação no Comércio Internacional (Exportações)
	Produção	Exportação	
Açúcar	1º	1º	48%
Café	1º	1º	24%
Suco de Laranja	1º	1º	77%
Soja em Grãos	1º	1º	47%
Carne de Frango	1º	1º	36%
Carne Bovina	1º	2º	18%
Milho	2º	1º	20%
Óleo de Soja	3º	2º	13%
Farelo de Soja	3º	3º	23%
Algodão	3º	2º	11%

Principais Produtos	Ranking Mundial		Participação no Comércio Internacional (Exportações)
	Produção	Exportação	
Carne Suína	3º	3º	10%

Fonte: USDA - Elaboração CNA.

Esse súbito aumento pela necessidade de alimentos globalmente é facilmente explicada pelo grande aumento populacional que houve nas últimas décadas. Entre 1950 até 2020, a população mundial passou de aproximadamente 2,5 bilhões para 7 bilhões de pessoas. O Brasil, dispondo de vastas quantidades de terras, clima adequado e tecnologia, entrou no mercado para suprir estas demandas criadas. Hoje, o Paraná tem uma posição privilegiada dentro da produção brasileira.

O Quadro 41 compara os resultados obtidos pelo agronegócio paranaense com os valores entregues pelo País, como um todo, entre as safras de 2019 e 2020. Já o Quadro 42 mostra os Estados mais atuantes no agronegócio, demonstrando como o Paraná, apesar de ser pequeno territorialmente, é um estado de destaque entre os principais territórios exportadores da economia brasileira.

Quadro 41 – Resultados do agronegócio paranaense em relação ao Brasil

Origem	Safra 2019/2020 (mil/t)	%	Safra 2019/2020 (mil/t)
	Paraná		Brasil
Soja	21.598	17,2	124.844
Milho	14.947	14,5	102.586
Trigo	3.098	49,6	6.234
Açúcar	2.197	7,3	29.795
Frango	4.512	32,7	13.787
Suínos	936	20,8	4.482

Fonte: USDA - Elaboração CNA.

Quadro 42 – Principais estados exportadores do Brasil em 2020

UF	Valor (US\$)	Participação (%)
Mato Grosso	17,9	17,7%
São Paulo	17,2	17,1%
Paraná	13,3	13,2%
Rio Grande do Sul	10,0	10,0%
Minas Gerais	8,7	8,6%
Outros	33,7	33,4%

UF	Valor (US\$)	Participação (%)
Total	100,8	100,0%

Fonte: Agrostat / MAPA – Elaboração OCEPAR

8.5 Comparação de Modelos

O Paraná teve um dos pedágios mais caros do Brasil. Um dos fatores que determinaram estes altos preços foi o pagamento de Outorga que representava 40% do valor do pedágio à para sua amortização.

Considerando o valor estratégico que a malha paranaense representa para a sociedade e economia, iniciaram-se discussões a respeito dos modelos de concessão que poderiam ser implementados no Paraná.

O modelo do Menor Preço parte do princípio onde a empresa que oferecer o maior desconto leva concessão. O governo federal desenvolveu o modelo híbrido, que ainda continha o modelo de outorga dentro das suas premissas. O Quadro 43 traz algumas comparações entre os modelos de concessão.

Quadro 43 – Comparação entre os modelos de concessão

Critérios	MP: Menor Preço	PR: Aporte
Implantação física	<i>Igual</i>	<i>Igual</i>
Competitividade / preço	<i>Reduz tarifas</i>	<i>Aumenta</i>
Custo-benefício / País	<i>Menor inv. = meta Menor custo social</i>	<i>Maior inv. = meta Maior custo social</i>
Custo para o usuário	<i>Menor</i>	<i>Maior / Embute aporte</i>
Equilíbrio financeiro	<i>Ponto menor</i>	<i>Ponto maior</i>
Risco de capital	<i>Menor / mais competidores</i>	<i>Maior / campeões</i>
Resultado licitação	<i>Livre desconto / base</i>	<i>Livre desconto / base</i>
Outorga	<i>Zero</i>	<i>Vai Tesouro tipo tributo / OGU + lei + burocracia + custo social</i>
Conta vinculada / aporte	<i>Zero</i>	<i>Usuário paga = vai p/ concessão</i>
Hedge	<i>Zero</i>	<i>Adicional pago pelo usuário</i>

Modelo Menor Tarifa

O modelo de menor tarifa parte de um preço referencial de pedágio estabelecido a partir de orçamentos, como é usual em outros modelos de concessão. O segundo passo refere-se a empresa que dá o maior desconto em relação ao preço referencial, determinando a empresa vencedora da licitação. Nas licitações ocorridas por este modelo a partir de 2019, no atual Governo, os descontos variaram na ordem de 30% a 40% do preço referencial de pedágio estabelecido.

Modelo Híbrido

O modelo híbrido também parte de um preço referencial estabelecido. Em seguida, o modelo permite os concorrentes façam a disputa propondo descontos, mas até o seu restrito limite percentual pré-estabelecido, como por exemplo até 17%. Em caso de empate, o desempate será no sistema de quem dá mais em valor de Outorga, dinheiro que seria transferido para o Tesouro como se fosse um tributo e, significaria um acréscimo no investimento do vencedor, resultando numa tarifa mais cara.

Durante as Audiências Públicas referentes as discussões dos modelos de concessão, houve a eliminação da outorga. Com a eliminação da Outorga, houve uma considerável piora no modelo. O desempate, neste caso, seria no sistema de quem dá mais em valor para a Conta Vinculada, que então transfere para o valor para a caixa da Concessão (que teve o nome alterado para “Aporte”).

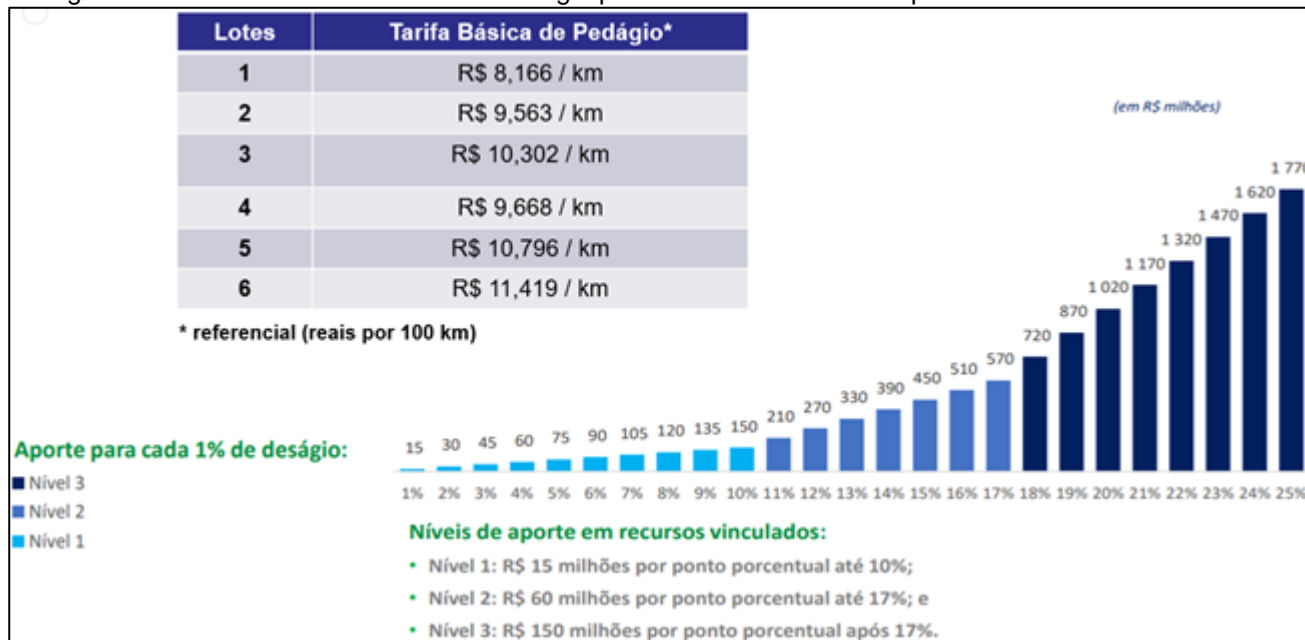
Modelo Paraná - Aporte

O modelo Paraná também parte de um preço referencial estabelecido. O segundo passo na estrutura desta concessão permite que os concorrentes façam a disputa propondo descontos, sem limite percentual. Entretanto, parte proporcional do valor do desconto vai para a Conta Vinculada, que é uma caixa da Concessão (que teve o nome alterado para “Aporte”). A Conta de Aporte, oriunda dos recursos dos usuários, será administrada pela ANTT. Essa conta se assemelha a um tributo cobrado antecipadamente, fazendo com que o valor das tarifas aumente. Além disso, permanecem o seguro de risco cambial (hedge) e o degrau tarifário de 40% para pista dupla.

A Figura 21 detalha o valor da Tarifa Básica de Pedágio por 100 km, e os níveis de aporte em recursos vinculados, que a concessionária deverá ofertar durante o leilão. Esta

situação retrata a versão final do EVTEA elaborado pela EPL e enviado pela ANTT ao TCU em novembro de 2021.

Figura 21 – Valor da Tarifa Básica de Pedágio para 100 km e Níveis de aporte em recursos vinculáveis.



Fonte: ANTT, nov/2021.

Inicialmente, a primeira análise que se pode fazer é que os orçamentos por lotes caíram substancialmente. No entanto, em um modelo de Menor Tarifa, seria a partir destes valores que os concorrentes fariam as ofertas iniciais de desconto.

8.6 Transição e o Futuro

Conclui-se, então, que o programa oferecido pelo governo federal é um modelo oneroso. As tarifas irão ficar de 20% a 25% mais caras, em uma avaliação preliminar. Além disso, existem diversos riscos operacionais e pontos críticos que devem ser estudados, tais como: a conservação do pavimento, sinalização das rodovias, reparos de OAEs, segurança nas edificações, atendimento de emergência, serviço médico, serviços básicos (energia e água), avisos aos usuários (sistema na internet), fiscalização, inspeção e manutenção das faixas de domínio.

Urge-se que se estabeleça, em caráter emergencial e em detalhes, o Plano de Transição dos Governos Federal e Estadual para administrar o processo em conjunto. Ressalta-se a importância da criação de uma Força Tarefa para gerar a operação da malha

até o início das administrações pelas futuras concessionárias, estabelecendo um convênio entre o Governo da União e do Estado. É necessário, também, definir as responsabilidades Institucionais e operacionais, preferencialmente através de Convênio entre a União e o Estado.

Com vigência até o fim dos contratos, seria importante para o processo de transparência a criação de um Conselho Superior de Gestão da Malha Federal/Estadual, para exercer a coordenação permanente da malha, das articulações, ações operacionais, relações institucionais com Governos, Concessionários, Usuários e outros entes que possam participar do processo.

O processo de transição é muito complexo tanto nos aspectos operacionais, conceituais e jurídico. Entretanto, há a necessidade de se adotar um enfrentamento dessa situação crítica, já que ela foi levada até a exaustão dos prazos, em função de realidades há muito conhecidas. As autoridades respectivas são as detentoras de todas as Responsabilidades pelos desdobramentos que venham a ocorrer, pois a matéria sempre foi de conhecimento amplo, inclusive por terem ocorrido há mais de dois anos os alertas e mobilizações de Entidades, Câmaras Municipais, Assembleia Legislativa, Parlamentares Federais, Prefeituras, além de outros. Dada a gravidade da situação, cabe a convergência de esforços apolíticos de todas as correntes para minimizar riscos e danos, que poderão ser de montantes incalculáveis, pois o que está em risco é também a economia e a sociedade brasileira.

As propostas até agora apresentadas – cancelas abertas, gestão pública – são uma ameaça a um futuro imprevisível, assim a busca de uma solução que seja a menos pior possível, passou a ser a tarefa emergencial. As hipóteses referentes à gestão pública da malha rodoviária, conforme anunciadas e calculadas pelas Autoridades Federais e Estaduais, demandarão centenas de milhões de reais em dispêndios a fundo perdido (sendo que ainda existem dúvidas se existe a possibilidade mobilizar tamanho valor). Mas, se não houver a viabilidade, as lesões irão além dos prejuízos às atividades econômicas, atingirão o patrimônio público e poderão representar perda de vidas.

A recomendação técnica mais consistente até o momento consiste na possibilidade de o Governo Federal assinar um convênio com o Governo do Estado, estabelecendo as regras básicas dessa transição e, cada qual efetuar de forma compatibilizada a contratação emergencial em suas vias, garantindo a continuidade de todos os serviços realizados pelos atuais concessionários e com a cobrança de um pedágio de manutenção na ordem de um quarto a um terço dos valores atuais.

8.7 Contexto jurídico interpretativo

Os contratos, referentes as concessões dos pedágios no Paraná, foram concretizados 24 anos atrás, sendo produzidos em um contexto jurídico e econômico muito diferente do que vivemos atualmente. Como exemplo, pode-se lembrar que os contratos foram firmados pouco dentro do contexto de outras grandes mudanças no globo, como a criação do Plano Real (1994), a Crise Asiática (1997) e a Crise da Rússia (1998). Na data da celebração dos contratos, em 1997, a taxa SELIC variava de 19,05 % a 45,9% a.a., o que talvez explique porque foi celebrado um contrato com uma Taxa Interna de Retorno (TIR) de 20%. Além disso, não existia um aparato de controle externo mais desenvolvido (AGEPAR e CGE ainda não existiam).

8.7.1 Passivo Contratual

Do ponto de vista jurídico, os passivos advêm da inexecução contratual. Tudo aquilo que, embora contratado, não foi executado ou foi executado de maneira insuficiente ou foi executado extemporaneamente. As causas para essa inexecução são diversas e a maneira como estes passivos serão delimitados está conectado diretamente a forma com que se pretende extinguir os contratos atuais. Existem algumas formas, por lei, para extinguir estes contratos, conforme apresentado no Quadro 44.

Quadro 44 – Algumas formas, por lei, para extinguir os contratos de concessão

Tipos de encerramento
Advento do termo contratual (Fim do prazo do contrato);
Encampação (Retomado do serviço público mediante lei autorizada e indenização);
Caducidade (Pressupõem uma falha grave na prestação do serviço);
Rescisão (Falha no cumprimento das obrigações ou realizada por meio de um acordo);
Anulação;
Falência ou extinção da empresa concessionária.

No caso concreto das concessões, foi identificada uma premissa atrelada a três possibilidades. A premissa estabelecida diz respeito a impossibilidade de renovação pura e simplesmente (sem previsão contratual). Desta forma, foram identificadas três formas das quais poderiam ser utilizadas para encerrar os contratos atuais de concessão, conforme ilustrado no Quadro 45.

Quadro 45 – Maneiras de extinguir os contratos baseados na premissa estabelecida

Tipos de encerramento
Advento do termo contratual (Esperar que o contrato flua sua vigência até o último dia)
Ocupação de pessoal e instalações
Alteração do prazo da concessão para revisão da tarifa

8.7.2 Advento do Termo Contratual

As indicações atuais mostram que, muito provavelmente, será adotado o modelo de Advento do Termo Contratual para extinguir o contrato com as atuais concessionárias. No entanto, existem consequências esperadas de acordo com a adoção deste modelo de encerramento de contrato, conforme apresentado no Quadro 46.

Quadro 46 – Possíveis consequências com o advento do termo contratual

Possíveis consequências
Consolidação em passivo contratual as obras e serviços não executados no curso do contrato;
Poder Judiciário decidirá a juridicidade das parcelas não executadas <i>vis-à-vis</i> à avaliação da intangibilidade da equação econômico-financeira do contrato;
Possibilidade de solução de continuidade em serviços reassumidos pelo Poder Público, (esforço DER/PR, DNIT incógnita);
Possibilidade, muito provável, de degradação do pavimento e demais elementos de infraestrutura, com consequências financeiras suportadas na futura concessão;
Provável não cobrança de tarifa dos usuários.

8.7.3 Ocupação de Pessoal e Instalações

A ocupação de pessoal e instalações está prevista dentro da Lei de Licitações e Lei de Concessões para que o estado intervenha e ocupe as instalações, fixando uma tarifa simbólica com o objetivo de pagar as indenizações para as concessionárias neste prazo. As consequências esperadas, neste caso, seguem de acordo com o ilustrado a seguir através do Quadro 47.

Quadro 47 – Possíveis consequências decorrentes da ocupação de pessoal e instalações

Possíveis consequências
Consolidação em passivo contratual as obras e serviços não executados no curso do contrato, já que a ocupação visa apenas a manter a continuidade dos serviços – solução de transição;
Poder Judiciário decidirá a juridicidade das parcelas não executadas <i>vis-à-vis</i> à avaliação da intangibilidade da equação econômico-financeira do contrato;
Manutenção de obras e serviços objeto de ocupação, preservando serviços de primeira necessidade (ex. resgate médico) e elementos de infraestrutura;
Provável manutenção da cobrança de tarifa dos usuários, reduzida ao patamar estritamente necessário para fazer frente à indenização devida pelo Concedente às Concessionárias por força da ocupação.

8.7.4 Alteração do Prazo da Concessão para Revisão da Tarifa

Este tipo de passivo está fundamentado na Cláusula XX, item 4, alínea 'a', dos contratos de concessão, consistindo na previsão contratual expressa que permite a dilação do prazo da concessão sempre que haja lugar para revisão do valor da tarifa básica do pedágio. As possíveis consequências estão listadas no Quadro 48.

Quadro 48 – Possíveis consequências decorrentes da alteração do prazo da concessão para revisão da tarifa

Possíveis consequências
Continuidade dos serviços prestados pelas concessionárias, preservando não apenas os serviços como os elementos de infraestrutura;
Possibilidade de gestão do passivo contratual para equacionamento dentro do prazo de extensão fixado ;
Manutenção da cobrança de tarifa dos usuários, reduzida ao patamar estritamente necessário para fazer frente à manutenção dos serviços e à execução das obras que eventualmente não tenham sido remuneradas pela tarifa cobrada na vigência original do contrato (investimentos realizados já remunerados podem ser suprimidos do cálculo da tarifa).

8.7.5 Possibilidades Legislativas

O Poder Legislativo tem, resumidamente, duas atividades fins: elaboração de leis e fiscalização do poder executivo. No âmbito da elaboração de leis, pode-se citar a Lei Estadual nº 20.668/2021 para preservar competências institucionais e direito dos usuários, veja-se:

Art. [...]. A presente lei não importa supressão ou mitigação da atuação de quaisquer dos Poderes, órgãos e entidades estaduais que tenham sob sua responsabilidade a

regulação, a fiscalização ou o controle interno e externo dos bens objeto da presente autorização.

Art. [...]. Os interessados em participar da licitação promovida pela União para outorga de concessão rodoviária deverão obrigatoriamente considerar em suas propostas as regras e as limitações previstas na legislação estadual, inclusive no que toca às isenções, para os trechos estaduais objeto da presente lei.

No âmbito da fiscalização do Poder Executivo, pode-se citar as seguintes medidas:

- i. Instar o Executivo a propor as medidas judiciais necessárias à reparação do Estado fruto do inadimplemento parcial dos contratos;
- ii. Zelar, nas novas concessões de rodovias paranaenses, para que o passivo não se repita, seja pela atuação de comissões permanentes (Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicação), seja pela instituição de comissões especiais/frentes temáticas, sempre podendo contar com o auxílio do TCE-PR.

8.8 Análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA)

8.8.1 Documentos analisados – EVTEA: versão de abril de 2021

Os dados apresentados neste estudo complementar foram retirados de diversos documentos (Quadro 49). É importante ressaltar que as planilhas abertas não se encontram mais disponíveis no site da ANTT.

Quadro 49 – Fonte de dados utilizados para compor o estudo complementar

Fontes Bibliográficas
Produto 2: Estudos de Engenharia – Lotes 1 a 6
Produto 3: Modelo Operacional – Lotes 1 a 6
Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro – Lotes 1 a 6
Produto 5: Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Lotes 1 a 6
Análise das Planilhas abertas, Lotes 1 a 6, em formato XLS.

8.8.2 Investimentos Previstos e Comparação de Estudos

Conforme mencionado anteriormente, os objetivos referentes à área de investimentos previstos consistem em analisar as diversas obras apresentadas no novo estudo de concessão dos pedágios. Dentre os objetivos, pode-se citar:

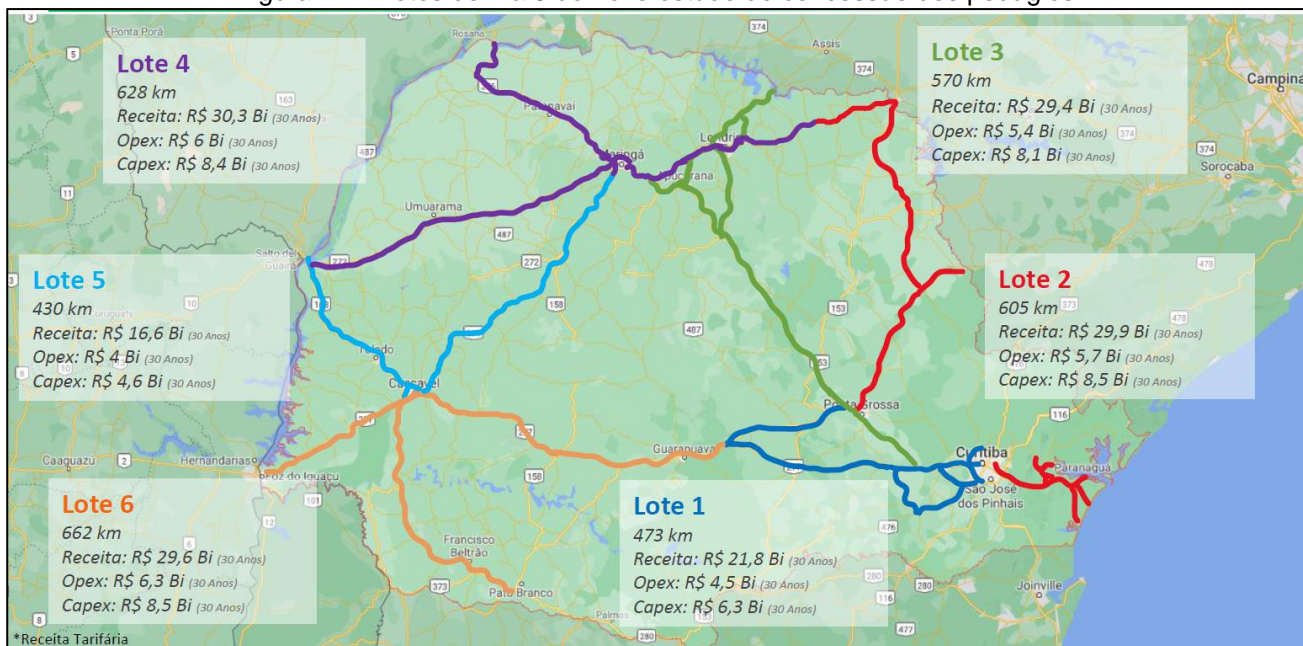
- i. A adequação orçamentária (preços) por amostragem de algumas obras padrão, tais como duplicações e praças de pedágio, e custos para o licenciamento ambiental das atividades futuras;
- ii. Eventuais duplicidades entre as obras previstas nas futuras concessões com o legado patrimonial das atuais concessões e a programação do Governo Estadual, caso estejam disponíveis tais informações.

Para atingir tais objetivos buscou-se analisar, entre outros, os custos disponíveis nas planilhas abertas do Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico-Financeiro - Lotes 1 a 6, que são parte integrante dos volumes correspondentes ao Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), sob responsabilidade da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL S.A.), no âmbito do Programa de Concessões de Estradas do Estado Paraná. A EPL S.A. contratou, por sua vez, a International Finance Corporation (IFC), membro do Grupo Banco Mundial, para a elaboração deste estudo, que subcontratou outras empresas consultoras. A Figura 22 detalha os Lotes de 1 a 6 que foram analisados neste estudo complementar.

Cada Lote apresentado contém um valor de CAPEX (Investimentos) e OPEX (Custos operacionais). Este estudo complementar buscou analisar estes dados técnicos, resumidos de entrada na modelagem econômico-financeira apresentada na versão de abril de 2021. O Quadro 50 ilustra o CAPEX dos Lotes 1 ao 6, apresentados no Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico e Financeiro, em abril de 2021.

O presente estudo também analisou as planilhas técnicas detalhadas do CAPEX (abril de 2021), por lote e ano de concessão. A Tabela 5 abaixo, detalha os valores encontrados por Lote. Totalizando o valor do CAPEX de todos os lotes apresentados, encontra-se um montante total de R\$ 42.743.442.198,43 distribuídos no período de 30 anos de concessão.

Figura 22 – Lotes de 1 a 6 do novo estudo de concessão dos pedágios



Fonte: ANTT, nov/2021.

Quadro 50 – Resumo dos investimentos (CAPEX) por lote, informados no Tomo Único do Produto 4: Estudo Econômico e Financeiro.

LOTE	CAPEX (R\$)
Lote 1	6.347.000.000,00
Lote 2	8.010.000.000,00
Lote 3	7.470.000.000,00
Lote 4	7.516.000.000,00
Lote 5	4.245.000.000,00
Lote 6	8.446.000.000,00
TOTAL	42.034.000.000,00

Fonte: ANTT, abr/2021.

Quadro 51 – Resumo dos investimentos (CAPEX) por lote, informados nas planilhas financeiras individuais, por lote.

LOTE	CAPEX (R\$)
Lote 1	6.251.345.774,63
Lote 2	8.185.439.231,30
Lote 3	7.636.045.547,52
Lote 4	7.701.671.643,14

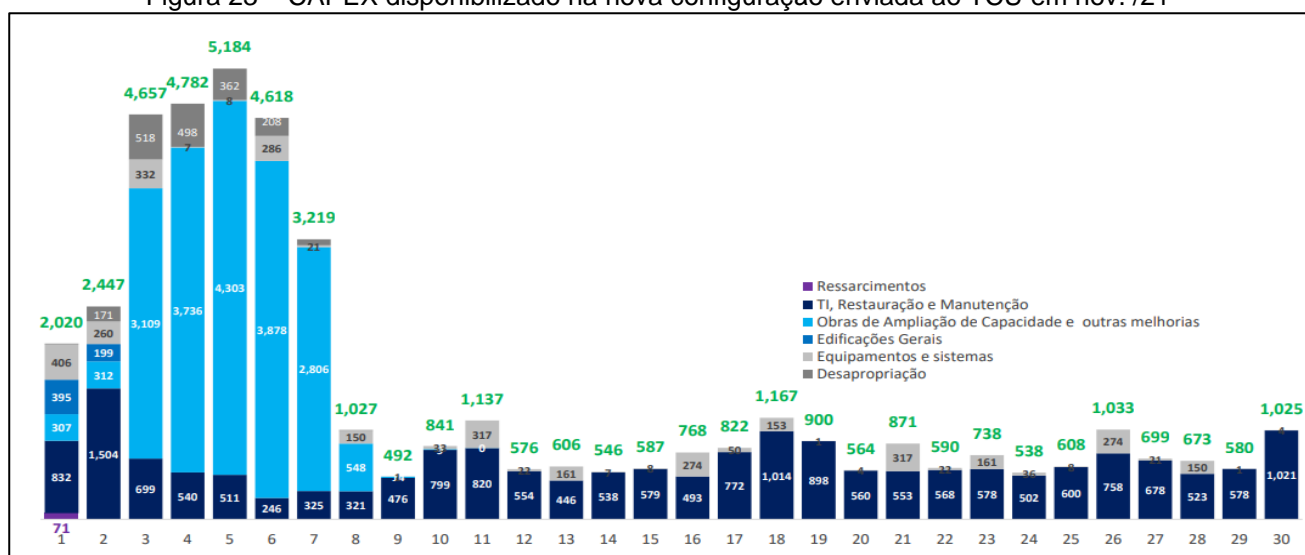
LOTE	CAPEX (R\$)
Lote 5	4.331.578.094,86
Lote 6	8.637.361.906,99
TOTAL	42.743.442.198,43

Fonte: ANTT, abr/2021.

Analisando os dados contidos no Quadro 50 e no Quadro 51, e conforme já destacado anteriormente (p. 133), foi possível observar uma divergência na ordem de R\$ 700 milhões, entre a diferença dos valores de investimentos (CAPEX) informados nos documentos de abril de 2021. Entretanto, na apresentação da nova configuração - enviada ao TCU (novembro de 2021) - foi apresentado um CAPEX total de R\$ 44 bilhões (Figura 23).

Logo, faz-se necessário analisar as novas planilhas financeiras utilizadas para construir este novo montante que foi apresentado em novembro, possibilitando uma análise mais detalhada dos investimentos que estão previstos. Além disso, é improvável que as concessionárias consigam realizar os investimentos apontados entre o primeiro e oitavo ano (barras em azul claro, no histograma), relacionados as obras de ampliação da capacidade. Esta dificuldade se traduz na inexistência dos projetos relacionados a estas obras de ampliação. Além disso, é necessário levar em conta todo o processo de licenciamento ambiental, que pode durar, minimamente, dois anos para o licenciamento ordinário.

Figura 23 – CAPEX disponibilizado na nova configuração enviada ao TCU em nov. /21



Fonte: ANTT, nov/2021.

As planilhas financeiras (abril de 2021) também foram utilizadas para fazer um levantamento dos maiores investimentos dentro das obras existentes nos projetos de cada lote. Descobriu-se que aproximadamente 42% dos investimentos referem-se às obras de ampliação de capacidade e outras melhorias, como duplicações, marginais, OAE, interseções novas, acostamentos, faixas adicionais, correção de traçado, ciclovias, passarelas e áreas de escape. Tais valores podem ser observados no Quadro 10 do presente estudo. No entanto, ao analisar a nova configuração enviada ao TCU em novembro de 2021, constatou-se que existe uma diferença de aproximadamente R\$ 650 milhões nos valores do EVTEA, conforme demonstrado no Quadro 52.

Quadro 52 – Obras de ampliação de capacidade e outras melhorias, comparação dos valores entre os meses de abril e novembro de 2021

Obras de ampliação de capacidade e outras melhorias	
EVTEA – Estudo de Abril de 2021	R\$ 18.351.476.066,60
EVTEA – Configuração apresentada ao TCU em novembro de 2021*	R\$ 18.999.000.000,00
DIFERENÇA APROXIMADA*:	R\$ 647.523.933,40

Obs.*: valores aproximados, uma vez que não se teve acesso ao EVTEA de novembro de 2021, somente aos slides de uma apresentação da ANTT.

Assim, surgem diversos questionamentos derivados destas diferenças entre os valores dos estudos apresentados. Urge-se que sejam esclarecidos onde serão realizados esses investimentos que justificaram um aumento expressivo no montante final. Além disso, é necessário esclarecer o quanto estes valores e obras irão impactar na tarifa básico referencial.

8.8.3 Premissas Econômico-Financeiras

No estudo apresentado em abril de 2021, foram realizados no Modelo Econômico-Financeiro ajuste de deflação, necessários para a projeção em termos reais. Assim, foi utilizado o IPCA, conforme projeções do Banco Central realizadas em 31/10/2019 para os períodos entre 2021 e 2023 (a partir de 2024, replicou-se o valor de 2023). O Quadro 53 informa os valores apresentados no estudo.

Quadro 53 – IPCA apresentado no estudo de abril de 2021

Ano	2021	2022	2023	2024 em diante
IPCA	3.75%	3,58%	3,53%	3,53%

Fonte: ANTT, abr/2021.

No entanto, ao realizar uma análise sobre os valores de IPCA cotados atualmente, observa-se que o IPCA, entre os meses de janeiro e outubro de 2021, refere-se a 8,23%. Já o IPCA acumulado, entre os meses de outubro de 2019 e outubro de 2021, trata-se do valor de 15,12%. Isso significa que, no primeiro estágio da Concessão, é possível que os descontos tarifários previstos pela ANTT não sejam viáveis, tornando os valores da nova concessão muito próximos dos valores cobrados atualmente.

8.8.4 Necessidade de Detalhamento de Obras

Por meio da análise das planilhas financeiras do EVTEA de abril de 2021, foi possível constatar que existem 153 trechos de rodovias com necessidade de complementação de informações (por exemplo, extensão das obras). No Quadro 54 é apresentado um resumo da quantidade de trechos com problemas e os custos totais atrelados às obras.

Quadro 54 – Resumo dos trechos de rodovias com necessidade de complementação de informações

LOTE	Quantidade de trechos de rodovias com necessidade de complementação de informações	Custo total atrelado às obras nestes trechos (R\$)
1	20	21.248.187,43
2	14	107.682.165,67
3	35	82.499.250,15
4	65	220.553.652,04
5	1	75.966,85
6	18	76.716.523,34
TOTAL	153	508.775.745,48

Já no Quadro 55 são apresentados todos os trechos das rodovias que necessitam de mais informações, como por exemplo, a informação basilar da extensão das obras previstas.

Quadro 55 – Trechos de rodovias disputáveis que precisam de mais informações

Trabalhos Iniciais - Pavimentação			
Lote	Trecho da Rodovia	Extensão	Custo
6	277BPR0380_0001	Não informada	R\$ 1.482,56
Programa de Manutenção Periódica e Conservação - Pavimentação			
6	277BPR0380_0001	Não informada	R\$ 17.479.153,74
6	277BPR0380_0002	Não informada	R\$ 3.253.745,21
6	277BPR0380_0003	Não informada	R\$ 3.641.095,83
6	Nova Ponte Paraguai	Não informada	R\$ 1.663.013,02
6	280PRC_180EPR_0001	Não informada	R\$ 26.162.560,38
Programa de Investimentos (Melhoria e Ampliação da Capacidade) - Duplicações			
1	277APR4005	Não informada	R\$ 366.417,70
1	277BPR0053	Não informada	R\$ 1.333.147,33
1	277BPR0055	Não informada	R\$ 16.036.640,62
1	277BPR0058	Não informada	R\$ 231.219,77
1	277BPR0060	Não informada	R\$ 506.084,02
1	277BPR0065	Não informada	R\$ 67.767,91
1	277BPR0070	Não informada	R\$ 525.946,94
1	277BPR0075	Não informada	R\$ 436.341,10
1	277VPR1005	Não informada	R\$ 630.325,31
1	277VPR1010	Não informada	R\$ 13.046,08
1	277APR4505	Não informada	R\$ 42.899,12
1	376BPR0460	Não informada	R\$ 60.006,19
1	476BPR0090	Não informada	R\$ 373.251,56
1	476BPR0091	Não informada	R\$ 6.523,04
1	476BPR0093	Não informada	R\$ 59.391,88
1	376BPR0460	Não informada	R\$ 60.006,19
1	476BPR0090	Não informada	R\$ 373.251,56
1	476BPR0091	Não informada	R\$ 6.523,04
1	476BPR0093	Não informada	R\$ 59.391,88
1	376BPR0460	Não informada	R\$ 60.006,19
2	277APR1005	Não informada	R\$ 22.850.787,51
2	277APR3005	Não informada	R\$ 1.910.222,19
2	277APR3010	Não informada	R\$ 2.206.306,38
2	277BPR0010	Não informada	R\$ 40.222.856,67
2	277BPR0015	Não informada	R\$ 1.047.481,74
2	277BPR0020	Não informada	R\$ 1.804.627,46
2	277BPR0025	Não informada	R\$ 8.125.880,98
2	277BPR0030	Não informada	R\$ 3.188.182,78
2	277BPR0033a	Não informada	R\$ 1.594.622,86
2	277BPR0033b	Não informada	R\$ 74.423,17
2	277BPR0033c	Não informada	R\$ 2.921.725,38
2	277BPR0033d	Não informada	R\$ 1.687.107,35
2	407D0010EPR	Não informada	R\$ 3.919.904,48
2	508D0010EPR	Não informada	R\$ 16.128.036,72
3	369BPR0680	Não informada	R\$ 3.039.350,25

3	369BPR0685	Não informada	R\$ 863.544,08
3	369BPR0710	Não informada	R\$ 1.645.524,63
3	369BPR0715	Não informada	R\$ 393.987,10
3	376BPR0220	Não informada	R\$ 1.629.622,07
3	376BPR0225	Não informada	R\$ 297.589,30
3	376BPR0260	Não informada	R\$ 2.120.972,32
3	376BPR0270	Não informada	R\$ 626.517,50
3	376BPR0275A	Não informada	R\$ 3.589.790,38
3	376BPR0280	Não informada	R\$ 24.793,47
3	376BPR0285	Não informada	R\$ 3.633.864,02
3	376BPR0290	Não informada	R\$ 1.128.029,83
3	376BPR0310A	Não informada	R\$ 1.033.968,17
3	376BPR0310D	Não informada	R\$ 4.063.991,90
3	376BPR0330	Não informada	R\$ 340.779,23
3	376BPR0350	Não informada	R\$ 4.757.081,49
3	376BPR0370A	Não informada	R\$ 592.695,25
3	376BPR0370B	Não informada	R\$ 319.273,81
3	376BPR0390	Não informada	R\$ 7.831.505,35
3	376BPR0400	Não informada	R\$ 8.003.333,82
3	376BPR0410A	Não informada	R\$ 2.396.070,35
3	376BPR0410B	Não informada	R\$ 5.378.131,90
3	376BPR0415	Não informada	R\$ 2.863.989,73
3	376BPR0420A	Não informada	R\$ 886.291,73
3	376BPR0420C	Não informada	R\$ 5.097.374,08
3	445D0070EPR	Não informada	R\$ 3.389.966,44
3	445D0080EPR	Não informada	R\$ 480.705,37
3	090S0400EPR	Não informada	R\$ 6.574.513,92
3	090S0405EPR	Não informada	R\$ 577.906,06
3	376UPR2015	Não informada	R\$ 1.549.394,22
3	445S0035EPR	Não informada	R\$ 923.791,23
3	445D0045EPR	Não informada	R\$ 2.775.039,61
3	445D0050EPR	Não informada	R\$ 632.541,62
3	445D0055EPR	Não informada	R\$ 56.437,40
3	445D0060EPR	Não informada	R\$ 2.980.882,52
4	369BPR0543	Não informada	R\$ 4.158.796,13
4	369BPR0545	Não informada	R\$ 5.636.472,75
4	369BPR0550	Não informada	R\$ 1.756.795,94
4	369BPR0565	Não informada	R\$ 1.232.564,19
4	369BPR0570	Não informada	R\$ 599.527,91
4	369BPR0575	Não informada	R\$ 923.791,23
4	369BPR0580A	Não informada	R\$ 1.827.621,87
4	369BPR0580B	Não informada	R\$ 5.141.928,37
4	369BPR0590	Não informada	R\$ 1.045.505,95
4	369BPR0615	Não informada	R\$ 461.074,59
4	369BPR0620	Não informada	R\$ 3.648.372,87
4	986D0010EPR	Não informada	R\$ 3.658.628,65

4	369BPR0670	Não informada	R\$ 4.602.431,33
4	376BPR0150	Não informada	R\$ 1.348.201,17
4	376BPR0155A	Não informada	R\$ 654.757,53
4	376BPR0155B	Não informada	R\$ 147.320,44
4	376BPR0160A	Não informada	R\$ 1.818.149,90
4	376BPR0160B	Não informada	R\$ 993.857,37
4	376BPR0170	Não informada	R\$ 3.180.984,00
4	376BPR0180	Não informada	R\$ 13.914,07
4	376BPR0185	Não informada	R\$ 2.085.879,23
4	376BPR0190	Não informada	R\$ 5.585.243,38
4	376BPR0193	Não informada	R\$ 1.354.798,38
4	376BPR0195	Não informada	R\$ 1.729.526,87
4	376BPR0203	Não informada	R\$ 3.428.728,11
4	376BPR0204	Não informada	R\$ 1.744.819,79
4	376BPR0205	Não informada	R\$ 5.629.261,66
4	376CPR1010	Não informada	R\$ 2.718.411,47
4	376CPR1015	Não informada	R\$ 2.052.113,12
4	376CPR1020	Não informada	R\$ 1.716.332,45
4	376CPR1025	Não informada	R\$ 2.080.526,94
4	376CPR1030	Não informada	R\$ 2.584.053,53
4	376BPR0209	Não informada	R\$ 2.080.526,94
4	376BPR0210	Não informada	R\$ 2.808.790,39
4	897E0010EPR	Não informada	R\$ 3.947.140,14
4	897D0020EPR	Não informada	R\$ 1.565.446,81
4	376BPR0217	Não informada	R\$ 4.729.019,47
4	444D0005EPR	Não informada	R\$ 22.525.015,42
4	444D0010EPR	Não informada	R\$ 13.326.618,66
4	444D0015EPR	Não informada	R\$ 18.686.843,07
4	444D0020EPR	Não informada	R\$ 5.284.574,12
4	444D0031EPR	Não informada	R\$ 6.556.036,64
4	444D0033EPR	Não informada	R\$ 8.818.646,45
4	376UPR2005	Não informada	R\$ 3.043.187,57
4	862E0010EPR	Não informada	R\$ 352.296,58
4	862D0020EPR	Não informada	R\$ 10.005.483,76
4	369BPR0630	Não informada	R\$ 6.538.759,84
4	369BPR0650	Não informada	R\$ 697.828,76
4	376BPR0175	Não informada	R\$ 2.448.658,23
4	323E0190EPR	Não informada	R\$ 1.716.332,45
4	323D0205EPR	Não informada	R\$ 980.069,88
4	323S0210EPR	Não informada	R\$ 980.069,88
4	323S0213EPR	Não informada	R\$ 2.038.488,93
4	323E0347EPR	Não informada	R\$ 3.734.885,31
4	323D0350EPR	Não informada	R\$ 2.015.513,75
4	323D0370EPR	Não informada	R\$ 3.520.008,87
4	272S0473PRC	Não informada	R\$ 5.545.656,64
4	272BPR0560	Não informada	R\$ 980.069,88

4	272BPR0565	Não informada	R\$ 980.069,88
4	272BPR0568	Não informada	R\$ 980.069,88
4	272BPR0570	Não informada	R\$ 980.069,88
4	182S0010EPR	Não informada	R\$ 1.056.941,89
4	182S0030EPR	Não informada	R\$ 1.674.548,89
4	182P0035EPR	Não informada	R\$ 2.373,94
4	182S0050EPR	Não informada	R\$ 4.393.218,05
5	467BPR0060	Não informada	R\$ 75.966,85
6	277BPR0205	Não informada	R\$ 2.228.944,45
6	277BPR0345	Não informada	R\$ 987.247,22
6	277BPR0350	Não informada	R\$ 4.142.079,09
6	277BPR0355	Não informada	R\$ 1.949.590,01
6	277BPR0360	Não informada	R\$ 1.309.285,13
6	277BPR0365	Não informada	R\$ 3.010.348,61
6	277BPR0370	Não informada	R\$ 2.003.073,99
6	277BPR0375	Não informada	R\$ 4.777.116,85
6	277BPR0380a	Não informada	R\$ 2.787.087,78
6	277BPR0385	Não informada	R\$ 704.795,65
6	277BPR0387	Não informada	R\$ 471.690,39
6	280S0235PRC	Não informada	R\$ 144.213,43

8.8.5 Possíveis Duplicidade de Obras

Por meio de uma análise preliminar entre os contratos firmados em 1997 e os estudos apresentados em abril de 2021, foram indicadas algumas possíveis duplicidades entre as obras que estão previstas nas futuras concessões com o legado patrimonial das atuais. Do Quadro 56 ao Quadro 62 são indicadas possíveis duplicidades encontradas na análise.

Quadro 56 – Possível duplicidade entre Jataizinho e Cont. Ibiporã (duplicação)

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
01	Segmento da BR-369 entre Jataizinho e início Cont. Ibiporã Descrição: Segmento da BR-369 entre Jataizinho e início Cont. Ibiporã	Duplicação	Não informada	3.933.730,00
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
04	Código SNV: 369BPR0590 Início: ENTR PR-443 (Jataizinho) (Km 130,10) Fim: ENTR PR-862(A) (Contorno Norte de Ibiporã) (Km 133,60)	Duplicação	Não informada	1.045.505,95

Quadro 57 – Possível duplicidade entre os trechos de Sertanópolis e Warta

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
01	Sertanópolis (PR-323) Descrição: Sertanópolis - Warta	Marginal	Não informado	875.450,00
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
03	Código SNV: 323S0070EPR Início: ENTR. PR-090 (A) (Sertanópolis) (Km 35,13) Fim: ENTR. PR-090 (B) (P/ Ibipora) (Km 35,43)	Marginal	0,30	1.439.953,88
	Código SNV: 323S0075EPR Início: ENTR. PR-090 (B) (P/ Ibipora) (Km 35,43) Fim: ENTR. PR-445/545 (Warta) (Km 60,00)	Marginal	0,25	466.453,53

Quadro 58 – Possível duplicidade entre os trechos de Warta e Londrina

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
01	Cambé (PR-445) Descrição: Trecho - Warta - Londrina	Marginal	Não informado	970.470,00
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
03	Código SNV: 445D0070EPR Início: ENTR. BR-369 (Londrina) (Km 82,23) Fim: Ac. Cambé (Km 84,81)	Marginal	1,71	3.701.845,45
	Código SNV: 445D0080EPR Início: Ac. Cambé (Km 84,81) Fim: Final Pista Dupla (Km 86,88)	Marginal	0,40	905.155,31
	Código SNV: 445S0085EPR Início: Final Pista Dupla (Km 86,88) Fim: ENTR. PR-323/545 (WARTA) (Km 95,80)	Marginal	0,10	2.214.507,33

Quadro 59 – Possível duplicidade entre Jataizinho e Cont. Ibiporã (marginal)

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
01	Jataizinho (BR-369) Descrição: Segmento da BR-369 entre Jataizinho e início Cont. Ibiporã	Marginal	Não informada	2.056.230,00
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
04	Código SNV: 369BPR0590 Início: ENTR PR-443 (Jataizinho) Fim: ENTR PR-862(A) (Contorno Norte de Ibiporã)	Marginal	Não informada	951.674,17

Quadro 60 – Possível duplicidade em obra de passarela em Sertanópolis

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Localização (km)	Custo (R\$)
01	PR-323 Descrição: Sertanópolis	Passarela	35,90	81.650,00
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Localização (km)	Custo (R\$)
03	Código SNV: 323S0050EPR Início: ENTR. PR-437 (Km 31,73) Fim: ENTR. PR-090 (A) (Sertanopolis) (Km 35,13)	Passarela	35	1.690.699,82

Quadro 61 – Possível duplicidade na duplicação entre os trechos de Relógio e Guarapuava

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
04	BR-277 (Relógio - Guarapuava). Descrição do trecho: Código: 277BPR0190 Início: ENTR. BR-373(A) / PR-452 (Relógio) Fim: Acesso Guarapuava	Duplicação	45,43	46.916.420,00
	Código: 277BPR0205 Início: Acesso Guarapuava Fim: ENTR. BR-466 (P/ Guarapuava)			
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
06	Código SNV: 277BPR0170 Início: ENTR. BR-373(A)/PR-452 (Relógio) Fim: ENTR. PR-364 (Acesso Vila Guará)	Duplicação	27,269	110.328.526,05
	Código SNV: 277BPR0190 Início: ENTR. PR-364 (Acesso Vila Guará) Fim: Acesso Guarapuava	Duplicação	8,2	34.698.459,53
	Código SNV: 277BPR0205 Início: Acesso Guarapuava Fim: ENTR. BR-466 (P/Guarapuava)	Duplicação	Não informado no estudo	2.228.944,45

Quadro 62 – Possível duplicidade no segmento da BR-277 entre Guarapuava e Entr. BR-373

Contrato referente à concessão dos Pedágios - 1997				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
03	Segmento BR-277 entre Guarapuava e Entr. BR-373	Duplicação	Não informado	38.695.000,00
	Código: 277BPR0210 Início: ENTR. BR-466 (P/ Guarapuava) Fim: ENTR. PR-170 Extensão do Trecho: 5,7 km			
	Código: 277BPR0215 Início: ENTR. PR-170 Fim: ENTR. PR364 Extensão do Trecho: 18,3 km			
	Código: 277BPR0220 Início: ENTR. 364 Fim: ENTR. BR-373(B) (Três Pinheiros) Extensão do Trecho: 30,9 km			
Estudo da Concessão dos Pedágios - 2021				
Lote	Trecho	Tipo de obra	Extensão da obra (km)	Custo (R\$)
06	Código SNV: 277BPR0210 Início: ENTR. BR-466 (P/ Guarapuava) Fim: ENTR. PR-170	Duplicação	8,4	2.937.771,72
	Código SNV: 277BPR0215 Início: ENTR. PR-170 Fim: ENTR. PR-364	Duplicação	18,9	3.180.796,56
	Código SNV: 277BPR0220 Início: ENTR. PR-364 Fim: ENTR. BR-373(B) (Três Pinheiros)	Duplicação	31,9	6.072.651,90

8.8.6 Possíveis Obras Atrasadas ou Não Concluídas

Uma avaliação foi realizada para identificar possíveis obras atrasadas ou não concluídas das atuais concessões. Para montar o resumo apresentado no Quadro 63, foram utilizados os dados secundários, disponibilizados pelas concessionárias nos últimos dois anos e os dados iniciais do Relatório Síntese do Anel de Integração (1997). Ressalta-se que não foram consideradas as alterações geradas pelos Termos Aditivos dos Contratos, ou por eventuais acordos, decisões judiciais e correlatos.

Quadro 63 – Resumo das possíveis obras atrasadas ou não concluídas

Obras	Inicial previsto	Concluído informado	% Concluída
Duplicações	855 km	439,23 km	51
Terceiras Faixas	377 km	213,86 km	57
Viadutos/Pontes	Sem informação	33 Unidades	Sem informação

Esta avaliação também permitiu avaliar as possíveis obras atrasadas ou não concluídas por Lote, detalhadas entre as diferentes tipologias, nos quadros 9 à Y abaixo.

Quadro 64 – Possíveis obras atrasadas ou não iniciadas

Lote	Obra	Localização	Situação
1	Duplicação	Cornélio Procópio-Ibiporã	Em andamento
	Contornos	Londrina-Cambé-Ibiporã	Excluída
		Ibiporã	Concluída
		Andirá	Excluída
		Cambará	Excluída
		Cornélio Procópio	Excluída
	Marginais	Todas	Excluída
	3as Faixas	Rodovia PR-445	Concluída
		Rodovia BR-369	Concluída
		As demais	Excluídas
	Interseções	PR-323 Entroncamento com a PR-160 (km 9,10)	Em andamento
		PR-323 Entroncamento com a PR-437 (km 32,40)	Em andamento
		PR-445 Trevo Posto Portelão (km 84,20)	Concluída
		BR-369 Interseção em nível - km 161,500	Concluída
		BR-369 Acesso a Cambé - km 163,500	Concluída
		BR-153 Travessia Inferior e Marginal - km 40+800 - km 41+090	Concluída
		BR-153 Viaduto e Marginal - km 17+800	Não iniciada
	Correção geométrica	Todas	Excluída
	Passarelas	BR-369 Cambará (km 19) e Andirá (km 37) e outras	Concluída
		BR-369 Cambé (Km 158) e Londrina (km 146)	Concluída
		BR-369 Perímetro Urbano de Cambé	Concluída
		BR-369 Londrina - Vila Yara (Km 148)	Concluída
		BR-369 Aglomerado Urbano (Km 130,90)	Concluída
BR-153 Jacarezinho - km19,6 e Sto A. Platina - km 41,96		Concluída	

2	Duplicação	BR-376 Maringá-Nova Esperança	Concluída
		BR-376 Contorno Mandaguari-Jandaia do Sul (km 212+354 ao km 215+314)	Concluída
		BR-369 Araongas-Apucarana (km 188,055 ao km 199,280)	Concluída
		BR-369 Contorno Sul de Apucarana e Jandaia do Sul (km 225,500 ao km 229,700 e km 219+089 ao km 232+917)	Concluída
		PR-317 Maringá-Peabiru	Concluída
		BR-158 Peabiru-Contorno de Campo Mourão, incluindo Contorno de Peabiru	Em andamento
		BR-369 Final do Contorno de Campo Mourão-Cascavel	Excluída
		BR-369 Duplicação do Perímetro Urbano de Corbélia	Concluída
		Contorno Norte de Maringá	Excluída
	Contornos	Campo Mourão	Concluída
		Mandaguari	Concluída
		Araongas	Em andamento
		Jandaia do Sul	Em andamento
		Norte de Maringá	Excluída
		Castelo Branco	Excluída
		Ivailândia	Excluída
		Engenheiro Beltrão	Excluída
	Demais obras	Todas	Excluída
		PR-444 - Alargamento e melhorias	Concluída
3	Duplicação	BR-277 Guarapuava até o entroncamento com a BR-373	Excluída
		BR-277 km 344+000 ao km 345+200 e km 349+300 e o km 350+200	Concluída
		BR-277 Matelândia - Santa Terezinha do Itaipu	Concluída
		BR-277 Cascavel - Matelândia	Excluída
	Contornos	Matelândia	Excluída
		Medianeira	Excluída
		São Miguel do Iguçu	Excluída
	Demais obras	Todas	Excluída
	Passarelas	10 unid.	Concluída
	4	Duplicações	BR-277 Guarapuava-Relógio
BR-476 Araucária-Lapa			Excluída
Marginais		Sem informações	Excluída

	Terceira Faixa	Sem informações	Parcialmente concluída
	Interseções	Sem informações	Parcialmente concluída
	Passarelas	Sem informações	Parcialmente concluída
5	Duplicações	BR-376 Ponta Grossa - Apucarana	Parcialmente concluída
		PR-151 Piraí do Sul-Jaguariaíva	Parcialmente concluída
		PR-151 Piraí do Sul-Castro	Concluída
		BR-277 Campo Largo	Concluída
	Contornos	Califórnia	Excluída
		Ponta Grossa	Excluída
		Contorno Leste de Apucarana	Excluída
	Terceira Faixa	Sem informações	Concluída
	Marginais	Apenas 2 segmentos concluídos	Excluída
	Interseções	Sem informações	Excluída
Correções Geométricas	Sem informações	Excluída	
Passarela	Sem informações	Concluída	
6	Duplicação	PR-407, entre BR-277 e Praia de Leste	Concluído
		BR-277, Acesso a Paranaguá	Excluída
		BR-277, Acesso ao Porto de Paranaguá	Excluída
		BR-277, Trecho da Serra	Excluída
	Marginais	-	Excluída
	Terceiras Faixas	-	Excluída
	Interseções	Sem informações	Concluída
	Correções geométricas	Sem informações	Concluída
Passarelas	5 passarelas previstas	Concluída	

8.8.7 Considerações Finais

Finalizando a análise deste estudo complementar, fica claro que houve alteração do EVTEA (Audiência pública - abr./21 e TCU - nov./21), com modificações das premissas (critérios, investimentos propostos etc.). Assim, justifica-se a necessidade de convocar uma nova audiência pública para que estas questões sejam discutidas amplamente.

Ressalta-se a necessidade da criação de um Comitê Técnico (de imediato) para apresentação e discussão dos investimentos propostos e Comitê de Acompanhamento (após leilão).

Em relação às possíveis duplicidades de obras: avaliar a possibilidade de que os recursos relativos aos investimentos não realizados (e judicializados) sejam aportados pelo Ente Governamental beneficiado (em caso de êxito).

9 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Antonio Carlos Cintra do. A concessão de rodovia como concessão de serviço público. **CELC**, 2006.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 1ª Região. DNIT é responsável por acidentes decorrentes de falta de manutenção em rodovias. Assessoria de Comunicação Social, 2014. Disponível em: <<https://portal.trf1.jus.br/portaltf1/comunicacao-social/imprensa/noticias/dnit-e-responsavel-por-acidentes-decorrentes-de-falta-de-manutencao-em-rodovias.htm>>. Acesso em 25 out. 2021.

DER/PR. Programa Estadual de Recuperação e Conservação de Estradas Pavimentadas. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/Pagina/Programa-Estadual-de-Recuperacao-e-Conservacao-de-Estradas-Pavimentadas>>. Acesso em 25 de out. 2021.

DNIT. Relatório de Gestão Temático de 2017. Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/auditorias-antiga/relatorio-de-gestao/RELATORIO_DE_GESTAO___2018.pdf>. Acesso em: 25 out. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Gargalos e demandas da infraestrutura rodoviária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras rodoviárias. Brasília: Ipea, 2011. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=9764>. Acesso em 25 de out. 2021.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 10. ed. São Paulo: Forense, 2014.

MAZZA, Alexandre. **Manual de Direito Administrativo**. 5. Ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

MENDES, Gilmar Ferreira e BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. **Curso de direito constitucional**. 12. ed. ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2017.

PARANÁ. [Constituição (1989)]. **Constituição do Estado do Paraná**. Curitiba, PR: Assembleia Legislativa, 1989.

PEREIRA, R. Concessionária de pedágio se propõe a operar de graça por um ano; governo recusa. *Gazeta do Povo*, 2021. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vozes/roger-pereira/governo-recusa-acordo-para-concessionaria-operar-de-graca-por-um-ano/>>. Acesso em 25 out. 2021.

10 ANEXOS

10.1 Anexo 1 - Licitações do DER/PR para manutenção, conservação e restauração de rodovias

Modalidade	Identificação do Processo	Publicação	Objeto	Situação
Concorrência Pública	90/2021	24/09/2021	Execução de serviços de reforço e recuperação de passagem Inferior na rodovia PR-151, no Km 176 + 300, com extensão total de 21,30m, localizado no município de Sengés.	Fase Certa
Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC	04/2021	22/09/2021	Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação e restauração da PR-092, trecho 2.1.b, compreendido entre o km 14+360 e km 15+640, no perímetro urbano de Almirante Tamandaré, incluindo a implantação de interseção em desnível, marginais em ambos os lados, passarela, passeio e ciclovias.	Publicado
Concorrência Pública	85/2021	01/09/2021	Execução de serviços de conservação e manutenção, sob responsabilidade da Diretoria de Operações (DOP), em trechos estaduais pertencentes ao anel de integração, incluindo-se trechos de oferta, que retornarão ao estado do Paraná ao final do prazo contratual das concessões. O objeto visa reparar ou sanar defeitos no pavimento através da sua conservação rotineira de pista e da faixa de domínio, totalizando 964,52 km de rodovias subdivididos em 5 (cinco) lotes.	Fase Certa
Concorrência Pública	84/2021	01/09/2021	Manutenção dos Sistemas de Iluminação Pública na Rodovia João Leopoldo Jacomel entre os quilômetros 00 e 6 + 355m no Município de Pinhais e entre os quilômetros 6 + 355m e 14 + 035m no Município de Piraquara.	Fase Certa
Concorrência Pública	81/2021	27/08/2021	Execução de serviços de conservação e manutenção, sob responsabilidade da Diretoria de Operações (DOP), visando reparar ou sanar defeitos no pavimento, totalizando 193,27 km de rodovias da Superintendência Regional Oeste, de acordo com o estabelecido no Termo de Referência.	Fase Certa
Concorrência Pública	78/2021	26/08/2021	Execução dos serviços de fornecimento e instalação de passarela metálica para pedestres na rodovia PR-340, com vão de 132m, com início no km 263+514 e final no km 263+646, aproximadamente, no Município de Tibagi, conforme projeto e Termo de Referência.	Publicado
Concorrência Pública	79/2021	25/08/2021	Execução de serviços de apoio técnico à coleta de dados e informações de veículos de cargas e passageiros que trafegam nas Rodovias do Estado do Paraná, sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem – DER/PR, através da disponibilização e manutenção de Unidades Móveis, dotadas de sistemas de pesagem dinâmica e estática, e demais equipamentos e sistemas associados, adequação e manutenção da infraestrutura dos pontos de pesagem, subdividido em 05 (cinco) lotes.	Publicado

Modalidade	Identificação do Processo	Publicação	Objeto	Situação
Seleção Baseada na Qualidade e no Custo	09/2021	10/08/2021	Elaboração de Projeto Executivo de Engenharia para Restauração e Ampliação de Capacidade da Rodovia PR-463 Entroncamento com a PR-461 (p/ Lobato – Exclusive a interseção) no km 39,92 e (interseção com a PR-317 Exclusive a interseção) km 76,60, denominado Lote 02 – Lobato – Santo Inácio, totalizando 36,68 km de extensão.	Fase Certame
Concorrência Pública	66/2021	27/07/2021	Execução dos serviços de manutenção e conservação de vias rurais não pavimentadas (Estradas), da malha rodoviária da área 05, sob jurisdição da superintendência regional leste do DER/PR, em extensão total de 49,70 km.	Fase Certame
Concorrência Pública	65/2021	27/07/2021	Execução dos serviços de manutenção e conservação de vias rurais não pavimentadas (Estradas), da malha rodoviária da área 04, sob jurisdição da superintendência regional leste do DER/PR, em extensão total de 88,42 km.	Fase Certame
Concorrência Pública	64/2021	27/07/2021	Execução dos serviços de manutenção e conservação de vias rurais não pavimentadas (Estradas), da malha rodoviária da área 03, sob jurisdição da superintendência regional leste do DER/PR, em extensão total de 43,18 km	Fase Certame
Concorrência Pública	63/2021	27/07/2021	Execução dos serviços de manutenção e conservação de vias rurais não pavimentadas (Estradas), da malha rodoviária da área 02, sob jurisdição da superintendência regional leste do DER/PR, em extensão total de 82,58 km, em lote único.	Homologado
Seleção Baseada na Qualificação do Consultor	02/2021	20/07/2021	Chamamento Público de Manifestações de Interesse para Seleção de Consultores para elaboração do Projeto Executivo de Engenharia para recuperação, reforço e reabilitação da ponte sobre o Rio Jordão na rodovia PR-170, km 385+163 a km 385+317, com extensão total de 154 metros.	Fase Certame
Concorrência Pública	55/2021	08/07/2021	Execução dos serviços de segurança viária, com melhoria na condição de Segurança da Malha Rodoviária do Estado do Paraná sob responsabilidade do DER/PR, subdividido em 08 lotes.	Homologado
Seleção Baseada na Qualidade e no Custo	07/2021	29/06/2021	Elaboração de Projeto Executivo de Engenharia para Restauração e Ampliação de Capacidade da Rodovia PR-463 entre o km 0 (Entroncamento com a BR-376 –Exclusive a interseção) e o Entroncamento com a PR-461 (p/ Lobato –Inclusive a interseção), denominado Lote 01–Nova Esperança –Lobato, totalizando 39,92 km de extensão	Fase Certame
Seleção Baseada na Qualidade e no Custo	06/2021	25/06/2021	Contratação de empresa de consultoria para elaboração de Projeto Executivo de Engenharia para Restauração e Ampliação de Capacidade da Rodovia PR-317 Entroncamento com a PR-542 p/ Nossa Senhora das Graças (Inclusive a interseção) e km 70,13 (interseção com a PR-218 Exclusive a interseção), denominado: Lote 02 – Nossa Senhora das Graças a Iguaçu, totalizando 35,89 km de extensão de projeto.	Homologado
Seleção Baseada na	05/2021	25/06/2021	Contratação de empresa de consultoria para elaboração de projeto executivo de engenharia para	Fase Certame

Modalidade	Identificação do Processo	Publicação	Objeto	Situação
Qualidade e no Custo			Restauração e Ampliação de Capacidade da Rodovia PR-317 entre o km 0 (Ponte sobre o Rio Paranapanema – Exclusive) e o Entroncamento com a PR-542 p/ Nossa Senhora das Graças (Exclusive a interseção), denominado Lote 01 – Rio Paranapanema – Nossa Senhora das Graças, totalizando 34,24 km de extensão, no Estado do Paraná.	
Concorrência Pública	40/2021	01/06/2021	Execução dos serviços de manutenção e conservação de rodovias estaduais não pavimentadas do Lote 02, pertencente a Superintendência Regional Campos Gerais - Rodovia PR-090, no trecho entre RIO AÇUNGUI – RIO AÇUNGUI, PR-090, no trecho entre ENTR. PR-340 (P/ CASTROLANDA) – ENTR. PR-151 (A) (PIRAÍ DO SUL), PR-513, no trecho entre ENTR. PR-090 (LAGEADO) – INÍCIO DO ASFALTO, e PR-513, no trecho entre TÉRMINO DO ASFALTO (P/ P. GROSSA) - ENTR BR-376, com extensão de 127,240km, conforme Termo de Referência, anexo I do Edital.	Fase Certame
Concorrência Pública	42/2021	29/05/2021	Execução de serviços de conservação e manutenção sob responsabilidade da Diretoria de Operações (DOP), visando reparar ou sanar defeitos no pavimento, totalizando 307,56 km de rodovias, de acordo com o estabelecido no ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA deste Edital e demais documentos da licitação.	Homologado
Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC	01/2021	14/04/2021	Contratação integrada de empresa para elaboração do projeto básico e executivo e execução das obras de duplicação e restauração da pista existente da rodovia PR-317, trecho, IGUARAÇU - MARINGÁ, com extensão de 21,82 km.	Fase Certame
Concorrência Pública	25/2021	13/04/2021	Execução dos serviços de conservação rotineira da faixa de domínio da rodovia PR-916, trecho: Contorno Noroeste de Pato Branco, localizado na área 7, Superintendência Regional Oeste - Cascavel, numa extensão de 4,91 km, de acordo com o estabelecido no Termo de Referência - Anexo 01 do Edital.	Fase Certame
Concorrência Pública	09/2021	23/03/2021	Execução dos serviços de recuperação de processos erosivos no corpo estradal das rodovias da área 08 da SRNoroeste.	Deserto
Concorrência Pública	08/2021	26/02/2021	Execução de serviços de conservação na Rodovia PR-218, códigos 218N0670EPR e 218N0690EPR, trecho Querência do Norte (B) – Rio Ivaí (Pontal do Tigre) (Balsa), com uma extensão de 37,94 km na circunscrição da Superintendência Regional Noroeste	Fase Certame
Concorrência Pública	07/2021	26/02/2021	Execução de serviços de conservação na Rodovia PR-180, código 180N0011EPR, trecho Porto Euclides da Cunha – Entr. PR 557 (p/ Ademar de Barros), com uma extensão de 18,6 km na circunscrição da Superintendência Regional Noroeste	Fase Certame
Concorrência Pública	06/2021	26/02/2021	Execução de serviços de conservação na Rodovia PR-478, trecho Loanda (B) - Entr. PR 218 (B), com uma extensão de 19,18 km na circunscrição da Superintendência Regional Noroeste.	Fase Certame

Modalidade	Identificação do Processo	Publicação	Objeto	Situação
Concorrência Pública	89/2020	23/02/2021	Elaboração do Projeto Executivo de Engenharia para recuperação, reforço e reabilitação da ponte sobre o Rio Jordão na rodovia PR-170, km385+163 a km 385+317, com extensão total de 154m.	Fase Certame