

PEDÁGIO II

O processo de implantação das concessões do pedágio no Paraná aconteceu em 1997. Logo a seguir, em 1998, as concessionárias iniciaram a cobrança e 6 (seis) meses depois, o Governo do Estado trocou investimentos previstos nos contratos de concessão pela redução de 50% nas tarifas. Esta redução no valor do pedágio em 1998 foi uma prova cabal de que a insatisfação da sociedade paranaense com os valores do pedágio e com o tipo de concessão vinha provocando desgaste político em “ano eleitoral”, com isso, o governo do estado optou por realizar a revisão da tarifa.

Depois desta primeira alteração em 1998, repetiram-se outras acompanhadas de aditivos aos contratos nos anos de 2000, 2002, 2004, onde simplesmente e contra o interesse dos usuários das estradas, efetuaram revisões tarifárias, eliminação e postergação de obras e de investimentos, trocando-se, inclusive, investimentos de uma mesma concessionária de uma determinada região por outra, apropriando-se de investimentos públicos regionais.

O Oeste do Paraná foi à região que sofreu os maiores prejuízos econômicos e sociais do Estado. Para duplicar a BR 277 no trecho entre Medianeira/PR a Matelândia/PR, distância de 17 km, obra com valor estimado de R\$ 41,6 milhões, a despeito de ser de responsabilidade inteira da concessionária, houve a participação financeira da Sociedade que vai desembolsar 4,1% a mais durante 7 (sete) anos até o final do Contrato nas praças de pedágio próximas ao trecho duplicado.

Devido às já referidas alterações e aditivos contratuais, os valores arrecadados pelas concessionárias atualmente são direcionados para manutenção e pequenas melhorias e não contemplam obras necessárias para o desenvolvimento do Oeste e Sudoeste do Paraná.

O jornal O Paraná da cidade de Cascavel e de grande circulação no Oeste e Sudoeste do Paraná na edição do dia 23/12/2015, veiculou uma importante matéria sobre o fluxo de veículos entre as cidades de Foz do Iguaçu/PR e Guarapuava/PR na BR 277, no período de 23/12/2015 e 04/01/2016. Segundo o jornal a estimativa da Concessionária Ecocataratas que administra este trecho é de que, neste período, haverá um aumento de 40% no fluxo de veículos leves e caminhões no trecho de aproximadamente de 400 km o que representa a circulação de 430 mil veículos entre 5 (cinco) praças de cobranças de pedágio.

Neste trecho, hoje, cada proprietário de veículo leve gasta R\$ 59,70 (cinquenta e nove reais e setenta centavos) e de caminhões na proporção de 30% e que em média a tarifa chega a R\$ 257,00 (duzentos e cinquenta e sete reais) por veículo, a arrecadação da concessionária ultrapassou a R\$ 50 milhões, neste período de 23/12/2015 a 04/01/2016, ou seja, somente 13 (treze) dias de cobrança de Pedágio e que o montante anual chegará a R\$ 600 milhões.

Ficam duas grandes questões: para onde vai todo esse dinheiro arrecadado? Por que, demora-se 24 meses para duplicar 17 km da BR-77 e ainda exige-se a participação da sociedade com aumento do valor do Pedágio?

O valor do pedágio, cobrado no Rio Grande do Sul pela Concessionária Rodovia Osório – Porto Alegre na Rodovia Free Way com 4 (quatro) pistas é de R\$ 6,30 (seis reais e trinta centavos) para automóveis. Em Santa Catarina a Concessionária Autopista Litoral Sul S/A com pista dupla o valor cobrado por automóvel é de R\$ 1,90 (um real e noventa centavos). Em São Paulo a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A com pista dupla cobra R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos), por automóvel. No Paraná no trecho de Cascavel a Foz do Iguaçu onde há duas praças de pedágio sendo que o maior trecho é em pista simples, o valor cobrado por automóvel é de R\$ 14,10 (quatorze reais e dez centavos) e R\$ 10,80 (dez reais e oitenta centavos) respectivamente, média de R\$ 12,45 (doze reais e quarenta e cinco centavos), num trecho de 150 km.

O Paraná é o 4º (quarto) estado na economia do Brasil. Como no restante do país, o seu PIB está alicerçado na Agricultura e na Pecuária. Pois no trecho mais sensível para estes setores, o de Foz do Iguaçu/PR à Paranaguá, o valor do pedágio, para os produtores de Milho impacta em 5% (cinco por cento) da produção e em 2% (dois por cento) para Produção de Soja.

Considerando apenas o transporte de cargas e o valor pago nas 10 (dez) praças de pedágio, o proprietário de uma carreta simples de 5 (cinco) eixos com carga máxima de 26 (vinte e seis) toneladas pagará R\$ 522,50 (quinhentos e vinte e dois reais e cinquenta centavos). Para os veículos bi-trem com 7 (sete) eixos com capacidade de carga de 36 toneladas o valor do pedágio é de R\$ 720,10 (setecentos e vinte reais e dez centavos). O custo médio por tonelada transportada do Oeste do Paraná ao Porto de Paranaguá é de R\$ 20,00 (vinte reais), sendo que o valor total do frete no trecho é de R\$ 90,00 (noventa reais). Portanto, 22% do que o transportador receber pelo frete, deixará nas praças de pedágio.

Este é um dado que coloca a logística ao lado das incertezas políticas e econômicas como os principais gargalos que fragilizam o agronegócio no Oeste e Sudoeste do Paraná e no Brasil. A economia da região depende da BR 277 para escoamento da produção. E por isto nos perguntamos: como sermos competitivos com uma realidade destas?

Após quase duas décadas com bons preços das commodities no mercado internacional, os Produtores Rurais suportaram o peso do pedágio da BR 277, o principal corredor das exportações do Oeste e Sudoeste do Paraná. Hoje o cenário reverteu, os preços das commodities em dólar estão em queda, além do que os custos de produção aumentaram 30% (trinta por cento) no último ano de 2015. Além disso, o Brasil voltará a ter a concorrência da Argentina no mercado agrícola, com as mudanças na política daquele país que devem melhorar o cenário do seu agronegócio e com uma logística bem mais eficiente do que a brasileira, onde o custo portuário tem um custo 50% (cinquenta por cento) inferior à brasileira, o transporte custa 60% (sessenta por cento) menos que o brasileiro e o custo de produção entre 30% (trinta por cento) e 40% (quarenta por cento) menos que o brasileiro.

Além do alto custo do pedágio e falta de transparência na prestação de contas, a sociedade precisa de ações mais efetivas. Quando da implantação dos pedágios, em 1997, as empresas e a sociedade nada puderam fazer. O Contrato já articulado veio pronto e tão violento que perdurou somente 180 (cento e oitenta) dias. Então para salvar os interesses de grupos econômicos e políticos, foi reduzida a cobrança em 50% (cinquenta por cento), mas, sem se considerar o interesse de quem produz.

Por mais agudas que sejam as consequências, para os próximos 4 (quatro) anos a ofensiva dos Produtores Rurais do Oeste e Sudoeste do Paraná deve ser mais intenso e forte que o sofrimento de mais 25 ou 30 anos. Dê um lado está o problema econômico dos Produtores Rurais e os outros setores da economia e do outro lado, as maiores empresas privadas que se apossaram do patrimônio público e não querem prestar contas e nem entregar a concessão no final do contrato, previsto para 2021.

Frente à postura de determinadas instituições e líderes que defendem outras Regiões do Estado e que se aliam a grupos políticos com claras intenções e planos de apoio à prorrogação de contratos, sem sequer saber da prestação de contas da arrecadação e para onde foram os bilhões de reais arrecadados desde 1998 até o ano de 2015, entendemos que é na justiça que buscaremos a melhor forma de reparar as injustiças e trazer as coisas às claras.

O Governo Federal sem recursos financeiros para investimentos vê na possibilidade de prorrogação de contrato uma oportunidade de realizar obras e ainda colocar dinheiro em caixa, a custo dos Produtores Rurais e da Sociedade que hoje não suportam o valor do pedágio.

Com o plano de prorrogação dos Contratos, muito bem encaminhado em nível de Governo Federal que adere a proposta de prorrogação em troca de obras que deveriam ser feitas e não foram desconhecendo os efeitos nocivos à economia do Oeste e Sudoeste do Paraná

está explícita a oportunidade das concessionárias serem liberadas da prestação de contas à sociedade no que se refere às fortunas arrecadadas nos 18 (dezoito) anos de cobrança de pedágio, sendo que os novos números não revelarão o passado. A sociedade precisa conhecê-los. De quanto foi? Onde foram aplicados? Não se trata de concessão pública?

A sociedade organizada e as pessoas de bom senso, sem interesses escusos alertam os seus representantes, principalmente com cadeiras nos parlamentos a necessidade de não compactuarem com essa renovação, sem a devida prestação de contas e sem licitações claras e com a devida audiência pública. A sociedade Paranaense tem o direito de ver prestação de contas das concessionárias, principalmente, do longo de vigência dos Contratos de concessão. Quais e como foram feitas as alterações e aditivos? Quais foram às justificativas para tais atos?

Um país como o Brasil para ser forte e respeitado precisa de autoridades, empresários e empresas concessionárias responsáveis e transparentes em seus atos. A arrecadação das concessionárias das Rodovias do Paraná precisa ser mostrada à sociedade, e a prestação de contas é um ato de respeito aos Paranaenses que constroem este Estado

Os Contratos das concessionárias foi desequilibrados e mostram os números do desequilíbrio. O povo Paranaense tem o direito de saber onde está o desequilíbrio e quem são os responsáveis pelos equívocos e pelo jogo de interesses.

As concessionárias não podem ignorar o desejo de esclarecimento da sociedade e de forma voluntária poderiam prestar contas da arrecadação e dos investimentos realizados. Isso é o mínimo de atenção que devem ao verdadeiro trabalhador e cidadão Paranaense.

A prorrogação dos contratos, sem licitação e sem a oportunidade de mais empresas participarem do processo é um retrocesso para a economia do Estado do Paraná. Demonstra a falta de interesse do Governo Federal em uma nova licitação e em reconhecer as dificuldades de avanço para um novo modelo de licitação onde a sociedade tenha um preço justo para o pedágio.

As razões para a prorrogação são desconhecidas, mas o que se espera de um Governo são iniciativas que preservem o interesse da sociedade e não somente o interesse das concessionárias, de alguns políticos e de grupos de interesses escusos.

Não é interesse de parte do Governo Federal e de alguns políticos que a ideia de uma nova licitação avance e que a sociedade participe dessas discussões através de várias audiências públicas. Políticas equivocadas jogam contra a economia e os interesses do cidadão do

Paraná e caminhamos para mais 25 anos de retrocesso logístico, como vem acontecendo desde 1997 em que o valor cobrado pelo pedágio vale muito mais que uma simples manutenção de rodovias.

O agronegócio do Oeste do Paraná tem a necessidade de transportar 3 (três) milhões de toneladas de grãos, carnes e outros produtos para o Porto de Paranaguá. A logística Ferroviária disponibiliza somente 600 mil toneladas e o restante 2,4 milhões de toneladas são transportadas por Rodovias. Isto representa 60 a 80 mil viagens de caminhões. Somente o pedágio custa para a região Oeste R\$ 50 milhões no sentido Oeste ao Porto e se considerarmos o retorno e as necessidades de insumos que vem para o Oeste serão mais R\$ 50 milhões. Em resumo somente os Produtores Rurais gastam com o pedágio o valor de aproximadamente R\$ 100 milhões.

A unificação logística e falta de alternativas mais econômicas estão causando um gargalo aos Produtores Rurais e as Cooperativas e as Agroindústrias que têm excelentes condições de crescimento, mas, perdem competitividade e veem enfraquecida a cadeia do agronegócio.

As perspectivas de crescimento do Oeste e do Sudoeste do Paraná correm um sério risco de estagnação se não melhorar a infraestrutura que garante a produção e a comercialização de nossos produtos e a eficiência da logística de suporte.

Atenciosamente

DILVO GROLLI

Diretor Presidente COOPAVEL