



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ

Centro Legislativo Presidente Aníbal Khury

Praça Nossa Senhora de Salette S/N - Bairro Centro Cívico - CEP 80530-911 - Curitiba - PR - www.assembleia.pr.leg.br

REQUERIMENTO Nº 0311454/2021 - 0311454 - FPPEDAGIO

Em 23 de fevereiro de 2021.

Curitiba, 23 de fevereiro de 2021

Sr. ALEXANDRE PORTO M. DE SOUZA

Ilmo. Diretor Geral da ANTT

REQUERIMENTO URGENTE

A Frente Parlamentar sobre o Pedágio no Paraná, signatária do presente através de seus integrantes, foi instituída pelo Ato nº 08, de 11 de agosto de 2020, formada pela associação de deputados, de caráter suprapartidário, destinada a promover, em conjunto com representantes da sociedade civil e de órgãos públicos afins, a discussão e o aprimoramento da legislação e de políticas públicas para o Estado do Paraná, especialmente no que toca às rodovias concessionadas e contratos em vigor, a serem concessionadas e a serem delegadas à União.

No cumprimento de seus objetivos e na missão constitucional dos Deputados paranaenses, diante da notícia de que a União já vinha realizando estudos sobre um novo modelo de concessões das rodovias federais e estaduais, a Frente Parlamentar passou a reunir, de forma presencial e virtual, representantes da sociedade civil, autoridades e cidadãos, em forma de audiências públicas, as quais foram realizadas nos Municípios de Cascavel, Foz do Iguaçu, Londrina, Cornélio Procopio, Guarapuava e Francisco Beltrão. Já estão designadas audiências em outros Municípios – Apucarana, Maringá, Ponta Grossa e Curitiba, pretendendo que a discussão abranja todo o Estado do Paraná.

As contribuições da sociedade paranaense têm sido primorosas e uníssonas no sentido de que não concordam com o modelo apresentado pela União, através do Ministério da Infraestrutura e colocadas a público por essa agência, porque entendem que não favorecerá os usuários; ao contrário, se traduz em um modelo tão oneroso quanto ao que atualmente se encontra em vigor, inclusive ao aumentar o número das praças de pedágio, fazer previsão da “outorga”, limitar o percentual de desconto das concorrentes no leilão e criar um degrau tarifário para rodovias duplicadas, dentre outras situações. Os documentos serão encaminhados para aprimoramento da proposta, no momento oportuno.

No dia 29 de janeiro de 2021, a ANTT publicou o **Aviso de Audiência Pública nº 01/2021**, que tem por objetivo tornar público, **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** que visam a concessão para exploração de **6 lotes do sistema rodoviário do Paraná**.

As audiências devem ocorrer de forma virtual e estão designadas para os dias 24 e 25 próximos.

O objeto da licitação, na forma da proposta de Edital publicada é **“a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço dos Sistemas Rodoviários, nos termos, no prazo e nas condições estabelecidas na Minuta do Contrato e nos Anexos do Edital e do Contrato”**, cuja licitação pela modalidade de **leilão** prevê a concessão de **seis lotes, dentre rodovias federais e estaduais**:

Lote 1 – Sistema Rodoviário BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427

Lote 2 – Sistema Rodoviário BR-153, BR-277, BR-369, BR-373, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-508 e PR-855

Lote 3 – Sistema Rodoviário BR-369, BR-376, PR-090, PR-170, PR-323 e PR-445

Lote 4 – Sistema Rodoviário BR-272, BR-369, BR-376, PR-182, PR-272, PR-317, PR-323, PR-444, PR-862, PR-897 e PR-986

Lote 5 – Sistema Rodoviário BR-158, BR-163, BR-369, BR-467 e PR-317

Lote 6 – Sistema Rodoviário BR-163, BR-277, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483

O processo licitatório se encontra na sua fase interna, para cumprimento de formalidades legais, como a realização de audiências públicas, conforme já mencionado.

O art. 175 da Constituição Federal prevê a possibilidade da União, de acordo com seu poder discricionário, prestar serviços públicos de forma indireta, através de contratos de concessão, desde que, cumpridas as formalidades legais e constitucionais, as quais está vinculada.

No caso em tela, no entanto, a proposta deve ser revista, posto que a condução do procedimento infringe a lei e a Constituição Federal, o que obsta sua continuidade.

É nesse entendimento que passa a explicitar:

- I. Ilegalidade a demandar revisão dos parâmetros da licitação – ilegitimidade da ANTT para licitar a concessão de serviços e de rodovias estaduais - Inexistência de transferência formal da titularidade da prestação dos serviços rodoviários relacionados às rodovias estaduais ou de delegação da administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias estaduais para a União**

Como dito, os sistemas rodoviários que constituem cada lote da licitação pretendida são integrados por rodovias federais e por rodovias de titularidade do Estado do Paraná.

O procedimento licitatório, no entanto, **carece de elemento formal indispensável à sua continuidade, posto que não há a necessária regularização da transferência de titularidade dos serviços públicos e dos bens públicos legal e constitucionalmente designados para o Estado do Paraná.**

Faz-se necessária, para a continuidade do certame e a realização das audiências públicas designadas, a prévia regularização da formalidade.

Até o presente momento não foi celebrada nenhuma avença – convênio ou ato congênera – destinada à formalização desta transferência da administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias estaduais para a União.

Ora, sem a formalização da transferência da titularidade dos serviços públicos e das rodovias estaduais para a União, para fins de concessão à iniciativa privada, à evidência, **ausente um requisito legal e constitucional para a realização da audiência pública, que é fase fundamental do procedimento licitatório.**

Nem se argumente que as formalizações necessárias a esta transferência de serviços e de bens para a União pode ocorrer a qualquer tempo. A instauração da licitação e o seu processamento legítimo, somente podem ocorrer **após a garantia e a segurança jurídica de que esta transferência de fato vai se realizar.**

Ademais, diante da notória insegurança jurídica aqui posta, por ausência de instrumento legal que legitime a atuação da União, não se justificam os gastos públicos já realizados e aqueles ainda previstos.

Rememore-se que as rodovias federais que estão sendo objeto da futura licitação para concessão, hoje são administradas e exploradas, por delegação, pelo Estado do Paraná, que o faz mediante concessão à iniciativa privada. Ou seja, foi o processo inverso.

De modo regular e legítimo, as licitações para a concessão destas rodovias federais pelo Estado do Paraná, em 1996 foram precedidas de dois atos formais e necessários:

(i) **a edição da Lei Federal nº 9277/96**, por intermédio da qual a União ficou “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”. Esta Lei previa que a delegação deveria ser formalizada mediante convênio.

(ii) **a celebração de convênio de delegação**, em 25 de outubro de 1996 (anexo).

No caso em tela, inobstante, **a licitação que está em processamento, não foi precedida de Lei Estadual que autoriza o Poder Executivo Estadual a delegar para a União a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias estaduais.**

Também, nenhuma avença administrativa foi celebrada – **convênio ou congênera – delegando para a União a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias estaduais.**

À falta de instrumento legal ou administrativo que formalize referida delegação, **resta evidente a ilegitimidade da ANTT para realizar audiências públicas, consultas e a licitação que objetive a concessão de rodovias e a prestação de serviços públicos de titularidade do Estado do Paraná.**

Nem se fale que os estudos que dão sustentação à proposta, quais sejam, estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, se baseiam na proposta com a inserção dos trechos rodoviários estaduais, sendo de fácil conclusão que caso não seja possível juridicamente essa delegação ou transferência à União, **esses estudos restam absolutamente comprometidos**. Portanto, há incerteza sobre o objeto da proposta, o que, a toda vista, infringe as regras de concorrência.

Dessa forma, se faz imprescindível, nessa seara, a imediata suspensão das audiências públicas já designadas, tendo em vista a ilegitimidade da ANTT para propor licitação e discutir bens que não integram a sua titularidade.

II. Ilegalidade a demandar a revisão dos parâmetros da licitação – violação do princípio da legalidade administrativa

Nos termos do disposto no art. 37 da Constituição Federal o “Princípio da Legalidade” é a base da Administração Pública – vale dizer, a validade dos atos e condutas do administrador público é condicionada à sua adequação e vinculação à Lei.

Como antes visto, **a delegação da exploração e da administração de serviços rodoviários e de rodovias de uma entidade da federação para outra exige autorização legislativa**. Assim se deu em 1996 quando o Poder Executivo Federal foi autorizado pela Lei nº 9277/96 a delegar “a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais”.

Não há, conforme já asseverado, autorização legislativa por parte do Poder Legislativo do Estado do Paraná para que o Poder Executivo Estadual promova a delegação para a União “da administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias estaduais”.

O processo licitatório destinado à concessão dos sistemas rodoviários, como pretendido, deve ser suspenso até que seja editada a Lei Estadual que autorize o Poder Executivo a promover a delegação para a União, da administração e exploração de rodovias estaduais, pena de violação da legalidade administrativa.

III. Comprometimento da participação popular. Necessidade de suspensão do procedimento. Designação de novas datas.

É consabido que o Estado do Paraná convive há 24 anos, com um modelo falido de concessão, justamente a concessão onerosa, aplicada nos 06 lotes concessionados pelo Estado do Paraná. São anos de batalhas judiciais e muitas perdas aos usuários.

Nessa seara, tendo a ANTT **designado audiências públicas para os dias 24 e 25 próximos, com publicação dos documentos apenas no dia 29 de janeiro, ou seja, menos de 30 dias, tal fato impossibilita a que o usuário afetado e diretamente interessado na discussão, consiga analisar e**

se apropriar de todos os estudos apresentados e demais documentos de fundamental análise para futuras e possíveis sugestões e adaptações do modelo. A supressão da participação popular efetiva resta ainda mais acentuada, posto que designada a data de **22 de março para o prazo final de entrega de documentos e sugestões à ANTT.**

Soma-se a isso a possível pífia participação efetiva dos paranaenses devido à **dificuldade de acesso aos meios digitais pelo cidadão comum e a situação pandêmica que estamos a vivenciar.** Ainda que esta Frente Parlamentar esteja colhendo as opiniões dos setores interessados e da sociedade civil organizada, especialmente setores agropecuários, de transporte, agrícolas, que formam a cadeia produtiva do Estado; ainda assim, a participação é muito limitada e os prazos apresentados, exíguos diante da **complexidade do tema.**

É certo que a Resolução da ANTT nº 5891/2020, veio a disciplinar as Reuniões Participativas ou Audiências Públicas por sessões públicas transmitidas por meio de videoconferência ou outro meio eletrônico, em razão do estado de emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da pandemia da Covid-19.

No entanto, a Resolução nº 5624/2017, no que toca aos prazos, não foi alterada. Nesse sentido, pode, a ANTT, a seu critério, conforme artigo 23 da referida resolução, definir o prazo para recebimento de contribuições por escrito das audiências públicas, que, no mínimo deve ser de 45 (quarenta e cinco dias), podendo, ainda, **ser prorrogado por solicitação de interessados, considerada a complexidade do tema, a garantia da efetiva participação da sociedade ou pela ocorrência de fato superveniente.** É de se ver:

Art. 23. A ANTT, a seu critério, definirá o prazo para recebimento de contribuições por escrito das Audiências Públicas, Consultas Públicas, Reuniões Participativas e Tomadas de Subsídio. (Redação dada pela Resolução 5866/2020/DG/ANTT/MI)

Parágrafo único. No caso de Audiências Públicas e Consultas Públicas, o prazo de que trata o caput terá a duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado. (Acrescentado pela Resolução 5866/2020/DG/ANTT/MI)

Art. 24. A critério da Unidade Organizacional condutora do processo, o período de que trata o art. 23 desta Resolução poderá ser prorrogado ou reaberto por iniciativa da ANTT ou por solicitação de interessados, considerada a complexidade do tema, a garantia da efetiva participação da sociedade ou pela ocorrência de fato superveniente.

§1º As prorrogações de período, em até quinze dias, para recebimento de contribuições por escrito das Audiências Públicas, Consultas Públicas, Reuniões Participativas e Tomadas de Subsídio, poderão ser feitas pela Unidade Organizacional sem necessidade de aprovação da Diretoria Colegiada.

Dessa forma, em razão da supressão da possibilidade de participação popular efetiva, até em razão da pandemia, pelos exíguos prazos, pela complexidade dos estudos e por todos os motivos alinhavados no presente requerimento, pugna pela suspensão das audiências públicas com designação de novas datas que permitam aos paranaenses se apropriarem de todos os estudos e propostas, posto que os mesmos conviverão por 30 anos com o novo modelo proposto, sendo fundamental que tenham condições de avaliar todos os impactos que o novo modelo de concessão representará à sociedade.

IV. ilegalidade a demandar a revisão dos parâmetros da licitação - Inexistência de prova de que o critério de julgamento da licitação atenderá a norma contida no art. 6º, § 1º da Lei nº 8987/95

A norma contida no art. 6º, § 1º da Lei nº 8987/95 preceitua que:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Uma das finalidades da concessão de serviços públicos, assim, é assegurar a **modicidade das tarifas**: que implica simultaneamente garantir a prestação dos serviços e garantir que a tarifa se manterá em valores passíveis de serem suportados pelos usuários sem sacrifícios ou gravames substanciais.

O atual modelo de concessões e de cobrança de tarifa de pedágio no âmbito das rodovias federais no Estado do Paraná, sabe-se, é lesivo aos usuários e viola o princípio da modicidade das tarifas, sendo tal fato inclusive, objeto de inúmeras decisões judiciais.

As tarifas são elevadíssimas, sem a correspondente contraprestação em obras e serviços prestados aos usuários. Estudos realizados ainda em 2005, no âmbito da Federação da Agricultura do Estado do Paraná - FAEP, dão conta que **aproximadamente 40% do valor das tarifas pagas no Anel de Integração se referiam à amortização das outorgas**. Outro elemento de custos significativo foi a absurda tributação dos pedágios pelo **ISS das Prefeituras**, que se torna maior se maior for a sua base (tarifa).

A proposta de licitação em exame terá como critério de julgamento a combinação entre valor de tarifa de pedágio e valor de outorga, um modelo “híbrido”. Em síntese, este critério de julgamento implicará oferta de desconto percentual, a incidir sobre o valor da tarifa base fixado inicialmente.

Há definição de um desconto máximo que pode ser oferecido pelos licitantes.

Ou seja, jamais será resultante da disputa licitatória um valor de tarifa menor do que aquele produzido pela aplicação do chamado desconto máximo.

Este critério de julgamento impede a redução, pelos licitantes, do valor da tarifa a patamares que entendam possíveis de serem praticados, a depender da taxa de retorno prevista para o projeto, e a ser definida por cada um dos participantes.

E não há prova no processo administrativo de que o valor de tarifa após a aplicação do desconto máximo será um valor que atende o princípio e a regra da modicidade das tarifas.

Não se questiona, repita-se, o poder discricionário para a definição do critério de julgamento da licitação, contudo, a aplicação de um limite máximo de desconto para o valor de tarifa certamente não atende o interesse da comunidade usuária dos serviços.

Tal fato, igualmente, requer análise por parte da ANTT, a ensejar a suspensão dos procedimentos, conforme requerido.

V. Ilegalidade a demandar a revisão dos parâmetros da licitação. Modelo proposto não assegura a proposta mais vantajosa, nos termos da Lei

Uma das finalidades da licitação é a obtenção da proposta mais vantajosa, nos termos do disposto no art. 3º da Lei nº 8666/93 – de aplicação subsidiária à Lei nº 8987/95.

A sistemática de leilão prevista no instrumento convocatório da licitação em análise impede a obtenção de propostas mais vantajosas.

O edital da licitação prevê, uma sistemática de disputa peculiar (item 13):

13.2 As Proponentes classificadas serão aquelas cujas Propostas Econômicas Escritas atendam à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital.

13.2.1 Caso se verifique, previamente à abertura dos envelopes com a Proposta Econômica Escrita, que a Garantia da Proposta não atende aos valores mínimos exigidos no Edital, a Proponente será desclassificada e sua Proposta Econômica Escrita será descartada pela Comissão de Outorga.

13.2.2 Na ocorrência da hipótese prevista no item 13.2.1, a divulgação das Propostas Econômicas Escritas descartadas será realizada na mesma forma e prazo para divulgação das Garantias de Proposta não aceitas, sem prejuízo de aplicação das penalidades previstas no presente Edital.

13.2.3 A Comissão de Outorga desclassificará a Proponente cuja Proposta Econômica Escrita não atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e no Edital e, ainda, aquela cuja oferta esteja submetida a condição ou termo não previsto neste Edital.

13.3 As Propostas Econômicas Escritas deverão conter Valor de Tarifa de Pedágio e o Valor de Outorga, ainda que o Valor de Outorga ofertado seja igual a R\$ 0,00 (zero reais).

13.4 Em qualquer caso, o Valor da Tarifa de Pedágio deverá observar, para cada Lote, os patamares mínimos previstos na tabela abaixo, correspondente ao desconto máximo de [●]% ([●] por cento) incidente sobre os valores máximos admitidos para a Tarifa Básica de Pedágio.

13.4.1 O desconto percentual ofertado pelas Proponentes deverá incidir de maneira linear sobre o Valor da Tarifa de Pedágio aplicável a Trechos Homogêneos de pista simples e para Trechos Homogêneos de pista dupla.

13.5 Iniciada a Sessão Pública do Leilão, proceder-se-á à abertura da Proposta Econômica Escrita, observando primeiramente o Valor da Tarifa de Pedágio ofertado, considerando o desconto máximo de que trata o item 13.4.

13.5.1 Caso nenhuma Proponente apresente Valor da Tarifa de Pedágio com desconto máximo, não haverá Etapa de Lances e será declarada vencedora aquela que apresentar o menor Valor da Tarifa de Pedágio.

13.5.2 Se apenas uma Proponente apresentar Valor da Tarifa de Pedágio com desconto máximo, essa será declarada vencedora, considerando também o respectivo Valor de Outorga ofertado.

13.5.3 Na hipótese de mais de uma Proponente ofertar Valor da Tarifa de Pedágio com desconto máximo, a Comissão de Outorga as considerará 28 habilitadas para a verificação das suas respectivas

ofertas de Valor de Outorga, nos termos do item 13.6.

13.6 Na hipótese do item 13.5.3, proceder-se-á à classificação preliminar das Proponentes de acordo com as suas respectivas ofertas de Valor de Outorga, em ordem decrescente. 13.6.1 Serão habilitadas para a Etapa de Lances a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar, observado o procedimento previsto no item 13.6, e as Proponentes que tenham indicado Valor de Outorga até 10% (dez por cento) inferior ao maior valor apresentado.

13.6.2 Não havendo mais Proponentes habilitadas para a Etapa de Lances, na hipótese do item 13.6.1, a Proponente classificada preliminarmente em primeiro lugar será declarada vencedora, sendo a Proposta Econômica Escrita equivalente à Proposta Econômica Final.

13.7 Na hipótese do item 13.6.1, terá início a Etapa de Lances, com base no maior Valor de Outorga ofertado e de acordo com o seguinte regramento:

13.7.1 O diretor da sessão poderá fixar um tempo máximo entre Lances;

13.7.2 Cada Lance deverá superar o Valor da Outorga anteriormente ofertado pela própria Proponente, considerando que o Lance deverá respeitar o intervalo mínimo entre Lances determinado pelo diretor da sessão e não poderá ter valor idêntico ao lance de outra Proponente;

13.7.3 O diretor da sessão declarará o encerramento da Etapa de Lances quando, terminado o prazo dado para oferta de novos Lances, nenhuma Proponente se manifestar com novo Lance, declarando-se, ato subsequente, o resultado final da Etapa de Lances, em ordem decrescente, e a Proponente vencedora; e

13.7.4 Imediatamente após o término da Etapa de Lances, a Proponente vencedora deverá ratificar o Valor de Tarifa de Pedágio e o seu Lance final de Valor de Outorga, conforme o caso, mediante apresentação de carta conforme modelo constante no Anexo 18 – Modelo de Ratificação de Proposta Econômica Final.

13.8 Havendo empate nas etapas de verificação das ofertas de Valor da Tarifa de Pedágio, na hipótese do item 13.5.1, ou de Valor de Outorga, na hipótese do item 13.6, e não ocorram Lances na Etapa de Lances, aplicar-se-ão os seguintes critérios de desempate:

13.8.1 Caso o empate ocorra entre Proponentes brasileiras e estrangeiras, terão preferência as brasileiras.

13.8.2 Caso o empate ocorra entre Proponentes brasileiras ou entre Proponentes estrangeiras, a classificação será feita por sorteio, sendo a primeira Proponente sorteada a melhor classificada.

Em suma:

a) os licitantes apresentam uma **proposta econômica**, contendo, entre outros, **o valor da tarifa de pedágio e o valor de outorga**;

b) A **modalidade de licitação, em tese, é de leilão**, o que pressuporia a existência efetiva de uma **disputa de preços ou mesmo de uma etapa de lances**;

c) Na data designada para o “leilão” as concorrentes apresentam a **proposta econômica**;

d) iniciada a sessão pública do leilão, a comissão abre as **propostas econômicas e avalia o valor da tarifa de pedágio ofertado por cada uma das empresas. As empresas podem ofertar desconto percentual limitado sobre o valor base da tarifa.**

Caso nenhum proponente apresente valor de tarifa de pedágio **com desconto máximo, não há previsão de etapa de lances**, e será declarada vencedora aquela que apresentar o menor valor de tarifa de pedágio, limitado em percentual previamente fixado.

A supressão da etapa de lances inviabiliza a busca por uma proposta mais vantajosa de outorga do que aquela ofertada inicialmente por escrito e, ainda, desestimula

os licitantes a oferecer outorgas de maior valor, ao menos em tese.

e) caso apenas uma proponente apresente valor de tarifa com desconto máximo, será imediatamente declarada vencedora, com **supressão da etapa de lances.**

Neste caso a supressão da possibilidade de lances inviabiliza a obtenção de proposta mais vantajosa de outorga.

f) Caso mais de uma empresa apresente desconto máximo de valor de tarifa, estas passam para a etapa de avaliação do valor de outorga.

g) abertas as propostas de outorga, passam para a etapa de lances a empresa que ofertou outorga de maior valor, e todas aquelas que ofertarem proposta de outorga inferiores à primeira classificada, até o limite de 10% inferior.

Esta lógica da regra dos 10% faz sentido em caso de licitações veiculadas por pregão presencial, em que muitas empresas podem participar e a aferição de muitos lances em disputa pode se mostrar de difícil gestão. **No caso de uma licitação deste porte, é de se supor que não haverá participação maciça de empresas a justificar um critério como este de eliminação de fase de lances.**

O correto, no mínimo, seria a adoção de regra similar à do pregão presencial. Caso não haja nenhuma empresa classificada neste espaço de outorga até 10% inferior à primeira, deveria ser instalada uma etapa de lances com a participação dos 3 ou 5 primeiros colocados – **para viabilizar sempre a etapa de lances.**

h) pela modelagem proposta, se não houver nenhuma empresa classificada nesta margem de proposta de outorga até 10% inferior à primeira, automaticamente esta é declarada vencedora – **suprimida a etapa de lances novamente.**

i) os critérios de desempate previstos no item 13.8 também não favorecem a realização de etapa de lances.

A modelagem proposta não zela pelo dever de cuidado objetivo de evitar atos de corrupção e fraude na licitação. A falha no dever de cuidado objetivo neste caso, pode caracterizar culpa grave passível de responsabilização pessoal.

Devem ser realizadas adaptações e modificações de modo a que, a não ser que apenas um licitante participe da disputa pelo lote – o que poderia invalidar a licitação sob o argumento de conluio ou fraude – **sempre seja realizada a etapa de lances e a ampliação da competição.**

Esta supressão da etapa de lances, ainda que potencial, viola a norma contida no art. 3º da Lei nº 8666/93, pois impede a obtenção de propostas mais vantajosas em processo de disputa pública, situação que demanda imediata suspensão do certame.

VI. Ilegalidade a demandar a revisão dos parâmetros da licitação – modelo proposto viola o dever jurídico de prevenção de atos ilícitos contra a Administração Pública

A Lei nº 12.846/13 – Lei Anticorrupção – contém normas expressas objetivando a proteção da Administração Pública contra atos lesivos, notadamente:

Art. 5º Constituem atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira, para os fins desta Lei, todos aqueles praticados pelas

peças jurídicas mencionadas no parágrafo único do art. 1º, que atentem contra o patrimônio público nacional ou estrangeiro, contra princípios da administração pública ou contra os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, assim definidos:

IV - no tocante a licitações e contratos:

a) frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente, o caráter competitivo de procedimento licitatório público;

b) impedir, perturbar ou fraudar a realização de qualquer ato de procedimento licitatório público;

c) afastar ou procurar afastar licitante, por meio de fraude ou oferecimento de vantagem de qualquer tipo;

d) fraudar licitação pública ou contrato dela decorrente;

Ao prever atos ou fatos típicos de corrupção o legislador atribui para os agentes públicos e para a Administração Pública um duplo dever jurídico:

1. o dever de apurar a responsabilidade pelo cometimento de infrações, e
2. o dever de adotar condutas necessárias para evitar o cometimento de atos de corrupção.

A falha ou desleixo no cumprimento destes deveres jurídicos pode ensejar a responsabilidade pessoal dos agentes públicos, no mínimo, a título de culpa grave – falta grave em relação ao dever de cuidado objetivo. Neste caso, o de adotar **condutas de prevenção** contra atos de corrupção.

Esse dever jurídico de prevenção de atos lesivos contra a Administração Pública, deve ser previsto, inclusive em instrumentos convocatórios de licitações, assim como, há um dever jurídico de considerar o risco de ocorrência de fraude nas licitações, em especial, nas licitações de grande porte.

O Tribunal de Contas da União já se manifestou no sentido de que a prevenção é um dos principais mecanismos de combate à fraude:

O primeiro mecanismo desse referencial trata da prevenção. A atitude mais eficiente e proativa para preservar os recursos públicos é prevenir que sejam desviados dos seus propósitos. Ainda que os componentes da prevenção (gestão da ética, controles preventivos, transparência e accountability) não impeçam totalmente a ocorrência de fraude e corrupção, eles fazem parte das primeiras atividades de defesa para diminuir o risco de fraude e corrupção numa organização. Em geral, devido ao melhor custo-benefício, medidas preventivas devem ser adotadas para evitar o risco de fraude e corrupção, reduzindo as chances do seu acometimento. (Referencial de combate à fraude e corrupção, p. 34)

A sistemática de disputa no processo licitatório destinado às concessões de rodovias proposta pela ANTT, como se demonstra a seguir, não se ajusta totalmente a este dever de prevenção. Deve o poder público ter máxima cautela na definição dos critérios de julgamento e da sistemática de disputa nas licitações, de modo a mitigar os riscos de combinação de preços, distribuição de lotes entre os licitantes, dentre outras modalidades conhecidas de atos ilícitos contra o processo licitatório legítimo.

Como dito, a sistemática do leilão proposto pela ANTT, **tem como aspecto notável a supressão potencial da etapa de lances. Esta supressão produz elevado risco de ato ilícito contra a Administração Pública e contra os usuários das rodovias no Estado do Paraná, pois possibilita arranjos** (cada empresa oferece desconto máximo em relação a um lote, e passa a ser adjudicatária automaticamente – oferecendo todas elas valores de outorga menores do que seriam produzidos em disputa de lances).

Por evidente, tal situação requer imediata suspensão dos procedimentos, com vistas a revisão do procedimento e cumprimento do dever de prevenção de riscos pela Administração Pública.

VII. Ilegalidade a demandar a revisão dos parâmetros da licitação – infração à competitividade da licitação

Pelo formato proposto, 70% dos valores seriam paulatinamente liberados em sincronia com a execução dos investimentos previstos no edital, mas os restantes 30% do lastro, só o seriam liberados depois de executado e auditado o integral cumprimento dos investimentos. Como o Programa compreende grandes extensões de vias para cada concessão, somente grandes grupos terão condições de enfrentar o risco e participar do certame, logo não terão dificuldades em constituir as garantias, o que infringe o princípio da isonomia e desfavorece a participação de maior número de competidores, especialmente de eventuais consórcios regionais.

Ainda, na proposta apresentada, existe a previsão de que o vencedor da licitação poderá recorrer a empréstimos em moeda estrangeira, com acréscimo da tarifa para a constituição de um fundo de garantia para eventuais prejuízos em flutuações cambiais (hedge). Ou seja, somente grandes grupos terão condições de arcar com os riscos do negócio, a demonstrar, também por esse motivo, a infringência ao princípio da isonomia nos procedimentos licitatórios.

É consabido que no âmbito da lei de licitações, qualquer exigência qualitativa ou quantitativa que, de algum modo, sob qualquer ângulo, restrinja a competitividade deve ser rechaçada. Inclusive, a mera omissão de informações essenciais poderá ensejar a nulidade do certame.

Em última instância, a inobservância dos princípios licitatórios restringirá, ainda que de forma reflexa, o princípio em tela. De forma objetiva, o Edital de licitação deve estabelecer o essencial, necessário ou suficiente para a habilitação e execução contratual. Não podemos olvidar que as sociedades empresárias interessadas e os demais licitantes têm em si a essência da competitividade quando ofertam no mercado a sua atividade empresarial. A consequência da busca pela melhor proposta é esta: a disputa, a competição, situação que não se vislumbra na proposta de Edital apresentada, que inviabiliza a competição e infringe princípio essencial das licitações.

VIII. Vícios nos estudos que sustentam a proposta – ações judiciais e término dos contratos de concessão atuais – imprevisibilidade

Os estudos realizados e tornados públicos pela ANTT, em nenhum momento, se referem à situação ora vivenciada no Estado do Paraná, onde os contratos de concessão vigentes têm seu encerramento em novembro de 2021. Ao contrário, têm afirmado sobre a necessidade de olvidar o passado. Ora, tal situação, a levar em conta todo o imbróglio que envolveu mais de 20 anos de prejuízos aos paranaenses, em que a cadeia produtiva foi penalizada e o direito de ir e vir foi severamente cerceado, não se faz possível.

Além da previsão de obras a serem concluídas pelas atuais concessionárias – o que sequer é mencionado nos estudos, já que as mesmas podem ou não se concretizar e já foram arcadas pelos paranaenses, diversas ações judiciais tramitam – algumas com trânsito em julgado - sem falar nos acordos de leniência firmados entre o Ministério Público Federal e algumas das concessionárias, que podem interferir nas atuais concessões, principalmente no que refere a eventuais indenizações a que fazem jus os paranaenses, em prol das rodovias cujas obras foram pagas e não ocorreram.

Não há qualquer menção a essa possibilidade nos estudos. O Estado do Paraná, como

concedente dos atuais contratos, se encontra obstaculizado diante da atual proposta, já que as rodovias federais devem ser devolvidas à União ao término dos atuais contratos e, por conseguinte, da delegação. No entanto, os mesmos contratos devem ser encerrados de forma legal, ou seja, cumprindo todas as formalidades contratuais, dentre elas o inventário, pelo Estado do Paraná.

Também, essa situação deve ser levada em consideração pela ANTT, fazendo menção expressa sobre como se dará essa transição e quais os possíveis reflexos nos futuros contratos, ou mesmo, as consequências para os usuários e o Estado do Paraná, sendo de inarredável conclusão a necessidade de oitiva das Procuradorias do Estado e da União.

De tudo o que acima se narra, requer a Vossa Senhoria a **imediata suspensão das audiências públicas e dos demais procedimentos licitatórios**; e, por fim, que as irregularidades no que toca aos estudos, documentos, instrumentos jurídicos e proposta de Edital, acima apontadas, sejam sanadas e supridas.

Esperam pelo deferimento.

FRENTE PARLAMENTAR SOBRE O PEDÁGIO NO PARANÁ



Documento assinado eletronicamente por **Arlson Maroldi Chiorato, Coordenador**, em 23/02/2021, às 13:33, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Claudio Romanelli, Deputado Estadual - 1º Secretário**, em 23/02/2021, às 13:38, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Evandro Jose da Cruz Araujo, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:42, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Plauto Miro Guimaraes Filho, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:43, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Maranhao Curi, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:44, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Sebastiao Henrique de Medeiros, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:44, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Mabel Cora Canto, Deputada Estadual**, em 23/02/2021, às 13:47, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Emerson Gielinski Bacil, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:47, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Isabel Cristina Rauen Silvestri, Deputada Estadual - Procuradora da Mulher**, em 23/02/2021, às 13:48, conforme Ato da Comissão Executiva nº



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Guzella Rafagnin, Deputada Estadual**, em 23/02/2021, às 13:49, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Michele Caputo Neto, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:49, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Jose Aparecido Jacovós, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:50, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **José Rodrigues Lemos, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:50, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Adriano Ferreira Fruet, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:51, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Henrique Coletti Fernandes, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:52, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Anibelli Neto, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:53, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Homero Figueiredo Lima e Marchese, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:53, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Mauricio Thadeu de Mello e Silva, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:53, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Cobra Reporter - Devanil Reginaldo da Silva, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:55, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Amaro, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:59, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Everton Marcelino de Souza, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:59, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Marcio José Pacheco Ramos, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 13:59, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Tadeu Veneri, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:00, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Roberto da Costa - Galo, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:06, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Rubens Recalcatti, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:19, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Arruda Nunes, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:19, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Tercilio Luiz Turini, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:27, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Wilmar Reichebach, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:29, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Jonas Guimarães, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:30, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Jorge Gomes de Oliveira Brand, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:33, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Matheus Viniccus Ribeiro Petriv, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:34, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Rogerio do Carmo, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:36, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Fernando Guerra Filho, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:37, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **João Douglas Fabricio, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 14:54, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Tlustik Venek, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 15:08, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Nelson Roberto Placido Silva Justus, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 15:27, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Manoel Batista da Silva Junior, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 15:35, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Ernandes Martins, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 15:39, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Ademar Luiz Traiano, Presidente da Assembleia Legislativa do Paraná**, em 23/02/2021, às 15:44, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Artagao de Mattos Leao Junior, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 15:50, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado digitalmente por **Gilson de Souza, Deputado Estadual - 2º Secretário**, em 23/02/2021, às 15:52, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.
Nº de Série do Certificado: 293882708013823330768618444497739007788



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Destito Francischini, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 16:04, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



Documento assinado eletronicamente por **Nelson Lauro Luersen, Deputado Estadual**, em 23/02/2021, às 16:20, conforme Ato da Comissão Executiva nº 2201/2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://www.assembleia.pr.leg.br/sei/verificar> informando o código verificador **0311454** e o código CRC **8B01F7BF**.
