

CÂMARA MUNICIPAL DE VARGEM BONITA – SANTA CATARINA

MOÇÃO DE APELO E REPÚDIO Nº 010/2026

“EM DEFESA DA MOBILIDADE, DA JUSTIÇA TARIFÁRIA E DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO OESTE CATARINENSE”

A Câmara Municipal de Vargem Bonita, Estado de Santa Catarina, por iniciativa da Vereadora **Arlete Teresinha Debastiani**, com o apoio dos demais Vereadores desta Casa Legislativa, no exercício de suas atribuições constitucionais e regimentais, aprova a presente **MOÇÃO DE APELO E REPÚDIO**, a ser encaminhada ao **Governo Federal**, ao **Ministério dos Transportes**, à **Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT**, à **Bancada Federal Catarinense**, ao **Governo do Estado de Santa Catarina**, à **Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina – ALESC**, à **Federação Catarinense de Municípios – FECAM**, à **Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe – AMARP**, à **Associação dos Municípios do Oeste de Santa Catarina – AMMOC**, às demais Associações de Municípios do Estado e às Câmaras Municipais catarinenses, para que conheçam e apoiem os fundamentos ora apresentados.

I – DA LEGITIMIDADE INSTITUCIONAL

A Câmara Municipal é o Poder Legislativo mais próximo da população. É nela que chegam, diariamente, as demandas relacionadas à saúde, à educação, à agricultura, ao comércio, à indústria, ao transporte, à mobilidade e ao desenvolvimento local.

Embora a concessão de rodovias federais constitua matéria de competência da União, seus efeitos repercutem diretamente na vida dos cidadãos, na economia regional e na capacidade de desenvolvimento dos municípios.

Por essa razão, é não apenas legítimo, mas dever institucional do Poder Legislativo Municipal manifestar-se quando políticas públicas de abrangência nacional produzirem impactos econômicos e sociais relevantes sobre a população que representa.

A presente Moção possui caráter exclusivamente institucional e de interesse público, não se destinando a questionar a competência constitucional da União para promover concessões rodoviárias, tampouco a se opor ao modelo de concessão em si, mas sim a defender que sua implementação observe critérios de justiça tarifária, razoabilidade, equilíbrio econômico e respeito às particularidades da região Oeste de Santa Catarina.

II – DOS FATOS

Encontra-se em andamento o processo de estruturação da concessão do sistema rodoviário composto pelas rodovias federais **BR-282, BR-153 e BR-480**, importante corredor logístico que conecta o Oeste Catarinense às demais regiões do Estado e do País.

O projeto atualmente em estruturação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT corresponde ao **Lote 03 das Rodovias Federais de Santa Catarina**, abrangendo aproximadamente **166 quilômetros** das rodovias **BR-153, BR-282 e BR-480**, com previsão de concessão pelo prazo de **30 anos**, estimativa de **R\$ 2,71 bilhões em investimentos (CAPEX)** e aproximadamente **R\$ 3,44 bilhões em custos operacionais (OPEX)** ao longo da execução contratual, tendo como critério de julgamento do certame o menor valor da tarifa de pedágio. Tais informações demonstram a dimensão estratégica do empreendimento para o desenvolvimento do Oeste Catarinense.

É inegável que a modernização da infraestrutura viária representa fator essencial para o desenvolvimento econômico, para a redução de acidentes, para a melhoria da logística e para o fortalecimento da competitividade regional.

Nesse aspecto, esta Câmara Municipal reconhece que investimentos em duplicações, terceiras faixas, acostamentos, dispositivos de segurança, manutenção permanente e atendimento operacional constituem medidas capazes de elevar significativamente a qualidade das rodovias e preservar vidas.

Por essa razão, esta Moção **não manifesta oposição à concessão**, mas defende que ela seja construída de forma equilibrada, transparente e compatível com a realidade socioeconômica dos municípios diretamente afetados.

O desenvolvimento regional somente se consolida quando os benefícios da infraestrutura caminham lado a lado com a preservação da competitividade econômica, da mobilidade das pessoas e da capacidade produtiva dos territórios atendidos.

III – DA REALIDADE DO OESTE CATARINENSE E DA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DAS RODOVIAS FEDERAIS

O Oeste Catarinense possui características econômicas, geográficas e sociais que o diferenciam significativamente de outras regiões do Estado e do País.

Trata-se de uma região cuja economia é fortemente sustentada pelo agronegócio, pela agroindústria, pela agricultura familiar, pela pecuária, pelo transporte de cargas, pelo comércio e por pequenas e médias empresas que dependem diariamente do deslocamento de pessoas, mercadorias, insumos e serviços.

As rodovias BR-282, BR-153 e BR-480 constituem verdadeiros corredores estratégicos para o desenvolvimento regional, permitindo o escoamento da produção agropecuária e industrial, o abastecimento dos municípios, a circulação de trabalhadores, estudantes, empresários, turistas e o acesso da população aos serviços públicos essenciais.

Além de sua relevância econômica, essas rodovias exercem papel social indispensável.

Em grande parte dos municípios do Oeste Catarinense, especialmente os de pequeno porte, a população necessita deslocar-se diariamente para outras cidades em busca de atendimento hospitalar especializado, consultas médicas, exames de alta complexidade, instituições de ensino superior, serviços públicos regionais, atividades profissionais e compromissos administrativos.

Assim, a utilização dessas rodovias não representa mera opção de deslocamento, mas verdadeira necessidade cotidiana decorrente da organização regional dos serviços públicos e da própria dinâmica econômica do Oeste Catarinense.

Qualquer política pública que altere significativamente o custo dessa mobilidade repercute diretamente sobre milhares de famílias, trabalhadores, produtores rurais, transportadores, empreendedores e usuários que dependem dessas vias para o exercício de direitos fundamentais e para o desenvolvimento de suas atividades econômicas.

IV – DOS IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA POLÍTICA TARIFÁRIA

A implantação de infraestrutura moderna e segura constitui objetivo legítimo e desejável.

Entretanto, a definição da política tarifária deve observar não apenas a necessidade de remuneração dos investimentos realizados, mas também os princípios da modicidade tarifária, da razoabilidade, da proporcionalidade e da capacidade de pagamento da população diretamente afetada.

O excesso de custos decorrentes da cobrança de pedágios pode produzir efeitos que ultrapassam a esfera individual dos usuários, alcançando toda a economia regional.

O aumento das despesas com transporte tende a refletir no custo da produção agropecuária, na logística das indústrias, na distribuição de mercadorias, na prestação de serviços, no transporte coletivo, no deslocamento diário dos trabalhadores e, conseqüentemente, no preço final dos produtos consumidos pela população.

Da mesma forma, pode representar obstáculo ao acesso da população aos serviços públicos regionalizados, especialmente nas áreas da saúde e da educação, onde milhares de cidadãos dependem do deslocamento frequente para municípios vizinhos.

Não se ignora que a concessão exige equilíbrio econômico-financeiro.

Todavia, esse equilíbrio deve ser construído de forma compatível com a realidade socioeconômica da região concedida, evitando que o ônus financeiro recaia de maneira desproporcional justamente sobre aqueles que utilizam a rodovia por absoluta necessidade.

O desenvolvimento regional sustentável pressupõe investimentos em infraestrutura, mas exige igualmente políticas públicas que preservem a competitividade econômica, a inclusão social e o direito de ir e vir da população.

V – DOS FUNDAMENTOS CONSTITUCIONAIS E DOS PRINCÍPIOS APLICÁVEIS

A Constituição da República estabelece, entre os fundamentos do Estado Democrático de Direito, a promoção do bem de todos, a redução das desigualdades sociais e regionais e a construção de uma sociedade livre, justa e solidária.

Da mesma forma, assegura a liberdade de locomoção em todo o território nacional e determina que a ordem econômica seja orientada pela valorização do trabalho humano, pela livre iniciativa e pela busca da justiça social, tendo por finalidade assegurar existência digna a todos, observados os princípios da redução das desigualdades regionais e sociais.

No âmbito das concessões de serviços públicos, a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabelece que a prestação do serviço deve atender ao interesse público, observando padrões de eficiência, continuidade, segurança, atualidade e modicidade das tarifas.

A modicidade tarifária não constitui mera faculdade administrativa, mas princípio jurídico que orienta a estruturação das concessões públicas, impondo que as tarifas sejam fixadas em patamares compatíveis com a realidade econômica dos usuários, de forma a conciliar a viabilidade dos investimentos com a proteção do interesse coletivo.

Assim, a busca pelo equilíbrio econômico-financeiro do contrato deve coexistir com a necessidade de assegurar que a política tarifária seja socialmente justa, regionalmente adequada e compatível com as características da população atendida.

VI – DA NECESSIDADE DE JUSTIÇA TARIFÁRIA E DE MECANISMOS DE EQUIDADE

O desenvolvimento da infraestrutura rodoviária constitui objetivo de interesse público, devendo ser permanentemente incentivado. Entretanto, sua concretização não pode desconsiderar as peculiaridades econômicas e sociais da população que utiliza diariamente essas rodovias.

Nesse contexto, revela-se indispensável que o modelo de concessão contemple mecanismos capazes de tornar a cobrança das tarifas mais justa, equilibrada e compatível com a realidade dos usuários frequentes.

Registra-se, ainda, que a própria Agência Nacional de Transportes Terrestres já regulamenta mecanismos destinados à redução do impacto tarifário em diversas concessões federais, a exemplo do **Desconto Básico de Tarifa (DBT)** e do **Desconto para Usuário Frequente (DUF)**, reconhecendo a necessidade de conferir tratamento diferenciado aos usuários que utilizam rotineiramente as rodovias concedidas. Nesse contexto, mostra-se plenamente razoável que instrumentos dessa natureza sejam considerados e aperfeiçoados no processo de concessão das rodovias que compõem o Lote 03 de Santa Catarina.

Milhares de cidadãos utilizam as rodovias federais diariamente para trabalhar, estudar, acessar serviços de saúde, transportar sua produção, desenvolver atividades empresariais e cumprir compromissos indispensáveis ao cotidiano. Para esses usuários, a incidência repetitiva da tarifa pode representar significativo impacto financeiro, especialmente nos municípios de pequeno porte, cuja população depende da integração regional para o acesso a serviços essenciais.

Por essa razão, mostra-se recomendável que o contrato de concessão avalie a adoção e o aperfeiçoamento de instrumentos que promovam maior justiça tarifária, tais como descontos progressivos para usuários frequentes, sistemas de cobrança proporcional ao trecho efetivamente percorrido, benefícios destinados aos deslocamentos recorrentes e outras soluções tecnicamente viáveis que conciliem o equilíbrio econômico-financeiro da concessão com a proteção do interesse público.

Experiências já adotadas em outras concessões rodoviárias brasileiras demonstram que é possível compatibilizar sustentabilidade econômica do contrato com mecanismos destinados a reduzir o impacto tarifário sobre aqueles que dependem cotidianamente da rodovia.

O aperfeiçoamento desses instrumentos representa medida capaz de fortalecer a aceitação social da concessão, estimular a utilização regular da infraestrutura concedida e promover maior equilíbrio entre os interesses do poder concedente, da concessionária e da população usuária.

VII – DO APELO INSTITUCIONAL

Diante do exposto, a Câmara Municipal de Vargem Bonita **APELA** às autoridades competentes para que, antes da conclusão definitiva do processo de concessão das rodovias BR-282, BR-153 e BR-480:

I – sejam reavaliados os critérios de definição das tarifas de pedágio, observando-se rigorosamente os princípios da modicidade tarifária, da razoabilidade, da proporcionalidade e da justiça social;

II – sejam considerados mecanismos que reduzam o impacto financeiro sobre usuários frequentes, trabalhadores, produtores rurais, transportadores, estudantes, empreendedores e demais cidadãos que dependem diariamente dessas rodovias;

III – sejam analisadas alternativas tecnicamente viáveis que possibilitem descontos progressivos, sistemas de cobrança proporcionais ao uso efetivo da infraestrutura ou outros instrumentos destinados a promover maior equidade tarifária;

IV – sejam consideradas, durante todo o processo de implantação da concessão, as características econômicas, produtivas e sociais do Oeste Catarinense, preservando sua competitividade e seu potencial de desenvolvimento;

V – seja assegurado o permanente diálogo entre a União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o Estado de Santa Catarina, os Municípios, as entidades representativas e a sociedade civil,

fortalecendo a participação institucional na construção das decisões que impactam diretamente a população.

VIII – DO REPÚDIO

A Câmara Municipal de Vargem Bonita manifesta seu **REPÚDIO** à eventual adoção de políticas tarifárias que imponham ônus excessivo e desproporcional à população do Oeste Catarinense, especialmente quando tais medidas possam comprometer o acesso da população aos serviços públicos essenciais, reduzir a competitividade da economia regional ou dificultar o exercício do direito de locomoção.

Este repúdio não se dirige ao instituto da concessão de rodovias, tampouco aos investimentos em infraestrutura, cuja importância é plenamente reconhecida.

Dirige-se, exclusivamente, à possibilidade de que o modelo tarifário venha a desconsiderar as particularidades regionais, impondo encargos incompatíveis com a realidade socioeconômica dos municípios diretamente afetados.

A presente manifestação reafirma que desenvolvimento e justiça tarifária não são objetivos incompatíveis. Ao contrário, constituem princípios complementares e indispensáveis para que a concessão alcance legitimidade social, eficiência econômica e efetivo benefício à população.

IX – DOS ENCAMINHAMENTOS

Após sua aprovação em Plenário, requer-se que a presente Moção seja encaminhada:

- ao Presidente da República;
- ao Ministro dos Transportes;
- ao Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
- à Bancada Federal do Estado de Santa Catarina;
- ao Governador do Estado de Santa Catarina;
- ao Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina – ALESC;
- à Federação Catarinense de Municípios – FECAM;
- às Associações de Municípios do Estado de Santa Catarina, especialmente aquelas abrangidas pela área de influência das rodovias objeto da concessão;
- às Câmaras Municipais catarinenses, para conhecimento e eventual manifestação institucional de apoio.

X – DA CONCLUSÃO

A Câmara Municipal de Vargem Bonita reafirma seu compromisso permanente com a defesa do interesse público, da mobilidade, do desenvolvimento regional e da qualidade de vida da população.

Reconhece que a modernização da infraestrutura rodoviária representa importante instrumento para o crescimento econômico, para a geração de oportunidades e para o fortalecimento da integração regional.

Entretanto, entende que o verdadeiro desenvolvimento somente se consolida quando ocorre de forma equilibrada, socialmente justa e compatível com a realidade daqueles que diariamente utilizam essas rodovias para trabalhar, produzir, estudar, buscar atendimento em saúde e exercer seus direitos de cidadania.

Por essa razão, esta Casa Legislativa manifesta seu firme posicionamento em favor de uma concessão que una investimentos, eficiência, segurança viária e responsabilidade social, preservando a competitividade do Oeste Catarinense e garantindo que o progresso seja compartilhado por todos, sem impor sacrifícios desproporcionais à população.

MAIS DO QUE DEFENDER UMA POLÍTICA TARIFÁRIA EQUILIBRADA, ESTA MOÇÃO REPRESENTA A DEFESA DO DIREITO DOS MUNICÍPIOS DE PARTICIPAREM, DE FORMA RESPEITOSA E INSTITUCIONAL, DA CONSTRUÇÃO DAS DECISÕES QUE IMPACTAM DIRETAMENTE O PRESENTE E O FUTURO DE SUAS COMUNIDADES.

Câmara Municipal de Vargem Bonita, Estado de Santa Catarina, 03 de agosto de 2026.

ARLETE TERESINHA DEBASTIANI

Vereadora – Proponente

ALESSANDRA RADAVELLI

Vereadora

ÂNGELA M. R. FABRÍCIO

Vereadora

JOÃO ALBERTO CHIOT

Vereador/Presidente

JUNIOR C. PANIZZI

Vereador

OSCAR SALVADOR

Vereador

PRISCILA ZENATTI

Vereadora

ROBERTO FERREIRA
Vereador

VALDIR J. LAUBER
Vereador

ANEXO I

NOTA TÉCNICA Nº 001/2026

Subsídios Técnicos à Moção de Apelo e Repúdio nº 010/2026

CONCESSÃO DAS RODOVIAS FEDERAIS BR-153, BR-282 E BR-480 – LOTE 03 DO PROGRAMA FEDERAL DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

I – OBJETIVO

A presente Nota Técnica tem por finalidade apresentar informações oficiais referentes ao processo de concessão das rodovias federais BR-153, BR-282 e BR-480, reunindo dados constantes dos estudos disponibilizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e demais documentos públicos relacionados ao Lote 03 das Rodovias Federais de Santa Catarina.

Seu objetivo é subsidiar tecnicamente a Moção de Apelo e Repúdio aprovada pela Câmara Municipal de Vargem Bonita, demonstrando que as preocupações manifestadas encontram respaldo em dados oficiais e em princípios que orientam a política nacional de concessões rodoviárias.

II – CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o Lote 03 compreende trechos das rodovias federais BR-153, BR-282 e BR-480, totalizando aproximadamente **166 quilômetros de extensão**, situados na região Oeste do Estado de Santa Catarina.

O projeto integra o Programa Federal de Concessões Rodoviárias e prevê contrato com prazo estimado de **30 anos**, contemplando investimentos destinados à modernização, ampliação da capacidade viária, melhorias operacionais e incremento da segurança dos usuários.

Entre as principais intervenções previstas encontram-se obras de recuperação do pavimento, implantação de terceiras faixas, adequações geométricas, melhorias em acessos, dispositivos de segurança, atendimento aos usuários e manutenção permanente da infraestrutura rodoviária.

III – INVESTIMENTOS PREVISTOS

Conforme os estudos técnicos disponibilizados pela ANTT, o empreendimento possui estimativa de:

Item	Valor aproximado
Extensão do lote	166 km
Prazo da concessão	30 anos
Investimentos (CAPEX)	R\$ 2,71 bilhões

Item	Valor aproximado
------	------------------

Custos operacionais (OPEX)	R\$ 3,44 bilhões
----------------------------	-------------------------

Critério do leilão	Menor tarifa de pedágio
--------------------	--------------------------------

Os investimentos previstos demonstram a relevância estratégica do empreendimento para a infraestrutura logística do Oeste Catarinense, representando importante oportunidade de melhoria da mobilidade regional.

Todavia, a magnitude dos investimentos também evidencia a necessidade de que o modelo tarifário seja estruturado de forma compatível com a realidade econômica da população usuária, observando os princípios da modicidade tarifária e do interesse público.

IV – DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

A ANTT promoveu a **Audiência Pública nº 006/2026**, destinada à apresentação dos estudos técnicos, das minutas do edital e do contrato de concessão, possibilitando o encaminhamento de sugestões e contribuições por parte da sociedade civil, entidades representativas e órgãos públicos.

A realização da audiência pública representa importante instrumento de participação democrática.

Entretanto, considerando a abrangência regional dos impactos decorrentes da futura concessão, entende-se igualmente legítima a manifestação institucional dos Municípios e de seus respectivos Poderes Legislativos, especialmente quanto aos aspectos relacionados à política tarifária e aos reflexos socioeconômicos para a população local.

V – DOS MECANISMOS DE JUSTIÇA TARIFÁRIA

A própria Agência Nacional de Transportes Terrestres já adota mecanismos destinados à redução do impacto financeiro sobre determinados usuários das rodovias concedidas.

Entre eles destacam-se:

- **Desconto Básico de Tarifa (DBT)**, concedido aos usuários que utilizam sistemas automáticos de pagamento (TAG), reduzindo custos operacionais e proporcionando abatimento na tarifa.
- **Desconto para Usuário Frequente (DUF)**, mecanismo que reduz progressivamente o valor da tarifa para veículos leves que utilizam repetidamente uma mesma praça de pedágio durante determinado período.

Esses instrumentos demonstram que a política nacional de concessões já reconhece a necessidade de diferenciar o tratamento conferido aos usuários frequentes, buscando compatibilizar sustentabilidade econômico-financeira da concessão com maior justiça tarifária.

Nesse contexto, mostra-se plenamente razoável que mecanismos dessa natureza sejam considerados e aperfeiçoados na futura concessão das rodovias BR-153, BR-282 e BR-480.

VI – CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS

A análise dos documentos oficiais permite concluir que a concessão representa importante oportunidade para a modernização da infraestrutura rodoviária do Oeste Catarinense.

Contudo, evidencia igualmente a necessidade de que a definição da política tarifária observe critérios de equilíbrio, proporcionalidade, modicidade e razoabilidade, preservando a competitividade regional e evitando impactos excessivos sobre trabalhadores, produtores rurais, transportadores, estudantes, empreendedores e demais usuários que dependem diariamente dessas rodovias.

A defesa de mecanismos de justiça tarifária não se contrapõe ao modelo de concessão. Ao contrário, busca aperfeiçoá-lo, fortalecendo sua legitimidade social e contribuindo para que os benefícios dos investimentos sejam compartilhados de forma mais equilibrada entre todos os envolvidos.

REFERÊNCIAS

- Agência Nacional de Transportes Terrestres – **Audiência Pública nº 006/2026.**
- Deliberação ANTT nº 128/2026.
- Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Lote 03.
- Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA.
- Lei Federal nº 8.987/1995 (Lei das Concessões).
- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

ANEXO II

DOCUMENTAÇÃO OFICIAL E FUNDAMENTOS TÉCNICOS DA CONCESSÃO DO LOTE 03 DAS RODOVIAS FEDERAIS DE SANTA CATARINA

Moção de Apelo e Repúdio nº 010/2026

1. DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT instaurou, por meio da **Deliberação nº 128, de 7 de maio de 2026**, a **Audiência Pública nº 006/2026**, destinada a colher sugestões e contribuições sobre:

- as minutas do Edital;
- a minuta do Contrato de Concessão;
- o Programa de Exploração da Rodovia (PER);
- os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) referentes aos Lotes 01 e 03 das Rodovias Federais de Santa Catarina.

2. DO LOTE 03

Segundo os estudos oficiais disponibilizados pela ANTT, o **Lote 03** compreende trechos das seguintes rodovias federais:

- BR-153/SC;
- BR-282/SC;
- BR-480/SC.

A extensão estimada do lote é de aproximadamente **166 quilômetros**, constituindo importante corredor logístico para o Oeste Catarinense.

3. OBJETIVOS DA CONCESSÃO

Conforme os documentos oficiais, a concessão tem como finalidade:

- modernizar a infraestrutura rodoviária;
- ampliar a capacidade das rodovias;
- melhorar a segurança viária;
- garantir operação permanente;
- promover manutenção contínua;

- aumentar a integração logística do Estado;
- fortalecer o escoamento da produção agroindustrial e agrícola.

4. PRINCIPAIS DADOS DO PROJETO

Informação	Dados oficiais
Rodovias	BR-153, BR-282 e BR-480
Extensão	aproximadamente 166 km
Prazo da concessão	30 anos
Critério do leilão	menor tarifa de pedágio
Processo participativo	Audiência Pública nº 006/2026
Base técnica	PER e EVTEA elaborados pela Infra S.A. em parceria com o BID

5. PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS

A Deliberação nº 128/2026 teve por objetivo justamente permitir que a sociedade apresentasse sugestões e contribuições durante a fase de elaboração da concessão.

Nesse contexto, a presente Moção representa o exercício legítimo da autonomia política dos Municípios e do dever constitucional do Poder Legislativo Municipal de defender os interesses de sua população perante políticas públicas de relevante impacto regional.

6. DA MODICIDADE TARIFÁRIA

A própria documentação da ANTT ressalta que a estruturação da concessão deve observar princípios como:

- eficiência regulatória;
- participação social;
- modicidade tarifária;
- melhoria da infraestrutura rodoviária.

Esses princípios legitimam o pleito apresentado pela Câmara Municipal de Vargem Bonita no sentido de que o modelo tarifário considere a realidade econômica dos usuários frequentes do Oeste Catarinense.

7. DOS MECANISMOS DE DESCONTO

A ANTT já adota, em concessões federais, mecanismos destinados a reduzir o impacto tarifário sobre determinados usuários, dentre eles:

- **Desconto Básico de Tarifa (DBT);**
- **Desconto para Usuário Frequente (DUF).**

Esses instrumentos demonstram que a política nacional de concessões admite soluções que conciliam sustentabilidade econômica e justiça tarifária, reforçando a pertinência da solicitação apresentada nesta Moção.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos documentos oficiais evidencia que a concessão do Lote 03 representa uma oportunidade relevante para a modernização da infraestrutura rodoviária do Oeste Catarinense.

Entretanto, também demonstra que há espaço institucional para o aperfeiçoamento do modelo antes da licitação, especialmente quanto à política tarifária, aos mecanismos de desconto e à preservação da competitividade econômica regional.

Por essa razão, a Câmara Municipal de Vargem Bonita entende que a presente Moção está integralmente alinhada com os princípios que orientam o processo de participação social conduzido pela própria ANTT, contribuindo de forma responsável, técnica e propositiva para o aperfeiçoamento da futura concessão.