

PEDÁGIOS PROPOSTAS PARA AS LICITAÇÕES

Referência edital ANTT Audiência Pública n. 01/2021

Rodovias Integradas do Estado do Paraná

Participante: Luiz Antonio de Camargo Fayet CPF 007171009 44

fayet@uol.com.br tel. 041 9 9844 4643 / ou 3323 1621

Introdução

No dia 26 de janeiro do corrente ano, ocorreu uma reunião na sede da FIEP – Federação das Indústrias do Paraná em Curitiba, com a participação **presencial de autoridades do Ministério de Infraestrutura, do Governo Estadual, Parlamentares e Representantes de Entidades de Classe**, para uma apresentação final do referido Programa.

A reunião foi transmitida ao vivo para o público.

Na ocasião tivemos a oportunidade de conhecer o projeto, o qual trás efetivamente grandes avanços tecnológicos e estruturais para nossas vias.

É evidente que alguns detalhes poderão ser melhorados, mas isto não desmerece sua alta qualidade e inovação.

Após participar de diversas reuniões de avaliação, venho trazer minhas contribuições apresentadas a seguir.

SUGESTÕES

1. MODELO DE LICITAÇÃO

- A grande divergência encontrada se refere ao Modelo de Licitação, quando o Ministério mudou o caminho que veio sendo aperfeiçoado desde 2008 e opta pela criação do chamado Modelo Híbrido.

Primeiramente é fundamental afirmar que neste Modelo ou no de Menor Tarifa, **o Projeto Técnico de implantação não se altera, pois é igual para qualquer dos casos**. Assim não se pode confundir os conceitos dos projetos com os dos modelos de licitação.

- **O que é o Modelo Híbrido?** No julgamento das licitações ambos partem de **um mesmo preço de referência para se atingir os objetivos**, entretanto no modelo de Menor Tarifa os concorrentes que satisfaçam as exigências técnicas e legais apresentam suas propostas de desconto sobre o valor de referência e, **ganha quem oferecer o maior desconto, propondo a menor tarifa para os usuários**.

No Modelo Híbrido os concorrentes habilitados também apresentam propostas de descontos sobre o mesmo valor de referência, **mas tendo um limite de até 17%** (dezessete por cento). **Ocorrendo empate** entre concorrentes **passa-se para um segundo critério, o de quem dá mais para ganhar o certame, dá mais para o Governo**. Ora se algum concorrente se dispõe a dar maior valor de outorga mantendo o preço que vai cobrar dos Usuários, é óbvio que o preço proposto na primeira rodada com desconto de até 17%, já é inflado e tem margem para permitir recuperar a outorga generosa oferecida ao Governo.

O pagamento de outorga **se assemelha a uma tributação disfarçada** que o governo cobrará, justamente sobre um segmento deficiente de nossa economia qual seja a infraestrutura de transportes terrestres, **aumentando o valor do investimento e levando a que se gaste muito mais para um mesmo resultado macroeconômico (maior custo benefício.)**

Estudo feito para a FAEP Federação da Agricultura do Paraná em 2005, avaliou que **aproximadamente 40% do valor das tarifas pagas no Anel de Integração do Paraná**, se referiam à amortização das outorgas. Paralelamente uma outra questão fora do presente processo, é a absurda tributação dos pedágios pelo ISS das Prefeituras, que se torna maior se maior for a sua base = tarifa. Afinal, os caminhos rodoviários são por onde a população exerce o seu sagrado direito de ir e vir, daí a pergunta: é legal tributar e cobrar pelo desfrute de um direito Constitucional?

Se pudéssemos fazer a **conta do quanto foi o sobre custo pago pela economia paranaense** nesse período, **chegaríamos a valores de vários bilhões de reais. Repetindo, vários bilhões de reais de diferença a mais do que se tivéssemos as tarifas do tipo das BRs 116 e 376** que cruzam nosso Estado, as quais estão próximas de um quarto do valor das tarifas do Anel de Integração do Paraná, além de serem vias totalmente duplicadas

Mas a parte pior do Híbrido está na tentativa de cercear a livre concorrência e, **estabelecer arbitrariamente** os descontos em até 17%

Algumas vozes se mobilizaram para ao menos ampliar o valor de desconto permitido na primeira fase, passando para a faixa de 20% a 30%, entretanto isto também é descabido por pelo menos dois pontos: é uma ofensa ao regime de livre concorrência e, nas licitações de BRs nos últimos dois anos pela Menor Tarifa, os descontos ultrapassaram 40%, pois muitos dos concorrentes têm “fatores externos” que lhes permite cobrar menos e remunerar adequadamente os seus serviços, beneficiando a capacidade concorrencial da economia = preço justo..

Os exemplos estão aos nossos olhos, usando a BR-116 entre Curitiba e São Paulo (+- 400km) se paga R\$ 19,80, um valor total de pedágios menor do que de Curitiba a Paranaguá BR 277 (+- 100km) R\$ 21,70. A razão básica está em que na licitação BR-277 houve pagamento de outorga, ou seja, **foi o tal modelo do quem dá mais para o Governo para ganhar a concessão.** Várias empresas e cooperativas que partem do interior do Estado para Paranaguá fizeram contas de avaliações sobre o impacto dessas diferenças de preços e, demonstrando quanto as cadeias produtivas poderiam ter economizado se os seus veículos transitassem em vias nos padrões de preços da 116. Os resultados são dramáticos.

- Dessa forma nossa proposição é de que a licitação seja feita pelo critério no qual vence quem der o maior desconto em relação ao preço de referência, o que é chamado modelo de menor tarifa ou de menor preço para o usuário.

- Esta proposta está fundamentada na Lei 10.233/2001, artigos 2º e 3º, *in verbis*:

Art. 2º—O Sistema Nacional de Viação – SNV é constituído pela infraestrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios

de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

[...]

Art. 4º—São objetivos essenciais do Sistema Nacional de Viação:

I – dotar o País de infraestrutura viária adequada;

II – garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens;

III – promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

§ 1º—Define-se como infraestrutura viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas.

§ 2º—Entende-se como operação racional e segura a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.

2. PROJETO TÉCNICO DA CONCESSÃO

2.1 GARANTIA DE CUMPRIMENTO DOS CONTRATOS

- A **garantia de cumprimento dos contratos** tem sido usada como argumento de defesa do Modelo Híbrido, o que também não tem propósito. O que realmente garante os resultados é a qualidade dos Competidores, o volume e qualidade das garantias entregues, o histórico cadastral deles – ficha limpa, e a rigidez no controle da execução dos projetos.

O tipo de garantia aqui defendida, a qual tem mais consistência, é a **criação de “depósitos financeiros de caução”, constituídos em valores fortes, em títulos de Governo e representativos na dimensão do projeto.** O formato proposto é de que para assinar o contrato o vencedor da licitação deverá fazer um depósito para o Governo **equivalente a 10% (dez) do valor total de investimentos** previsto no lote (próximo de R\$ 6 bilhões). **Adicionalmente** essa garantia será ampliada com o **equivalente a 1 % (um) do valor do projeto, para cada 3% (três por cento) do desconto oferecido em relação ao preço de referência.** Essa garantia também deve ser constituída na forma anteriormente sugerida, lembrando que **esses títulos de Governo são remunerados.** Dos valores totais caucionados em garantia, **70% (setenta) dos valores seriam paulatinamente liberados em sincronia com a execução dos investimentos** previstos no edital - cronograma, mas os **30% (trinta) restantes do lastro constituído, só o seriam 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 financeiras de enfrentar o risco, provavelmente em consórcio com Fundos financeiros internacionais, logo não terão dificuldades em constituir as garantias. **Além disso cabe mencionar que o Certame conforme proposto, não será para aprendizes e nem para aventureiros**

Aliás **a repartição em grandes extensões** é uma questão que deveria ser revista nas próximas licitações, porque **dificulta a formação e o ingresso de consórcios regionais e, favorece a desnacionalização da atividade, embora no presente projeto tais extensões são justificáveis.**

2.2 - GARANTIA CAMBIAL- hedge

- **O Modelo Híbrido apresentado** tem mais uma questão estranha, se o ganhador da licitação recorrer a empréstimos em moeda estrangeira, **poderá criar um acréscimo de tarifa para constituir um fundo de garantia para eventuais prejuízos em flutuações cambiais = hedge**, o qual será incorporado à tarifa. Inicialmente deve-se registrar que quem não tiver lastro financeiro para suportar os riscos do negócio numa operação de 30 (trinta) anos, não poderá se envolver em tal tipo de negócio.

Entretanto daí vem a pergunta: **mas se não ocorrer o risco, o adicional pago nos pedágios pelos usuários, será devolvido a cada um?** Claro que não, e sim que representará mais um camuflado acréscimo nos preços dos pedágios.

Não é por acaso que os contratos de concessão prevêm que periodicamente sejam feitas **revisões tarifárias incluindo fatos imprevistos**, logo não cabe se estabelecer mais este ônus prévio e inaceitável.

Adicionalmente, há pouco tempo tivemos em nosso Estado decisões Judiciais de *compliance*, com punição por desvios de conduta em cobranças efetuadas nos pedágios, fato que está mobilizando especialmente empresas de maior porte e usuários freqüentes, a ingressar com procedimentos Judiciais para reaver os sobre-preços pagos, o que esta causando mais um complicador para as relações contratuais.

Dessa forma considerando-se que já está previsto modelo de revisões contratuais, **a sugestão é de se extinguir tal cobrança e compensar os eventuais prejuízos ou, eventuais lucros nos processos de revisão, simplificando os complexos processos de concessão.**

Isto posto consideramos esta inovação proposta como inaceitável e deve ser excluída em qualquer modelo.

2.3 – DEGRAU TARIFÁRIO PARA DUPLICAÇÕES.

- **Os reajustes tarifários como propostos para a duplicação de trechos**, são também uma impropriedade do projeto, pois se entende que as tarifas são resultantes de uma fórmula que considera custos fixos e variáveis comparados aos volumes de tráfego.

A proposta de permitir um reajuste automático de 40% quando da conclusão da melhoria projetada, fere a referida relação técnica e, provavelmente vai levar a que algumas tarifas fiquem próximas das atuais.

O projeto já ampliou os prazos de concessão para os longínquos 30 anos, exatamente para permitir uma melhor condição de diluição de custos, atenuando impactos tarifários. O usual nesses casos é a adoção dos chamados gatilhos de compatibilização, para adequar a remuneração dos Concessionários paulatinamente às melhorias introduzidas na operação, levando em conta outros fatores, inclusive o aumento de tráfego que disparou o gatilho.

A forma como está propostas é inaceitável, mas **também é inaceitável que nos processos de Revisão de Tarifária os Usuários estejam aliçados dos Comitês de Avaliação.**

3 - PROCESSO DE ACOMPANHAMENTO DA CONCESSÃO

Hoje as tarifas dos pedágios que pagamos no Paraná estão dentre as mais caras do País, enquanto em contrapartida o padrão de nossa malha viária não condiz com as tarifas pagas pelos usuários, salvo raras exceções.

A população do Paraná foi massacrada por mais de duas décadas em função de contratos abusivos e inadequados, além da omissão das autoridades fiscalizadoras. O agronegócio que é o principal móvel da economia paranaense enfrentou um grande paradoxo, de um lado mercados e preços altamente favoráveis e de outro remunerações apertadas, quando não prejuízos exatamente por culpa do chamado custo Brasil, onde as deficiências logísticas representam o mais ponderável dos fatores determinantes.

O objetivo da atual licitação é implantar **a reforma do “bem”**, logo há necessidade não só de ter uma boa estrutura institucional, como também a de um modelo de governança adequada. Por esta razão, vimos propor que como sustentáculo deste admirável projeto que estamos tratando, seja estabelecido formalmente um Comitê de Acompanhamento, mesmo antes da assinatura dos contratos. Este Comitê teria a responsabilidade de acompanhar o desenrolar das contratações e do andamento das concessões, sem excluir as responsabilidades legais das diversas instancias administrativas.

O que se propõe é que este Comitê seja formado por representantes do Governo Federal, Estadual e das Entidades Representativas dos usuários, a partir de uma proposta que seja imediatamente elaborada. Esta proposta compreende um novo conceito, ser eminentemente Técnica.

Curitiba, 22 de fevereiro de 2021,