NOTÍCIAS ZECA DIRCEU

Bancada do Paraná defende de forma unânime modelo de menor tarifa para novo pedágio

29/11/1999

Numa rara unanimidade e afinação de discurso, toda a bancada federal do Paraná em Brasília, composta por 30 deputados e três senadores, subscreveu petição enviada ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, defendendo que o novo contrato de pedágio em rodovias do estado tenha como base o menor preço da tarifa oferecido em leilão. Os atuais contratos se encerram em 21 de novembro de 2021, mas os editais da nova concessão, que terá 3.800 km (a atual tem 2.500 km) já estão sendo elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e podem seguir o modelo híbrido, em que o desconto na tarifa é limitado e cobra-se um valor de outorga para abastecer os cofres da União.

No ofício endereçado ao ministro, a bancada federal paranaense fez uma breve histórico dos erros cometidos ao longo da atual concessão, cujos contratos duraram apenas 24 dias inalterados (logo houve decreto unilateral reduzindo a tarifa em 50% e diminuindo as obras previstas), ao que se seguiram dezenas de disputas judiciais, aditivos contratuais e até confissão de corrupção e acordo de leniência por parte de várias concessionárias investigadas pela Lava Jato. Alertando para o risco de repetir por mais 30 anos o erro em que as concessionárias “praticam as mais altas tarifas do Brasil, sem, no entanto, entregar as obras e melhorias a que se comprometeram”, os parlamentares se posicionaram contra a intenção do Ministério da Infraestrutura de “abandonar a modelagem licitatória pela menor tarifa”, optando pelo modelo híbrido de concessão onerosa.

“Inobstante o modelo (híbrido) tenha previsão de maior volume de obras e algumas inovações quanto aos serviços a serem executados, o menor preço é relativo, prevendo um pequeno desconto de apenas 15% entre as concorrentes e criando uma taxa de outorga como critério de desempate, ou seja, uma espécie de um imposto indireto que a concessionária teria que pagar ao Governo Federal. O entendimento é de que, acaso esse modelo híbrido seja implantado no Estado do Paraná, a tarifa continuará abusiva e ainda a taxa de outorga prejudicará ainda mais a economia do Estado. Ou seja, corre-se o risco de que tenhamos mais 30 anos praticando o

mesmo erro que ocorreu no passado", diz o manifesto dos parlamentares.

No cálculo de especialistas consultados pela bancada, se for adotado o modelo híbrido – menor tarifa relativa e maior outorga – o preço do novo pedágio no Paraná ficará em 80% do atual. Por outro lado, se a modalidade de tarifa com menor preço prevalecer, o pedágio deverá custar menos da metade do atual, sendo que em algumas praças poderá custar menos de um terço.

Na argumentação para o ministro, o coordenador da bancada paranaense, deputado Toninho Wandscheer, cita exemplos recentes de concorrências para concessão de rodovias na Bolsa de Valores, numa espécie de leilão invertido, em que o vencedor ofereceu a menor tarifa. Caso do leilão de rodovias federais do Rio Grande do Sul, em 2018, com investimentos previstos de R$ 7,8 bilhões, e do leilão das BR 364 e BR 365, em 2019, entre Jataí (GO) e Uberlândia (MG). Se a concessão fosse pelo modelo híbrido, os descontos seriam de no máximo 15% e a tarifa final passaria de R$4,30, no caso do Rio Grande do Sul, para R$ 6,16; e de R$ 4,69 para R$ 6,00, no caso de Minas Gerais/Goiás.

Mecanismos de aportes extras para garantir segurança dos contratos
Quanto ao risco de uma empresa oferecer pedágio muito baixo, que mais tarde se mostre inviável, os parlamentares citam uma fala do próprio ministro Tarcísio Freitas, em fevereiro deste ano, quando da concessão da BR 101, em Santa Catarina, defendendo o modelo da menor tarifa mediante mecanismos de aportes extras, que garantem capital suficiente para os investimentos: "Se olharmos o contrato, há um mecanismo de proteção que são os aportes adicionais. Então teremos mais de R$ 900 milhões de aporte adicional entre o aporte que será feito na assinatura do contrato e o que será feito a partir do momento em que as praças começarem a operar. É um mecanismo de proteção financeira. Na medida em que o desconto é mais agressivo, o aporte aumenta. Isso dá o conforto para garantir que os investimentos serão feitos".

Se a opção do governo federal for mesmo o modelo híbrido, então os parlamentares paranaenses dizem que só haverá melhorias para o Paraná caso seja permitido desconto de 40% do teto máximo, e que a outorga gerada retorne integralmente em obras para as rodovias do estado, em especial para aquelas não contempladas no projeto de concessão.

Não seria razoável, dizem os parlamentares, que além de permanecer uma tarifa alta, ainda haja previsão de pagamento de "novo tributo" ao governo federal. "Seria uma dupla penalidade ao usuário e à economia do Estado do Paraná".

Fonte: Gazeta do Povo