

Porto Alegre 16 de maio de 2022

Ofício FETRANSUL nº 1.526/2022

Ao

Exmo. Sr. Marcelo Lemos Dornelles

Procurador Geral de Justiça do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul

N/Capital

Prezado Senhor:

O projeto e os estudos de concessões de rodovias do RS, reunidos em três blocos, tem inconsistências técnicas insanáveis que inviabilizam a concretização das privatizações nos moldes propostos, especialmente porque refletem na inobservância de princípios legais, sejam eles constitucionais, da administração pública ou da própria lei de licitações, tais como Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade, Isonomia e Eficiência. Soma-se a esses, o Princípio do Interesse Público, Razoabilidade, Proporcionalidade, Motivação, Modicidade Tarifária, Planejamento, Transparência, Segurança Jurídica, Competitividade, Celeridade, Economicidade, Desenvolvimento Nacional Sustentável e Segregação de Funções.

Acrescenta-se aos fatos e fundamentos até aqui delineados, aptos a inviabilizar a concretização desse processo de concessão, outros pontos de ordem técnica e jurídica que comprometem decisivamente o prosseguimento das concessões, senão vejamos:

1 – DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS:

É necessário salientar que as audiências públicas foram realizadas “a toque de caixa” e pro forma, pois a grande maioria dos apelos dos usuários, prefeitos dos municípios diretamente envolvidos e entidades representativas, sequer foram consideradas.

Os questionamentos das audiências públicas, as inúmeras inconformidades, indignações e propostas de melhorias, foram rebatidas pelo Estado com respostas vagas para justificar o NÃO ao clamor popular.

No Estado Democrático de Direito, a concretização dos direitos constitucionalmente previstos não pode mais ser concebida como atribuição exclusiva do Estado. Os direitos fundamentais não estão a mercê do administrador ou do legislador.

2 – DOS CUSTOS ELEVADOS E DA INEFICIÊNCIA:

As concessões aqui questionadas estão sendo propostas para a execução de obras e exploração dos serviços de operação, exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da capacidade da infraestrutura de transportes das rodovias integrantes do SISTEMA RODOVIÁRIO. Como critério de julgamento o Estado informa que adota o MENOR VALOR DA TARIFA DE PEDÁGIO.

O serviço público deve atingir e satisfazer os diversos grupos sociais na persecução do bem comum. Trata-se de uma questão de Interesse Público. As deficiências do PER já apontadas, como a obrigatoriedade da “Conta Aporte”, por exemplo, oneram a tarifa, ferindo o Princípio da Modicidade e Eficiência, entre outros. Restou demonstrado que o serviço a ser prestado depende de uma cobrança incondizente com as possibilidades econômicas do povo brasileiro: **não é a mais baixa possível.**

Recentemente o RS licitou um trecho da RS 285 entre Tabai e Santa Maria, com extensão de 204,5 km. A empresa vencedora propôs um desconto de 54% na tarifa base do leilão, resultando num pedágio cujo valor atual é R\$ 0,092/km. Também em tempo recente, uma extensão de 477 km de rodovias federais do RS foi leiloado, resultando vencedora a empresa CCR Via Sul, com um deságio de 40%. Sua tarifa hoje em vigência é de R\$ 0,11/km. Em ambos os casos, os compromissos com ampliação de capacidade das rodovias (duplicações) são de 60 a 80% maiores do que a proposta vencedora do malogrado leilão do Bloco 3 de rodovias. O certame contou com um interessado que propôs um deságio de 1,3%, tendo por desfecho uma tarifa de R\$ 0,174/km (59% maior daquela praticada pelas outras vencedoras). São números irrefutáveis que impõem uma completa revisão do modelo, condições e oportunidade de se praticar tal ato de governo.

Outro exemplo é a superficialidade que o PER e o contrato abordam a implantação do *free flow*, cujo intuito é possibilitar pagamentos de tarifas que guardem maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. O modelo aumenta a arrecadação, reduz o custo operacional da concessionária e já está sendo adotado em outras concessões. É um modelo promissor e possível, porém, o PER e contrato sequer mencionam a obrigatoriedade de instalação, estudo de viabilidade, custo e benefício. O Estado trata como uma faculdade à concessionária que poderá privar o usuário do benefício tecnológico por trinta anos.

O modelo a ser adotado pelo Estado é custoso, obsoleto e ineficiente. Objetiva-se através do Princípio da eficiência buscar o máximo de resultado com um mínimo de investimento, diminuindo o custo para os usuários. Segundo os estudos econômicos publicados no site parcerias RS, de cada R\$ 100,00 arrecadados, apenas R\$ 23,00 serão aplicados na atividade fim. Todo o restante destina-se a custos operacionais, financeiros, impostos e lucro.

Além disso, o modelo dos contratos onera o consumidor e mais uma vez a modicidade tarifária está sendo sonogada, pois este princípio só tem sentido quando se analisa a questão sob o aspecto do usuário.

3 – DA NECESSIDADE DE CONTROLE ON LINE, PREVISIBILIDADE DE AUDITORIAS TRANSPARENTES E DO CUSTO/BENEFÍCIO:

Auditorias externas e controle online da arrecadação podem e devem ser incluídas no modelo das concessões. Elas fornecem um exame independente objetivo das demonstrações financeiras, o que aumenta o valor e credibilidade das demonstrações contábeis, aumentando a confiança dos usuários no demonstrativo financeiro, reduzindo o risco do investidor e consequentemente, reduzindo o custo do capital do preparador das demonstrações financeiras.

O PER apresenta um custo de aproximadamente 77%, quando apenas 23% são destinados à

