

Assembleia recebe prefeitos e amplia a pressão para rever leilão de estradas

INFRAESTRUTURA

Assembleia recebe prefeitos e amplia pressão para rever leilão

Grupo da Serra e do Vale do Caí se mostra descontente com valor de pedágios. Novo processo elevaria tarifas, diz governo

PAULO EGÍDIO

paulo.egidio@zerohora.com.br

Descontentes com o resultado do leilão do bloco 3 da concessão de rodovias estaduais, que inclui trechos das regiões da Serra e do Vale do Caí, prefeitos e deputados organizam mobilização conjunta para tentar reduzir o valor das tarifas ou mesmo convencer o governo estadual a não homologar o resultado do certame.

Licitado na semana passada na bolsa de valores de São Paulo, o bloco reúne seis rodovias, entre elas a RS-122, principal ligação entre a Serra e a região metropolitana de Porto Alegre.

Representantes dos municípios serão ouvidos hoje, em reunião agendada pelo presidente da Assembleia Legislativa, deputado Valdeci Oliveira (PT). O encontro, em formato híbrido, deve começar perto do meio-dia, assim que for concluída a reunião entre os líderes de bancada.

A intenção de Valdeci é de que todos os líderes participem da conversa e ouçam as reivindicações dos prefeitos. Até as 17h de ontem, quatro prefeitos e dois vices haviam confirmado participação.

Porta-voz

Na prática, a decisão de levar o processo adiante cabe apenas ao Executivo, mas o presidente da Assembleia aposta em mobilização política para que o processo seja revisado. Entre deputados com base eleitoral na Serra, as reclamações são duras, inclusive de apoiadores do governo. Além da reação dos prefeitos, empresários da região e representantes de setores econômicos questionam o resultado do leilão.

– No mínimo, a Assembleia pode ser a porta-voz para sensibilizar o governo a buscar alternativas. Apenas ficar olhando e naturalizar seria fechar os ouvidos para o clamor regional. Politicamente, temos de pressionar e ver o que é possível – avalia Valdeci.

O principal foco das queixas é o valor das tarifas de pedágio. Único interessado em assumir o bloco com trechos de seis rodovias, que soma 271,5 quilômetros,



Pelo edital, Curva da Morte, no km 47 da RS-122, será eliminada por meio de novo traçado

o consórcio Integrasul apresentou proposta com desconto de 1,3% em relação aos preços máximos publicados no edital. Dessa forma, a cobrança estipulada para as seis praças varia entre R\$ 6,85 e R\$ 9,83. O edital também prevê que os valores sejam corrigidos pela inflação.

Ainda há queixas sobre a localização das praças de pedágio e sobre uma suposta falta de diálogo do governo durante a elaboração dos projetos, embora parte das demandas das prefeituras tenha sido atendida no edital.

O prefeito de São Sebastião do Caí, Júlio Campani (PSDB), que chegou a tentar impedir o leilão na Justiça, é um dos mais mobilizados:

– Vamos verbalizar aos deputados e a todos que ainda não tiveram noção a respeito do efeito nefasto dessa concessão, além de fazer ponderações e pleitear que o parlamento emita nota solicitando que não haja a homologação do resultado do leilão.

Correligionário do governador, Campani ressalta que não rejeita o pedágio, e sim os valores e a posição das praças. No município, a cobrança será no km 4 da RS-122, com custo de R\$ 9,83.

A despeito da pressão política, o governo do Estado não trabalha com a possibilidade de simplesmente cancelar a concessão e não homologar o processo licitatório. A medida iria na contramão de todas as medidas tomadas na gestão Eduardo Leite/Ranolfo Vieira Júnior, que intensificou processos de privatização e parcerias com a iniciativa privada.

Custos

No momento, a única chance de que o leilão não seja homologado no prazo previsto, entre 30 e 60 dias, é de que o consórcio vencedor deixe de apresentar documentos ou as garantias necessárias – possibilidade considerada remota.

Caso opte por simplesmente cancelar o processo, o governo do Estado teria de indenizar o consórcio e reiniciar o projeto de concessão. Isso implicaria em refazer os cálculos sobre os investimentos e os insumos, o que, no entendimento da administração esta-

dual, elevaria ainda mais o custo do pedágio. Os dados utilizados para calcular o custo da concessão são de janeiro de 2020, e a defasagem é estimada em cerca de 30% pelo Integrasul.

O secretário extraordinário de Parcerias, Leonardo Busatto, salienta que o projeto de concessão é consistente e diz que eventual rompimento resultaria em prejuízos para o Rio Grande do Sul.

– Teríamos de refazer o projeto, o que deixaria tudo mais caro, e a licitação ficaria para o próximo governo, que não sabemos se terá intenção de levar adiante a concessão. Além de ficarmos com as estradas na situação em que estão hoje – aponta.

O secretário estadual ressalta que a concessão subiu em cerca de R\$ 500 milhões para contemplar pedidos que partiram da região, sobretudo de prefeitos, e diz que o valor dos pedágios reflete o custo dos investimentos necessários no bloco – serão R\$ 3,4 bilhões em investimentos durante concessão de 30 anos.

– Não tiramos o valor da nossa cabeça. O que torna a tarifa mais cara é o tamanho do déficit na infraestrutura das rodovias do Estado – argumenta Busatto.

Risco de discussão judicial e fuga de investidor

Embora o cancelamento da licitação não esteja nos planos do Piratini, a reportagem consultou especialistas a respeito das consequências da medida para o governo do Estado. A avaliação é de que o rompimento muito provavelmente renderia discussão judicial, além de afugentar investidores interessados em desestatizações futuras.

Membro da Comissão Especial de Infraestrutura, Parcerias Público-Privadas, Concessões, Licitações e Desestatização da OAB/RS, o advogado Eden Ferreira diz que, além de indenizar o consórcio vencedor, o governo provavelmente seria acionado na Justiça para explicar as razões do rompimento. Além disso, passaria recado negativo aos interessados nos blocos 1 e 2 da concessão, considerados mais atraentes.

– Revogar uma licitação transparente e correta passaria aos investidores o recado de que sofremos forte influência política, independentemente de o processo estar correto – avalia.

Interesse

Para o economista e advogado Manoel Gustavo Neubarth Trindade, ex-diretor da Associação Brasileira de Direito e Economia e fundador do Grupo de Estudos em Direito e Economia da OAB/RS, o governo enfrentaria uma contenda judicial caso optasse por esse caminho.

Embora avalie que o Piratini deveria ter adiado o certame, em razão do momento de instabilidade na economia, Trindade ressalta que o edital da concessão autoriza a revogação somente em razão de interesse público decorrente de um “fato superveniente”.

– Há um licitante que se sagrou vencedor, e isso gera uma expectativa legítima – pontua.



RS deveria agradecer por concessão, diz empresário

Agora com envolvimento também da Assembleia Legislativa, segue a “polêmica da cancela”, ou seja, a reação ao resultado da concessão de rodovias na Serra e no Vale do Caí. Presidente da Associação Riograndense de Empreiteiras de Obras Públicas (Areop), Ricardo Portella afirma:

– O Rio Grande do Sul deveria agradecer aos céus por ter aparecido alguém disposto a assumir esse risco enorme.

O risco, detalha, decorre do forte aumento dos materiais resultante da pandemia e da guerra na Ucrânia e das características da concessão, que inclui obras complexas:

– Houve aumento brutal dos custos, e o contrato prevê reajuste pelo IPCA, que nem de perto acompanha essa alta.

Como exemplo, Portella cita os serviços de terraplenagem,

que subiram 4% só em março.

– Apareceu um grupo disposto a fazer investimento elevado, que, na minha visão, está subavaliado, ou seja, pode custar mais do que o previsto. O Brasil está licitando assim, não é uma invenção gaúcha.

O presidente da Areop pondera que o governo do Estado fixou a tarifa baseado em estudo do BNDES:

– Não cabe a uma entidade reclamar que o pedágio vai ficar alto. Temos casos de tarifa baixa sem resultados, como o contorno de Florianópolis, que deveria ter ficado pronto em 2011, estamos em 2022 e só agora parece que ficará pronto.

O empresário criticou a ameaça de judicialização feita

pela Fetransul, afirmando que os gaúchos já são vistos como “os reis de cumprir contratos”. Argumentou, ainda, que o aumento de concessões, torna natural que “apareçam grupos que não são os tradicionais” uma das críticas da representante das transportadoras.

– Uma das empresas do consórcio, a Greca Asfaltos, foi a única que entregou um trecho licitado ainda no governo Dilma, que reunia vários grandes que atuam no Brasil. Os demais

rescindiram os contratos. Há grupos do Rio Grande do Sul que estudaram e não viram viabilidade, porque o risco do projeto é muito alto para o retorno esperado. Estão previstas muitas obras complexas nesse bloco.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Zero Hora - Porto Alegre/RS

Seção: Infraestrutura **Página:** 8 e 9